NN08201,127

DE WERELDGRAANHANDEL

BIJDRAGE TOT DE KENNIS VAN ZIJN ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

PROEFSCHRIFT
TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN
DOCTOR IN DE LANDBOUWKUNDE
OP GEZAG VAN DEN FD RECTOR MAGNIFICUS, DR IR S. C. J. OLIVIER, HOOGLEERAAR IN DE SCHEIKUNDE, TE VERDEDIGEN TEGEN DE BEDENKINGEN VAN EEN COMMISSIE UIT DEN SENAAT DER LANDBOUWHOOGESCHOOL TE WAGENINGEN OP MAANDAG 1 OCTOBER 1945 TE 15 UUR DOOR

R. L. BEUKENKAMP

H. VEENMAN & ZONEN - WAGENINGEN - 1945

ISN 104592

DE WERELDGRAANHANDEL

Dit proefschrift met stellingen van

RADBOUT LOUWRENS BEUKENKAMP

Landbouwkundig Ingenieur, geboren te Graz den tweeden Maart 1914, is goedgekeurd door den promotor, Dr Ir G. Minderhoud, hoogleeraar in de landhuishoudkunde.

De fd Rector Magnificus der Landbouwhoogeschool,
S. C. J. OLIVIER.

Wageningen, 7 September 1945

STELLINGEN

I

Bij de werkzaamheden der horizontale bedrijfsorganisaties wordt het groepsbelang veelal boven het algemeen belang gesteld.

II

Hoewel uit bedrijfseconomische overwegingen voor verschillende top-coöperaties zeggenschap over de bedrijfspolitiek der leden wenselijk is, bestaan hiertegen psychologisch gezien, overwegende bezwaren.

III

Bij de ontwikkeling van de Nederlandse rundveefokkerij valt een toenemende invloed der stamboeken vast te stellen.

Zowel uit organisatorische, als uit foktechnische overwegingen moet deze ontwikkeling worden toegejuicht.

IV

In verband met de te verwachten verdere industrialisatie van de Nederlandse rundveehouderij is het gewenst, naast de standaardisering van krachtvoederrantsoenen tot die van ruwvoederrantsoenen te komen.

V

Het kwekersbesluit zal mede aanleiding geven tot centralisatie op weinige, doch goed geoutilleerde kweekbedrijven.

VI

Voor de zandgebieden moet het telen van tegen kringerigheid resistente aardappelrassen gewenst worden geacht.

VII

Een doelmatiger opfok van jongvee op de zure stikstofrijke gronden in het consumptie-melkgebied in het Westen van ons land kan economisch gezien beter worden bevorderd door toediening van mineralen-houdende, koolhydratenrijke mengvoeders, dan door middel van grondverbetering.

Bibliotheek
der
Landbouwhoogeschool
Wageningen

BIBLIOTHEEK
DER
LANDBOUWHOGESCHOOL
WAGENINGEN.

NN08201,127

DE WERELDGRAANHANDEL

BIJDRAGE TOT DE KENNIS VAN ZIJN ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

PROEFSCHRIFT
TER VERKRIJGING VAN DEN GRAAD VAN
DOCTOR IN DE LANDBOUWKUNDE
OP GEZAG VAN DEN FD RECTOR MAGNIFICUS, DR IR S. C. J. OLIVIER, HOOGLEERAAR IN DE SCHEIKUNDE, TE VERDEDIGEN TEGEN DE BEDENKINGEN VAN EEN COMMISSIE UIT DEN SENAAT DER LANDBOUWHOOGESCHOOL TE WAGENINGEN OP MAANDAG 1 OCTOBER 1945 TE 15 UUR DOOR

R. L. BEUKENKAMP

H. VEENMAN & ZONEN - WAGENINGEN - 1945

ISN : 104592

Aan mijn Vader

Aan mijn Vrouw

Voor eerst stellen wij: dat de vryheyt in de commercien der Greynen moet ghemaintineert werden in dit Landt, soo veel doenlijck.

Dirck Graswinckel 1651.

Het proefschrift, dat thans voor U ligt, werd in de oorlogsjaren geschreven en in September van het jaar 1943 lag het gedrukt en wel gereed voor uitgave. Deze werd toen op mijn verzoek uitgesteld, totdat de mogelijkheid zou zijn herwonnen om de dissertatie in een vrij vaderland te verdedigen.

Sedertdien is er veel gebeurd. Wageningen, nauwelijks uit haar as herrezen, werd andermaal zwaar getroffen door het oorlogsgeweld en bovendien werd deze stad, met haar vele herinneringen voor elken student die lief en leed gedurende een aantal jaren met haar mocht delen, de prooi van de verniel- en steelzucht van onzen vijand en zijn trawanten.

Van dit boek, dat naar zijn inhoud toch reeds de sporen moest dragen van het feit, dat het in de oorlogsjaren werd geschreven, werden vrijwel alle exemplaren inclusief het zetsel vernield.

Nu ik de copie onder gelukkiger omstandigheden herlees, dringen zich een tweetal conclusies het sterkst op en wel deze, dat deze studie naar constructie en inhoud gebreken vertoont, doch tevens, dat ik boven alles dankbaar ben, dat het mij mogelijk werd gemaakt in een tijd, waarin ons land meer dan ooit verstoken was van deelname aan de wereldhandel, over een onderwerp te schrijven, dat juist in zo hoge mate over deze materie handelt.

U, hooggeleerde Minderhoud, dank ik zeer voor de wijze, waarop U mijn belangstelling reeds als student wist te wekken voor dit onderwerp. Voor Uw hulp en adviezen bij het tot stand komen van deze studie gegeven, ben ik U bizondere dank verschuldigd.

Hooggeleerde Bakker, hoewel na voltooiing van mijn studie, mijn werkzaamheden niet in de richting van de veeteelt werden bepaald, gevoel ik mij, dank zij de wijze waarop U doceerde, toch nog steeds aangetrokken tot de problemen, die hiermede verband houden.

Uw colleges en het persoonlijk contact, dat door U steeds zo op prijs werd gesteld, behoren tot de beste herinneringen aan mijn studentenjaren.

Hooggeleerde Edelman, de omstandigheden van de oorlog schonken mij als winst, dat ik U in de „hongerwinter" herhaaldelijk mocht ontmoeten. De Wageningers in Rotterdam bewaren ongetwijfeld de prettigste herinneringen aan Uw inleiding en excursie voor hen gehouden over Uw bodemkundige werkzaamheden als „onderduiker".

Ik stel er prijs op, deze plaats te kiezen om hiervan te getuigen, namens deze groep.

Tenslotte gaat mijn dank uit naar de drukkers, de heren Veenman, voor hun niet versagende energie en hulp, betoond ook bij het tot stand komen van dit boek.

INHOUD

Blz.

Woord vooraf 1

HOOFDSTUK I

De geschiedenis van de graanhandel tot de 19e eeuw

Inleiding 3
§ 1. De Oudheid 6
§ 2. De Middeleeuwen 10
§ 3. De Oostzeehandel 25
§ 4. Het ontstaan van de Hollandse stapelmarkt; haar bloei en haar verval 29

HOOFDSTUK II

Het ontstaan van de wereldgraanhandel in de 19e eeuw

Inleiding 54
§ 1. Onwikkeling van de stoomvaart 55
§ 2. Groot-Britannië 63
§ 3. De ontwikkeling van de Noord-Amerikaanse tarweverbouw 70
§ 4. De Ver. Staten van Noord-Amerika en de ontwikkeling van de wereldgraanhandel 95
§ 5. De ontwikkeling van Rusland als graan-exportland 113
§ 6. De ontwikkeling van Brits-Indië als tarwe-exportland 127
§ 7. De ontwikkeling van Australië als tarwe-exportland 137
§ 8. De ontwikkeling van Argentinië als tarwe-exportland 145

HOOFDSTUK III

Samenvattende beschouwing over de invloed van de ontwikkeling van de wereldgraanhandel in de 19e eeuw op de grote productie- en consumptiegebieden van graan 153

HOOFDSTUK IV

De ontwikkeling van de wereld-tarwehandel in het tijdvak 1885—1914

Inleiding 170
A. Brits-Indië 170
B. Australië 172
C. Argentinië 173
D. Canada 175
E. De Ver. Staten van Noord-Amerika en Rusland 176

HOOFDSTUK V

De ontwikkeling van de wereld-tarwehandel gedurende de eerste wereldoorlog en in de jaren nadien, tot het jaar 1930 blz.

Inleiding 187
§ 1. Export-landen 188-218
A. Rusland 188
B. De Ver. Staten van Noord-Amerika 196
C. Canada 203
D. Argentinië 207
E. Australië 212
F. Brits-Indië 216
§ 2. De ontwikkeling van de wereldimport van tarwe in het tijdvak 1914-1930 218-239

HOOFDSTUK VI

De ontwikkeling van de tarwe-consumptie in het tijdvak 1885—1930 239-269

HOOFDSTUK VII

Samenvattende beschouwing over de ontwikkeling van de wereldgraanhandel in het tijdvak 1885—1930 269-280

Literatuur-opgave 281-283

WOORD VOORAF

De geschiedenis van de menselijke samenleving is ten nauwste verbonden aan de ontwikkelingsgeschiedenis van de internationale graanhandel. Het „dagelijks brood" heeft van oudsher het kernprobleem van de mensheid gevormd. Hoe ver men ook in de geschiedenis teruggaat, steeds blijkt weer, dat de distributie van granen van het grootste belang was voor de bestaansmogelijkheid van den mens.

De samenstelling van een descriptieve studie over de ontwikkeling van de graanhandel zou zodoende de beschrijving van de geschiedenis van de samenleving zelf kunnen inhouden. Deze studie heeft niet de pretentie een poging hiertoe te zijn. Veeleer bedoelt zij bij te dragen tot begrip van de voornaamste invloeden, waaraan de ontwikkeling van de wereldgraanhandel onderworpen is geweest.

Deze doelstelling leidt zonder twijfel in vele opzichten tot onvolledigheid. Toch hebben wij gemeend deze bijdrage tot de kennis van de ontwikkelingsgeschiedenis van de wereldgraanhandel in de hierna volgende vorm te moeten publiceren. Daarbij werd ernaar gestreefd vooral die momenten te belichten, die van wezenlijk functioneel belang voor het ontstaan van de wereldgraanhandel waren.

Wij beperkten ons in het bizonder tot het artikel tarwe, daar deze graansoort, als verreweg de belangrijkste in de internationale graanhandel, steeds ook het beeld van de handel in de voornaamste andere graansoorten bepaalde.

Het was de tarwehandel, die steeds weer de richting aangaf, waarin de wereldgraanhandel zich ontwikkelde. Meer dan de andere graansoorten was tarwe van oudsher eindproduct en de handel daarin werd het minst door nevenfactoren beïnvloed. Vooral na het midden der 19e eeuw werden de andere graansoorten [1]) in toenemende mate als grondstof voor de productie

---

[1]) Het artikel rijst laten wij geheel buiten beschouwing.

van dierlijke veredelingsproducten — zoals vlees, zuivel, eieren, e.d. — gebruikt. Bovendien dienden zij sedertdien in toenemende mate als grondstof voor tal van industrieën.

Het was enerzijds de sterk toegenomen vraag naar tarwe en anderzijds de sterke uitbreiding van de tarweverbouw in overzeese landen, die de directe stoot gaven tot het ontstaan van de wereldgraanhandel.

Wij hebben de reeds bloeiende internationale graanhandel in de Oudheid getoetst aan die, welke reeds ten tijde van de Griekse en Romeinse bloeiperioden tussen de landen rondom de Middellandse Zee tot ontwikkeling was gekomen. Met een beschrijving daarvan vangt onze studie aan. Zij wordt afgesloten omstreeks het jaar 1930.

De structuurveranderingen, die sedertdien hun invloed op de ontwikkeling van de wereldgraanhandel deden gelden, waren dermate gecompliceerd en veelzijdig, dat wij het juister oordeelden deze geheel buiten beschouwing te laten.

HOOFDSTUK I

DE GESCHIEDENIS VAN DE GRAANHANDEL TOT DE NEGENTIENDE EEUW

Inleiding

Hoe ver men ook in de geschiedenis teruggaat, steeds blijkt de grote betekenis van de graanproductie. Naast de producten die de jacht en de visserij — nadien ook de veehouderij — aan de primitieve mens leverden, waren het de granen die als voornaamste voedingsbron dienden.

Dit feit behoeft ons niet te verwonderen. In de eerste plaats moeten wij bedenken, dat de gedifferentieerde chemische samenstelling van de graankorrel de naar een evenwichtig rantsoen zoekende mens onbewust zal hebben gedreven tot een voorkeur voor de graanvoeding. [1]) Tevens zal ook het feit, dat graan met succes onder sterk van elkander verschillende klimatologische omstandigheden verbouwd kan worden, deze keuze hebben beïnvloed. Bovendien kan men door graan te produceren gemakkelijk de seizoenen overbruggen, die ongeschikt zijn voor de productie, daar graan meestal zonder bezwaar kan worden bewaard tot de volgende oogstperiode. En tenslotte vereist de graanproductie geen bizondere vakkennis en ook veronderstelt zij niet een hoge trap van maatschappelijke ontwikkeling.

Evenzeer is het begrijpelijk, dat reeds in de alleroudste tijden het graan van de ene plaats naar de andere werd gebracht. Immers er zullen steeds gebieden zijn geweest, die meer graan voortbrachten dan voor het locale verbruik nodig was, terwijl er anderzijds bevolkingscentra waren, die aanvoer van graan behoefden. Zoals uit de resultaten van ons onderzoek zal blijken, heeft dit interlocale handelsverkeer reeds in de Oudheid een veel grotere betekenis gehad dan men geneigd is te den-

---

[1]) vgl. A. Maurizio: Die Getreide-Nahrung im Wandel der Zeiten. Zürich 1916. — In deze publicatie vindt men interessante gegevens betreffende de voedingsgewoonten van den mens.

ken. Vrij algemeen heerst de opvatting, dat het handelsverkeer in de loop der eeuwen geleidelijk zou zijn toegenomen, als gevolg van de economische ontwikkeling in het algemeen. De vorming van een dergelijke indruk kan bevorderd worden door de diverse „Stufentheorien" [1]), die in de loop der tijden zijn ontwikkeld, met het doel de groei van de sociaal-economische verhoudingen door middel van een systematische indeling in diverse phasen, te verduidelijken. Vooral de theorie van Karl Bücher [2]) — (waarbij de volgende ontwikkelingsstadia worden onderscheiden: de „Geschlossene Hauswirtschaft", de „Stadtwirtschaft" en de „Volkswirtschaft", met als logisch gevolg de „Weltwirtschaft") — geeft gemakkelijk aanleiding tot de veronderstelling, dat bij de economische ontwikkeling sprake is van een geleidelijke groei in die zin, dat het volgende stadium zich steeds ontwikkelen zou uit een primitiever voorgaand. Weliswaar waarschuwt Bücher met nadruk tegen een ongemotiveerde historische interpretatie van zijn stelsel, maar de lectuur van het befaamde boek van Bücher leidt gemakkelijk tot de opvatting, dat de economische ontwikkeling in de loop der eeuwen begonnen is met de „Geschlossene Hauswirtschaft", waaruit zich dan vervolgens de „Stadtwirtschaft", de „Volkswirtschaft" en tenslotte de „Weltwirtschaft" zouden hebben ontwikkeld. Daarbij zou dan in de eerste periode practisch geen interlocaal handelsverkeer hebben plaats gevonden, in de tweede periode een zeer beperkt locaal handelsverkeer en tenslotte zou in de derde periode een internationaal handelsverkeer kunnen worden gesignaleerd. Toch moet deze opvatting onjuist worden genoemd.

Het is vooral Eucken [3]) geweest, die zich gekant heeft tegen de „Stufentheorien" in het algemeen en wel tegen die van Karl Bücher in het bizonder. Speciaal wijst hij op het feit, dat Bücher's theorie geenszins in overeenstemming blijkt te zijn met de feitelijke historische ontwikkeling. „In den hellenistischen Staaten des dritten vorchristlichen Jahrhunderts war die Stufe der „Volkswirtschaft" erreicht," aldus deze schrijver. [4])

[1]) o.a. die van Bücher, List, Knies, Roscher, Hildebrand, Schönberg, Schmoller, Sombart, Von Below en Wagner.

[2]) Karl Bücher: Die Entstehung der Volkswirtschaft. Tübingen 1919.

[3]) W. Eucken: Die Grundlagen der Nationalökonomie. Jena 1940.

[4]) ibidem, blz. 54.

„Während der nächsten Jahrhunderte begann der Rückbildungsprozess. Der Handel verfiel, der Radius der Arbeitsteilung schrumpfte, und die Städte verkümmerten. Im Verlauf des dritten nachchristlichen Jahrhunderts kehrten die Bauern in den meisten Gebieten des weiten Reiches — soweit als irgend möglich — zur „Hauswirtschaft" zurück, und fast jeder Hof deckte seinen Bedarf weitgehend durch Eigenproduktion. Wirtschaftliche Rückbildung, nicht „Entwicklung", ist der Grundzug dieser fünfhundert Jahre. Kein kurzes Intermezzo, kein rasch überwundener Rückfall, sondern ein langwieriger Prozess — so lang wie die Zeit von 1400 bis heute. Ein Verfallshergang von welthistorischer Wichtigkeit, der bis in unsere Tage weiterwirkt, und der allein den Irrtum der Entwicklungslehre und der Stufenlehre aufweist."

Bij onze bespreking van de ontwikkelingsgeschiedenis van de graanhandel zullen wij ons dan ook niet baseren op een schematische indeling van de economische ontwikkeling, doch trachten zoveel mogelijk die feiten te accentueren, die voor een bepaalde periode en voor een bepaald gebied typerend zijn. Anderzijds zullen wij ons niet uitsluitend kunnen beperken tot de geschiedenis van de graanhandel. Zoals ten aanzien van de totale handelsgeschiedenis geldt, kan men ook die van de graanhandel beschrijven noch begrijpen, wanneer niet tevens gewezen wordt op de economische, politieke en culturele invloeden welke hierop inwerkten.

Zo zou men de ontwikkeling van de graanhandel kunnen toetsen aan de overheidsbepalingen, waaraan deze tak van handel in de loop der tijden in tal van landen onderworpen werd en waardoor een bepaald politiek inzicht tot uitdrukking kwam. Ook bestaat er ongetwijfeld een direct verband tussen de ontwikkeling van de vervoerstechniek en die van de graanhandel. [1]) De gebrekkige vervoermiddelen, doch tevens de slechte toestand der weinige wegen, beperkten het vervoer over land. Het graanvervoer vond tot de negentiende eeuw dan ook vooral plaats per schip, over rivieren en langs de kust.

---

[1]) vgl. o.a. F. C. Huber: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893.

§ 1. *De Oudheid*

Samenvattende gegevens omtrent de graanhandel in de Oudheid werden, voorzover ons bekend, niet opgetekend. Als gevolg van het nauwe verband, dat vanouds tussen het leven van de volkeren en de graanvoorziening bestond, werden evenwel interessante gegevens betreffende de graanhandel opgenomen in algemeen historische geschriften. Deze gegevens werden o.a. door Naudé [1]) op kundige wijze verzameld, terwijl Beer [2]), Mayr [3]) en anderen vele wetenswaardigheden over de geschiedenis van de internationale handel in het algemeen publiceerden.

In het Oude Testament treft men uitspraken aan, die er op wijzen, dat er reeds lang vóór onze jaartelling sprake was van graanhandel. Het staat trouwens vast, dat zowel de Egyptenaren als de Babyloniërs en Phoeniciërs reeds zeer vroeg een ontwikkelde handel in granen hebben gekend. De welstand van het oude Egypte was gebaseerd op de graanproductie, [4]) die in het overstromingsgebied van de Nijl, dat daartoe zelfs ten dele kunstmatig was aangelegd, plaats vond. Terwille van de graanproductie bouwden de Egyptenaren reeds duizenden jaren voor onze jaartelling uitgebreide irrigatiewerken, welker aanleg vooral met kracht ter hand werd genomen, nadat het land, ongeveer 3.000 jaren vóór Chr., zijn staatkundige eenheid in de vorm van een koningschap had verworven. Daar de vruchtbaarheid van het land steeds afhankelijk bleef van de mate waarin overstroming plaats vond, werd destijds de belasting in natura eerst geheven na het binnenhalen van de graanoogst (Mei—Juni). Daar gerekend werd met gemiddeld één misoogst in de vijf jaren, trachtte men de voedselvoorziening der Egyptenaren te waarborgen door het opslaan van graanvoorraden. Het vervoer van graan vond, zoals begrijpelijk is, vooral over de Nijl plaats, zij het, dat ook wel van vervoer over land langs de bedding van de rivier, waarbij vooral de ezel als lastdier

[1]) W. Naudé: Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert. Berlijn 1896. Vgl. tevens W. Lexis: Die ältere Getreidehandelspolitik; Allgemeines Handwörterbuch der Staatswissenschaften, IV. Band, 2e dr. Jena 1890, blz. 276 e.v.

[2]) A. Beer: Allgemeine Geschichte des Welthandels. Weenen 1864.

[3]) R. Mayr: Lehrbuch der Handelsgeschichte. Weenen 1921.

[4]) Vooral tarwe, gerst en gierst.

diensten bewees, sprake schijnt te zijn geweest.

Ook in Griekenland vormde de landbouw in de oudheid de basis voor het economische leven. De geaccidenteerde, steenachtige bodemgesteldheid was de oorzaak van het feit, dat de veehouderij in het oude Hellas sterker tot ontwikkeling kwam dan de graanteelt, zij het, dat in bepaalde streken met succes gerst en ook wel tarwe werd verbouwd. Bekend is, dat Griekenland zich ten tijde van Homerus (ca 900 jr v. Chr.), economisch gezien, nog in het stadium van de „Geschlossene Hauswirtschaft" (oikos) bevond.

Toen de bevolking van Athene, de hoofdstad van Attica, reeds vóór de Perzische oorlogen (700—500 jr v. Chr.) snel in getale toenam, kon deze landstreek haar bevolking reeds niet meer uit eigen graanoogst voeden en moest graan worden ingevoerd. Onder die omstandigheden meende de overheid de handel in granen, hoewel die in andere artikelen geheel vrijgelaten werd, toen reeds aan overheidsbepalingen te moeten onderwerpen. Naar de Atheense markt, Piraeus, werden ten tijde van Pericles (450 jr v. Chr.) reeds grote hoeveelheden graan, afkomstig uit de Chersonesus [1]), uit Egypte, Libyë, Syrië, Sicilië, Euboa en vooral uit Pontus [2]), dat als een bizonder vruchtbaar land wordt geschetst, vervoerd. Het bezit van Byzantium was vooral zeer waardevol voor de Atheners vanwege de rijke graanoogst van dit land. Uitvoer van granen was in Attica verboden. Het in het land verbouwde graan moest geheel beschikbaar worden gesteld ten behoeve van de bevolking van de hoofdstad, Athene.

Op het hoogtepunt van de macht der Atheners begeleidden zelfs bewapende schepen de uit Pontus naar Piraeus zeilende graanvloot. Ook wordt reeds melding gemaakt van grote opslagplaatsen van graan en van graanwoekeraars. Zo wordt van Kleomenes verhaald, dat hij op zeker ogenblik het graan van alle handelaren opkocht en het na dien duur verkocht. Hieruit moge worden afgeleid, dat de poging tot het opzetten van een „corner" zeer oud is.

---

[1]) In de oudheid een combinatie van enkele schiereilanden, waaronder het Thracisch- (het tegenwoordige Galipoli), het Taurisch- of Skytisch- (tegenwoordig De Krim) en het Kimbrisch schiereiland (tegenwoordig Jutland).

[2]) Rijk in Klein-Azië, aan de Zwarte Zee.

Ongetwijfeld heeft er ten tijde van de Griekse bloeitijd alreeds een sterk ontwikkelde graanimport plaats gevonden. [1])

In Italië werd in de oudste tijden de graanbehoefte van de bevolking door de opbrengst van eigen bodem gedekt. De bevolking bestond aanvankelijk uitsluitend uit boeren en zelfs Rome, dat reeds spoedig de leiding van de Latijnse Statenbond nam, was aanvankelijk een echte „boerenstad", welker muren nog als bolwerk voor de omliggende hofsteden fungeerden en die met haar wekelijkse marktdagen (de „nundiae"), het economische centrum van het omringende gebied vormde. Weliswaar wordt gewag gemaakt van import uit Sicilië, Etrurië en Umbrië, ongeveer vijfhonderd jaar vóór Christus, maar deze importen moeten toch tot de uitzonderingen hebben behoord.

Naar gelang Rome evenwel zijn heerschappij meer en meer uitbreidde over geheel Italië en over de landen rondom de Middellandse Zee, dwong het o.a. Sicilië en Sardinië, tenslotte ook Spanje, om het graan gratis, of althans tegen zeer lage prijzen, te leveren; het massale Romeinse leger had immers een grote behoefte aan graan.

Door de import van grote hoeveelheden graan daalde de prijs daarvan in Rome tot ver beneden het binnenlandse prijsniveau. [2]) Daar geen invoerrechten werden geheven, werd de eigen graanverbouw door deze importen gedupeerd. We zien dan ook, dat de landbouw allengs werd verwaarloosd en de bevolking het platteland verliet om zich in de stad, waar het leven goed en goedkoop was, te vestigen.

Naudé [3]) schrijft:

„Gaius Gracchus setzte in seiner lex frumentaria vom Jahre 123 v. Chr. es durch, dass jedem römischen Hausvater auf sein Verlangen monatlich eine bestimmte Quantität — wie es scheint, fünf Modien (5/6 preussische Scheffel) — aus den öffentlichen Magazinen gereicht wurde, der Modius zu 1 Groschen, während der Marktpreis des Weizens, wenn er wohlfeil war, schon in der Provinz, ohne Transportkosten, das Doppelte betrug, 12—15 As."

De demagogen, die na Gracchus kwamen, volgden diens voorbeeld. [4])

---

[1]) Vgl. W. Vogel: Die überseeische Getreideversorgung der Welt. Berlijn 1915.

[2]) Beer, t.a.p., blz. 97; Mayr, t.a.p., blz. 32.

[3]) t.a.p., blz. 8.

[4]) Vogel, t.a.p., blz. 11.

De verkoop van grote massa's graan tegen lage prijs, of zelfs het gratis ter beschikking stellen daarvan, kostte de Staat enorme bedragen. Het komt ons waarschijnlijk voor, dat onder deze omstandigheden de graanhandel vrijwel geheel in handen van de overheid zal zijn geweest. [1])

Keizer Augustus beschikte zelfs over een eigen vloot om het graan uit Egypte te halen, de „Classis Alexandrina" genaamd. Zodra deze vloot zeilklaar in Alexandrië lag, zeilde een snelvarend boodschapschip vooruit om het volk van Rome van het heugelijke feit in kennis te stellen, dat de graanvloot uit de Nijl vertrokken was. [2])

Toch kwamen er ook in Rome tijden van hongersnood voor. Septimus Severus sloeg, om dit euvel te bestrijden, in de staatsmagazijnen dusdanige voorraden op, dat hij bij zijn dood een „canon frumentarius septem annorum" achterliet.

Toen Vespasianus de wapenen tegen Vitellius opnam, zond hij zijn troepen niet uitsluitend naar Italië, maar zelf trok hij naar Egypte om beslag te leggen op Rome's graanvloot, waarmede hij deze stad in zijn macht had.

Keizer Commodus richtte naast de „Classis Alexandrina", de „Classis Africana" op, welke het graan uit Noord-Afrika haalde.

In plaats van graan werd er in de vierde eeuw na Chr. brood uitgedeeld onder het volk. [3]) Wij maken van deze graan- en brooduitdelingen melding, omdat deze waarschijnlijk in niet geringe mate hebben bijgedragen tot het verval van het Romeinse Rijk. [4])

Rome was overigens uiterst kwetsbaar, door zijn afhankelijkheid van de import van graan uit overzeese gewesten, (Egypte, Syrië, Spanje en Afrika) vooral toen de graantransporten herhaaldelijk door de Vandalen werden aangevallen.

---

[1]) Vogel daarentegen deelt mede (blz. 10/11), dat de totale graanimport van de stad Rome 300.000 à 400.000 ton bedroeg, waarvan een derde gedeelte door de Staat werd geïmporteerd en twee derde gedeelte door de particuliere graanhandel.

[2]) De apostel Paulus voer in het jaar 60 na Chr. op een Alexandrijns tarweschip van Myra in Lycië naar Malta.

[3]) vgl. Maurizio, t.a.p., blz. 17.

[4]) Keizer Augustus heeft het gevaar van deze uitdelingen ingezien en gepleit voor herstel van de binnenlandse landbouw.

Voor ons is de volgende samenvatting van Naudé [1]) over de Romeinse graanhandel van belang:

„So tadelnswerth in vielen Punkten die Getreidehandelspolitik der römischen Cäsaren auch gewesen sein mag, zugestehen muss man doch: Diese Politik hat eine Blüthe des Getreidehandelsverkehrs im Gefolge, hat einen so hochentwickelten und gut organisirten Austausch des wichtigsten Nahrungsmittels herbeigeführt dass sich im christlichen Mittelalter nichts ähnliches dem an die Seite setzen lässt."

Wij moeten daarbij bedenken, dat het Romeinse Rijk zich ten tijde van zijn grootste bloei uitstrekte van de Euphraat tot aan de Britse eilanden, van de Sahara tot aan de steppen van de Wolga en dat het, wat betreft maat-, munt- en gewichtseenheid, een economisch geheel vormde.

Met het verval van het Romeinse Rijk (in het jaar 476 n. Chr.), dat op velerlei gebied reeds zo ver ontwikkeld was, valt de graanhandel terug tot zijn primitieve vorm. Ook de zeevaart, die reeds een hoog ontwikkelingspeil had bereikt, werd weer tot eenvoudige kustvaart, terwijl de gevorderde nautische kennis van de Romeinen niet overgedragen werd op het nageslacht.

Zoals wij in dit beknopt overzicht zagen, had de graanhandel zich bij de Grieken en Romeinen reeds tot een hoog peil ontwikkeld. Daarna nam de betekenis hiervan geleidelijk af. Veel later, aan het einde van de zestiende eeuw, kwam voor het eerst weer een levendige, internationale goederenruil tot ontwikkeling, waarin de granen een primaire plaats innamen.

§ 2. *De Middeleeuwen*

Uit het oogpunt van de internationale graanhandel waren de Middeleeuwen niet bizonder belangrijk. Toch menen wij een, zij het beknopte, bespreking aan dit tijdvak te moeten wijden en wel omdat het onmogelijk zou zijn de zich ontwikkelende internationale graanhandel te volgen, indien men zou verzaken kennis te nemen van de factoren, die deze ontwikkeling hebben gestimuleerd dan wel hebben geremd.

Tevens zijn wij ons er echter van bewust, dat wij een bizonder belangrijk stuk cultuurgeschiedenis zouden negeren, wanneer wij zonder meer de sprong zouden maken van de bloeiende

[1]) t.a.p., blz. 13.

graanhandel om de Middellandse Zee ten tijde van het Romeinse Rijk naar de op beperkte schaal plaats vindende handel in granen in het gebied ten Noorden van de Alpen, gedurende de Middeleeuwen. Immers, lang vóór het Romeinse Rijk zijn ongekende bloeiperiode op vrijwel elk gebied beleefde, vond in het zo juist aangegeven gebied van Europa de eerste germaanse volksverhuizing plaats (300 jr v. Chr.), die een hoogst belangrijke invloed had op de sociaal-economische constellatie van Europa in de eeuwen na dien. De hoofdoorzaak van deze trek vormde de noodzaak om, zodra de bevolking relatief sneller toenam dan de productiemogelijkheden van voedsel, waarvan granen zeker een belangrijk bestanddeel vormden, dit elders te zoeken. Zo trokken de bewoners uit het gebied tussen Elbe en Weichsel naar het Westen en Zuid-Westen, tot de Donau en de Rijn, waarlangs de Romeinen zich reeds gevestigd hadden.

Het is bekend, dat deze Germanen destijds in de grensgebieden wel goederenhandel dreven met de Romeinen, doch daarbij kan nauwelijks sprake zijn geweest van enige graanhandel van betekenis.

Waren handel en ambacht destijds van uitermate geringe betekenis, de graanverbouw daarentegen vormde vooral de basis voor de bestaansmogelijkheid. Dat deze dan toch niet gepaard ging met een handel in granen moet vooral verklaard worden uit de omstandigheid, dat in deze volkshuishouding sprake was van een ver doorgevoerd collectivisme ten aanzien van die goederen, welke voor het bestaan van de gehele groep van principieel belang waren.

Zo beschouwde men de grond aanvankelijk uitsluitend als gemeenschappelijk bezit; eerst geleidelijk veranderde deze toestand en gold zulks niet meer voor de voor akkerbouw bestemde gronden. Op deze wijze ontstond het private grondbezit en daar dit aanvankelijk de enige vermogensbasis vormde, viel reeds spoedig de tendenz waar te nemen om zoveel mogelijk grond te bezitten, welk streven leidde tot de voor de Middeleeuwen zo karakteristieke feudale organisatievorm van de samenleving. Ondertussen konden de daarin ontstane grotere eenheden vrijwel steeds datgene voortbrengen wat zij behoefden en zeker gold zulks ten aanzien van het artikel graan.

Eerst met het ontstaan van steden, omstreeks de negende eeuw

na Chr., werd het probleem van de graanvoorziening van belang. Voordat de staatjes en landen tot een centrale beïnvloeding van het economische leven kwamen, moest elke stad zo goed mogelijk voor zichzelf zorgen. Meer dan het dorp vormde de stad met behulp van haar directe omgeving een gesloten economisch geheel, hetgeen zich onder anderen uitte in eigen maat, munt, rechtspraak, verdragen, tollen enz. [1]) Handel, althans wanneer wij hieronder tevens willen verstaan de goederenruil welke met de directe omgeving plaatsvond, bracht de stad in vriendschappelijke en vijandige relatie met de buitenwereld. Van het omringende platteland was de stedelijke bevolking afhankelijk inzake de aanvoer van levensmiddelen, daar de gronden waarover de stad binnen haar muren zelf beschikte, zelden voldoende opbrachten om de bevolking te kunnen voeden. Zo ontstonden de stedelijke markten, waar, onder toezicht van de stedelijke overheid — deze meende destijds in de allereerste plaats te moeten waken voor de belangen van de consumenten — granen werden geruild tegen nijverheidsproducten. Tussenpersonen werden bij deze handel angstvallig geweerd.

---

[1]) Tot in de achttiende eeuw, dus toen zich reeds lang een internationale graanhandel had ontwikkeld, vinden wij dit verschijnsel alom terug. In dit verband willen wij aanhalen, hetgeen wij in een oud boekje uit het jaar 1686, „Het Out Dordrechtsch Koren Boecxken", hieromtrent aantroffen:

„Het Out Dordrechtsch Koren Boecxken van nieuws oversien en vermeerdert, tot gerief en dienst voor allen, die met Koren-Koopmanschap omgaen, gemaeckt op verscheyden Maten in Hollant, Zeelant, Brabant, Gelderlant en Sticht van Utrecht. Als aen d'andere syde staet."

Verder lezen wij dan:

„Den goetwilligen Leser sal ook weten, dat dese maten zijn gereduceert meest alle met de Dordtsche maat, of met het Last te accorderen, te weten: twee en een half Dordtsch achtendeel / een Sack; twee en een vierendeel Delfs / of Rotterdams Schepel in den Sack: drie Dordtsche achtendeel min een spint / in den Bredaschen viertel min een Dordtsch spint in 't Last. De zeven Bredasche viertel haever-maet / op ses viertels hart koren aldaer. De zestien viertels Havermaet tot Antwerpen zijn 15 viertel havermaet tot Breda, of de 32 viertels havermaet tot Antwerpen voor een Last. 84 Goudtsche of Schoonhoofsche Schepels in 't Last. 69 Gorcumsche Schepels of 17 Mudde, een Schepel aldaer of tot Woerden / Oudewater / in 't Last. 40 Dordtsche achtendeel, of tien vat een Zeeusche Hoet, acht Zeeusche Hoet, zijn negen Rotterdamsche Hoet, of een Hoet vier Schepel, tot Rotterdam een Zeeusch Hoet, tien Hoet tot Dordrecht, zijn negen Hoet tot Rotterdam. Tot Dordrecht is drie Hoet of 24 vat of 96 achtendeel een Last.

Item, 27 Amsterdamsche mudden, 25 Utrechtsche mudden, en 28 Nimweegsche, Bommelsche, of Venlosche malders, zijn alle een Last."

In zoverre was er dus terdege sprake van „Stadtwirtschaft", [1]) zij het, dat ook reeds in de vroege Middeleeuwen, zoals o.a. van Dillen [2]) aan de hand van tal van voorbeelden duidelijk maakt, terdege sprake is geweest van interlocale en internationale graanhandel. Als „exportgebieden" kwamen daarbij, zoals na het voorgaande duidelijk zal zijn, slechts die gebieden in aanmerking, die na de voorziening van de eigen bevolking nog over een surplus beschikten; tevens moesten deze gebieden evenwel beschikken over de voor de afvoer van granen noodzakelijke waterwegen.

Zo vond reeds in de tweede helft van de twaalfde eeuw export van granen plaats uit het gebied van de Elbe, Oder en Weichsel, terwijl tevens vaststaat, dat destijds graan uit de aan de Oostzeekust grenzende provincies naar Vlaanderen [3]) werd verscheept. Ook langs de Rijn werd graan aangevoerd, waarover ons o.a. het Utrechts toltarief uit die tijd gegevens verschaft. Dat destijds ook in Frankrijk de graanhandel bloeide, mag worden afgeleid uit het feit, dat Bordeaux herhaaldelijk als aflaadhaven van graan, bestemd voor Engeland, Schotland en Vlaanderen, wordt genoemd. Later werd zelfs Frans koren naar Noorwegen uitgevoerd. Over het algemeen was de interlocale handel in het binnenland toen slechts weinig ontwikkeld, hetgeen verklaard moet worden uit de moeilijkheden van het transport te land. Wij zullen in een afzonderlijke bespreking van de diverse landen kunnen vaststellen, dat veelal graan werd geëxporteerd uit een bepaald gebied, terwijl in een volgens onze huidige begrippen nabijgelegen gebied tegelijkertijd hongersnood optrad. Deze telkens terugkerende schaarste, met als gevolg hongersnood, vormt één der symptomatische verschijnselen van de geschiedenis van de mensheid vóór het ontstaan van de wereldgraanhandel. [4])

---

[1]) Naudé heeft deze ontwikkeling beschreven in de uitgave van G. Schmoller: Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15. bis zum 17. Jahrhundert. Leipzig 1889. Hij spreekt daarbij van „städtische", „territoriale" en „staatliche" graanhandel.

[2]) J. G. van Dillen: Het economisch karakter der Middeleeuwsche Stad, Amsterdam 1914, blz. 1—12.

[3]) H. Pigeonneau: Histoire du commerce de la France, Parijs 1887—'89, blz. 153/155.

[4]) Maurizio, t.a.p., blz. 115, maakt voor de periode 709—1317, alleen reeds voor het Duitse spraakgebied, melding van niet minder dan 276 hongersnoden.

Bij onze bespreking van de ontwikkeling van de graanhandel in verschillende Europese landen zullen wij nog gelegenheid hebben op dit gelijktijdig voorkomen van de „Stadtwirtschaft" naast een reeds ontwikkelde internationale graanhandel te wijzen.

Men zou kunnen opmerken, dat men onmogelijk conclusies over de graanhandel kan trekken, indien men verzuimt ook de graanhandelspolitiek nader te beschouwen. Een studie van het prijsverloop [1]) en van de algemene conjunctuur-ontwikkeling zou daartoe eveneens noodzakelijk zijn. Wij hebben deze factoren niet, of slechts sporadisch in ons betoog betrokken, omdat het vermelden van desbetreffende gegevens zonder meer ons doelloos toescheen. Een analyse van de prijsvorming van granen daarentegen zou op zichzelf een studie vereisen, afgezien nog van de vraag, of men tot vergelijkbaar cijfermateriaal zou kunnen komen, omdat de muntwaarde in de door ons besproken periode sterk fluctueerde. Bovendien zou een critische beschouwing over dit onderdeel ruime onderzoek-ervaring op dit gebied vereisen. De door ons geraadpleegde literatuur bevat evenwel gegevens hierover.

Hoewel wij dus een nader ingaan op deze factoren bewust uit ons betoog hebben geweerd, menen wij toch tot conclusies te kunnen komen, die ten aanzien van de ontwikkeling van de internationale graanhandel, gemotiveerd zijn.

Frankrijk

Ook in het binnenland van Frankrijk kon men in de Middeleeuwen feitelijk niet van graan-„handel" spreken; de kustgebieden evenwel exporteerden reeds in de vroege Middeleeuwen. [2]) De steden vormden de centra; het platteland om de steden was meestal verplicht de producten op de stedelijke markt af te zetten. De verkeers- en transportmogelijkheden stonden het vervoer over iets grotere afstanden niet toe. Tussenhandel werd tegengegaan. Tot in het midden van de achttiende eeuw verschenen de graanproducenten zelf op de markt

---

[1]) vgl. o.a. O. Schmitz: Die Bewegung der Warenpreise in Deutschland von 1851 bis 1902, Berlijn 1903, blz. 428—442.

[2]) vgl. van Dillen, t.a.p., blz. 57.

van de stad Parijs om er hun producten rechtstreeks aan de consumenten te verkopen.

De graanhandel in Frankrijk werd in zijn ontwikkeling belemmerd door de gevoerde graanhandelspolitiek, die in de diverse perioden sterk van aspect veranderde. Zo werden nog in het jaar 1661 alle associaties in de graanhandel verboden, daar deze gemeenschappelijke zaken gemakkelijk aanleiding zouden kunnen geven tot verhoging van de graanprijs.

Door Galiani [1]) werd dit Middeleeuwse streven als volgt geformuleerd: „Le pain appartient à la politique et non pas au commerce."

Eerst onder het bewind van Turgot werd in het jaar 1774 definitief een einde gemaakt aan de stedelijke beperkingen.

Ondanks het feit, dat Frankrijk reeds vroeg een eenhoofdig bewind onder een koning kende, heeft het toch tot het einde van de zeventiende eeuw geduurd, voordat het in economisch opzicht een eenheid vormde. Tot het jaar 1539 kende men geen onderscheid tussen het graanhandelsverkeer van een bepaalde provincie met het buitenland en dat met een andere Franse provincie. Van dat jaar af was slechts voor de export een koninklijke goedkeuring vereist; de binnenlandse graanhandel werd vrij gelaten.

Het jaar 1589, waarin de troonsbestijging van Hendrik IV plaats vond, vormt een keerpunt voor de Franse graanhandel. Met zijn minister Sully bevorderde deze beroemde koning de akkerbouw en de export van granen, uitgaande van het standpunt, dat de rijkdom van Frankrijk gebaseerd was op zijn landbouw. Opgemerkt dient te worden, dat er destijds van een belangrijke industriële ontwikkeling nog geen sprake kon zijn.

Na de dood van Hendrik IV (1610) werd door Sully's opvolgers, Richelieu en Mazarin, een agrarische politiek gevoerd, welke dusdanig was, dat de landbouw in stede van zich verder te ontwikkelen, door de hoge belastingen geruïneerd werd.

Het is vooral Colbert geweest (1661—'83), die zich als minister van financiën van Lodewijk XIV ten doel stelde de Franse industrie de leiding in de concurrentiestrijd met Engeland en

---

[1]) F. Galiani: Dialoge über den Getreidehandel (1770), met een biographie van Galiani, uitgegeven door Fr. Blei: Berner Beiträge zur Geschichte der Nationalökonomie. Bd VI. Bern 1895.

Holland te verschaffen. Hij was de grote verdediger van het mercantilisme, dat van de volgende theorie uitging: Een bloeiende industrie vereist lage graanprijzen in het binnenland. De binnenlandse graanhandel moet dus worden bevorderd en export mag slechts dan plaats vinden, indien het land zelf ruimschoots voorzien is. Colbert had dus geen principiële bezwaren tegen de export van granen, doch wilde deze, al naar de omstandigheden, toestaan dan wel verbieden. Hij trachtte de aanvoer uit de productieve provincies, welke aan de kust waren gelegen en die vroeger steeds geëxporteerd hadden, naar binnen toe te bevorderen. Het verkeersprobleem vormde hierbij een moeilijkheid, doch daartoe trachtte hij het binnenlands verkeer te stimuleren [1].

Kortom, de landbouw moest dienstbaar gemaakt worden aan de industriële ontwikkeling.

Vooral in Frankrijk uitte het mercantilisme zich door een plaatsing van de industrie in het centrum der overheidsbemoeiing. In andere landen daarentegen lag het accent bij dit stelsel van overheidsmaatregelen op ander gebied; zo waren in Engeland de talloze scheepvaartwetten (Acten van Navigatie) een gevolg van het mercantilistische streven, dat in de zestiende, zeventiende en gedeeltelijk ook nog in de achttiende eeuw, zijn invloed op vrijwel alle Europese landen uitoefende.

Zoals de opvolgers van Sully niet in staat waren gebleken diens landbouwpolitiek voort te zetten, zo faalden de opvolgers van Colbert ook bij de consequente toepassing van het mercantilisme. Zij bevorderden de belangen van de industrie zonder meer en verwaarloosden die van de landbouw. De graanexport werd òf verboden òf zwaar belast, terwijl men aan de andere kant tevens in gebreke bleef het binnenlands vervoer van granen op een hoger peil van ontwikkeling te brengen. [2] Hierdoor geraakte de Franse landbouw in de achttiende eeuw in een allertreurigste toestand. In het jaar 1770 werd de interprovinciale graanhandel, evenals in de Middeleeuwen, zelfs weer aan allerlei beperkende maatregelen onderworpen.

---

[1]) vgl. Huber, t.a.p., blz. 121.

[2]) Lezenswaardig inzake de invloed van de verkeersmoeilijkheden op de prijzen van de granen is hetgeen Foville (zie noot 2 blz. 61) mededeelt, blz. 234 e.v.

Uiteindelijk hebben Quesnay en Turgot, de leiders van de school der Physiocraten, getracht de landbouw en de vrije graanhandel te bevorderen. Zij gingen er van uit, dat de leer van het natuurrecht (droit naturel) ook op economisch gebied moest worden toegepast („La science des droits naturels appliquée aux sociétés civilisées"). Zij ijverden voor opheffing van de „ordening", die tot dat moment het sociaal-economische leven sedert de alleroudste tijden geheel had beheerst. Zij eisten toepassing van de vrijheid in drieërlei vorm, te weten: *a)* boerenbevrijding (opheffing van alle overblijfselen van het feodale stelsel); *b)* vrijheid van bedrijf; *c)* vrijheid van handel.

Quesnay en Turgot, deze verdedigers van de „ordre naturel", wisten inderdaad te bewerkstelligen, dat de binnenlandse zowel als de buitenlandse graanhandel groter vrijheid verkreeg, zij het wat de laatste betreft met een recht van 1% ad valorum en met de beperkende bepaling, dat de uitvoer diende te worden gestaakt, zodra de tarweprijs gedurende drie markten achtereen 30 Livres voor een Setier zou bedragen. [1]) Het was evenwel te laat, want noch aan Turgot, noch aan Lodewijk XVI gelukte het om gezonde voorwaarden voor de graanhandel te scheppen. Tenslotte werkte een reeks slechte oogstjaren er toe mede om het platteland rijp te maken voor de grote revolutie in het jaar 1789.

Engeland

In de Middeleeuwen was Engeland een bij uitstek agrarisch georiënteerd land. De tabel van King [2]), welke de inkomsten en uitgaven van de in het jaar 1688 in Engeland wonende families vermeldt, toont, dat destijds nog meer dan tweederde gedeelte van de bevolking leefde van de opbrengst van de landbouw. Ook in Engeland vinden wij het algemene verschijnsel terug van een primitieve graanhandel rondom de steden, gebonden aan licenties en stedelijke rechten. De grondbezitters, die meer in het binnenland woonden, waren niet in staat graan voor de stedelijke markt te produceren. Eerst recht was dit uit-

---

[1]) Cl. J. Herbert: Essai sur la police générale des grains, sur leurs prix et sur les effets de l'agriculture, 1755, gepubliceerd Parijs 1910, blz. VI en VIII.

[2]) Bij R. Faber: Die Entstehung des Agrarschutzes in England. Straatsburg 1888, blz. 10/11.

gesloten, wanneer hun bedrijf ver van een bevaarbare rivier was gelegen.

Zodoende waren het alleen de pachters die onder de dwang van hun omstandigheden graan verbouwden voor de handel. Lonend was deze verbouw meestal echter geenszins en wij zien dan ook, dat zij destijds slechts door middel van de schapenfokkerij en de verkoop van wol hun pacht op konden brengen.

In de gebieden aan de kust en in de nabijheid der grote steden bevonden de graanproducenten zich in een gunstiger positie. [1])

Het transport van graan van het ene graafschap naar het andere was meestal verboden. [2]) Barker schrijft [3]): „Moreover, as we shall presently see, the authorities in the old days discouraged as much as possible the middleman where purchases of food were at issue." En verder: „The idea at the back of the head of the old-time legislator on the corntrade was to prevent any parcel of wheat or other grain from paying toll to more than one or at most two sellers." Slechts de graafschappen in het Zuid-Oosten, welke aan de zee grensden, konden gemakkelijk granen afzetten [4]), in de eerste plaats naar Londen, doch tevens naar het continent en zij konden in tijden van schaarste profiteren van de overzeese aanvoer.

Volgens opgave van Macpherson [5]) kostte in het jaar 1288, dat een rijke oogst leverde, een quarter tarwe op sommige plaatsen 20d, op andere evenwel 16d en 12d. In de Westelijke en Noordelijke delen van het land kostte deze 8d, maar in Londen 3s 4d. Tevens wordt gemeld: „Right through the thirteenth, fourteenth and fifteenth centuries crop failures were more or less frequent in England; probably imperfect methods of husbandry were powerfully contributing causes." Wij weten evenwel, dat de gebrekkige verkeerswegen veelal een der hoofdoorzaken van locale hongersnood zijn geweest. [6])

[1]) vgl. Faber, t.a.p., blz. 15/16.

[2]) vgl. Naudé, t.a.p., blz. 70.

[3]) A. Barker: The British Corn Trade. Londen z.j., blz. 11 en 20.

[4]) Faber, t.a.p., blz. 16 en 17; zie tevens Naudé, t.a.p., blz. 91.

[5]) ibidem, blz. 15 en 16.

[6]) Naudé, t.a.p., blz. 90: „Die Landstrassen waren im 17. Jahrhundert noch so bodenlos verwahrlost, die Verschickung eines voluminösen Produktes, wie es Getreide ist, zu Londen so kostspielig, dass sie sich nur bei den allergrössten Preisdifferenzen lohnen konnte."

In de veertiende en vijftiende eeuw werd de export uit Engeland bevorderd door koninklijke uitvoer-licenties [1]), terwijl eveneens de door Eduard I in het jaar 1303 uitgevaardigde „carta mercatoria" speciale privileges aan buitenlandse kooplieden verstrekte. [2])

Omstreeks het midden der vijftiende eeuw begon zich in Engeland een streven te ontwikkelen, dat funest is geworden voor de binnenlandse akkerbouw en voor het kleingrondbezit. Nadat de grondbezittende adel, die in de veertiende en vijftiende eeuw een belangrijke invloed in het Parlement had, in de Rozenoorlog zware verliezen had geleden [3]), belegden speculanten en kooplieden hun geld in grond en vormden grootbedrijven. Deze nieuwe groep grondbezitters wenste met de minste moeite zoveel mogelijk rente van haar geld te maken. Onder het bewind van Hendrik VII en Hendrik VIII zonk de graanhandelspolitiek weer terug tot het Middeleeuwse niveau. De graanexport werd verboden en de koninklijke rechten ten aanzien van de graanhandel werden andermaal in ere hersteld. De import van granen werd bevorderd. [4])

Daar de wolhandel en de lakenindustrie zich ten tijde van de Tudors (1485—1603) sterk hadden ontwikkeld, was de belangstelling voor de akkerbouw achteruit gegaan. In de schapenfokkerij en -houderij zag men meer voordeel dan in de verbouw van granen. [5]) In de zestiende eeuw nam de nood op het platteland onrustbarend toe.

Tijdens het bewind van koningin Elisabeth (1558—1603) werd de export van graan weer bevorderd; tevens stimuleerde zij de scheepsbouw en werd de Engelse scheepvaart begunstigd. Alle sedert het jaar 1562 afgekondigde wetten ademen een geest welke gunstig was voor de export van granen. Toch werden er destijds ook granen geïmporteerd. Naudé [6]) meldt over dit tijdvak:

---

[1]) vgl. J. Ruinen: De oudste handelsbetrekkingen van Holland en Zeeland met Engeland tot in het laatste kwartaal der XIVe eeuw. Amsterdam 1919, blz. 104. Zie cijfers.

[2]) Naudé, t.a.p., blz. 72.

[3]) ibidem, blz. 71—75.

[4]) vgl. Faber, t.a.p., blz. 95.

[5]) vgl. ontwikkeling negentiende en twintigste eeuw.

[6]) t.a.p., blz. 90.

„Ich meine, dass in der Zeit Elisabeths und noch mehr im ganzen 17. Jahrhundert bis zum Erlass der Kornbill Wilhelms (1689) in England von einer erheblichen, sich regelmässig Jahr für Jahr wiederholenden Getreideausfuhr eben so wenig die Rede sein kann, wie von einer erheblichen regelmässigen Getreideeinfuhr."

Ondertussen was de bevolkingsaanwas in Engeland aan het einde van de zestiende en het begin van de zeventiende eeuw groot. Een doelmatige graanvoorziening en vooral het treffen van maatregelen tegen de kwetsbaarheid ten aanzien van misoogsten of tijdelijk gestremde import, was meer dan ooit gewenst. In Londen werden grote graanpakhuizen gebouwd. Plannen om ook elders pakhuizen te doen verrijzen, mislukten uiteindelijk.[1]) In het jaar 1651 vaardigde Cromwell de Acte van Navigatie uit, om de Engelse scheepvaart van het juk der Hollanders te bevrijden.

Het belangrijkste keerpunt in de geschiedenis van de Engelse graanhandel was wel het jaar 1689, toen koning Willem III een wet ter bevordering van de export van graan uitvaardigde. Deze wet bepaalde een uitvoerpremie bij export van graan, onder voorbehoud evenwel, dat de binnenlandse prijzen een bepaald niveau niet overschreden. Herbert[2]) schrijft: „Cette législation date de 1689, du jour ou l'Angleterre ouvrit les yeux sur ses véritables intérêts et se décida à faire du blé un objet de commerce." Ook Young[3]) heeft de gunstige wending, welke het economische leven in Engeland dank zij deze wet nam, beschreven. „La défense d'introduire des grains étrangers, et la gratification accordée à la sortie des grains Anglois, sont un chef-d'oeuvre de politique, qui semble encore méconnu du reste de l'Europe."

Er waren verschillende factoren die aanleiding gaven tot deze wet, die in later jaren de twistappel van vele economen zou worden. Wij zullen hier niet verder bij stilstaan, doch willen slechts opmerken, dat het vooral de grondbezitters en pachters in de omgeving van Londen en in de Zuid-Oostelijke graafschappen waren, die belang bij deze wet hadden. Ook de

---

[1]) Naudé, t.a.p., blz. 102.

[2]) t.a.p., zie Introduction blz. XXXIII; tevens blz. 46—51.

[3]) A. Young: Arithmétique politique, adressée aux sociétés économiques établies en Europe. Den Haag 1775, blz. 48 (vert. door Freville).

zakenlieden van de City ondersteunden koning Willem III hierbij. Tevens moeten wij bedenken, dat de economische opvattingen uit die tijd van de these uitgingen, dat de grootste welvaart van een land werd verkregen bij de grootst mogelijke export van goederen. Het spreekt vanzelf, dat de graafschappen, die niet aan de kust waren gelegen, gezien de transportmoeilijkheden, minder belang bij deze wet hadden dan die aan de kust. Toch staat wel vast, dat de Engelse landbouw in zijn geheel wel van deze wet heeft geprofiteerd, terwijl ook de scheepvaart de vruchten daarvan plukte.

Men heeft na dien, in de achttiende eeuw, de heilzame gevolgen van de wet van 1689 sterk overdreven. Zo verklaarde men, dat de lage graanprijzen, die in de eerste helft van de achttiende eeuw vielen waar te nemen, het gevolg van dit stelsel waren. Deze mening werd o.a. door Adam Smith bestreden. In dezelfde periode toch zien wij ook in andere landen lage graanprijzen. Ongetwijfeld heeft deze wet een diepe indruk gemaakt in vele Europese landen. In Frankrijk beleefde het mercantilisme ten tijde van het uitvaardigen van deze wet zijn bloei. [1]) Tegenstanders van dit systeem en voorstanders van de vrije graanhandel wezen op de opbloei van de Engelse akkerbouw ten gevolge van de uitvoerpremie.

„Les mêmes causes doivent nécessairement produire les mêmes effets. Si dans une contrée, l'Agriculture est portée à haut degré de prospérité, une autre Nation pourra toujours élever la sienne à ce même point de perfection, en introduisant chez elle le même système d'économie rurale et politique, autant que climat, les Gouvernements et les moeurs peuvent le permettre." [2])

Wij moeten ons het Engelse exportsurplus overigens niet te groot voorstellen. De eigen bevolking nam sterk toe en eiste een steeds groter wordende „home consumption". Voorts is in dit verband het feit van belang, dat bijvoorbeeld in de jaren 1699, 1709 en 1710 de export geheel moest worden verboden om in de binnenlandse behoefte te kunnen voorzien. Ook in de eerste helft van de achttiende eeuw werd nog graan uit Engeland geëxporteerd. Tegenstanders van de wet van 1689 hebben zich afgevraagd, of het niet voldoende ware geweest,

---

[1]) vgl. blz. 16.
[2]) Herbert, t.a.p., blz. 273.

indien Engeland de export van graan zonder exportpremie had vrijgelaten. Deze mening wordt door Naudé [1]), o.i. volkomen juist, als volgt weerlegd:

„Diese Argumentation wäre unzweifelhaft richtig, wenn der Engländer sein Getreide nach Holland, Spanien und Portugal ebenso wohlfeil hätte liefern können, wie der Kaufmann der Ostseestädte, der Pole, Livländer und Russe. Aber das war durchaus nicht von Anfang an der Fall und ohne die Prämie hätte der englische Kaufmann wohl nie daran gedacht, einheimische Cerealien in grösserem Umfange auf auswärtige Märkte zu verführen und mit den Ostseeländern, mit Sicilien und der Barbarei in Concurrenz zu treten."

De „wereldmarkt"-prijs werd in ieder geval niet door het Engelse graan bepaald. Het Engelse graan werd vooral naar Holland geëxporteerd [2]), dat sedert het begin van de zestiende eeuw de centrale graanmarkt van Europa was. [3])

Wij hebben gemeend iets uitvoeriger bij bovengenoemde wet stil te moeten staan, omdat ze op het gebied van de graanhandelspolitiek een evenement in de geschiedenis is geweest. Vrijwel overal toch in Europa, in Frankrijk, Spanje, Napels, Sicilië en in de meeste Noord-Europese landen was de export van granen in de zeventiende eeuw verboden of aan bepalingen onderworpen. Engeland was het eerste land, dat de *uitvoer* van granen stimuleerde door het geven van een exportpremie. Des te opmerkelijker is dit feit, als wij bedenken, dat hetzelfde land, 150 jaar later, het belangrijkste graanimporterende land zou zijn.

Reeds in het jaar 1765 vond een structuurverandering in de Engelse graanhandel plaats. De graanprijzen, die in de eerste helft van de achttiende eeuw over het algemeen laag waren geweest, stegen aanzienlijk. [4]) De graanexporten van Engeland maakten plaats voor import. Deze wijziging moet aan verschillende omstandigheden worden toegeschreven, zoals de slechte oogsten, de sterke export in de jaren 1763 en 1764, de ontwikkeling van de industrie en de bevolkingstoename.

In het jaar 1773 werd een wet aangenomen, welke een invoerrecht voor granen vaststelde. [5]) Tevens werden bepalingen

[1]) t.a.p., blz. 117.
[2]) vgl. Young, t.a.p., deel I, blz. 49/50.
[3]) vgl. blz. 35.
[4]) Barker, t.a.p., blz. 38.
[5]) Naudé, t.a.p., blz. 122, 132.

ter bevordering van het entrepôt-verkeer vastgesteld. Voor Engeland werd hiermede een basis geschapen voor een internationale tussenhandel in granen, welke functie tot in de eerste helft van de achttiende eeuw vast in handen van de Hollanders was geweest. [1])

Sedert het jaar 1765 verminderde de Engelse graanexport regelmatig en nam de import daarentegen steeds meer toe. De volgende cijfers mogen dit demonstreren:

In de jaren 1710—'50 overtrof de *export* de jaarl. *import* met	644.483 Quarter [2])
In de jaren 1773—'92 overtrof de *import* de jaarl. *export* met	430.157 „
Verschil per jaar	1.074.640 „

De toenemende industrialisatie had tot gevolg, dat Engeland van het einde der achttiende eeuw af sterk afhankelijk werd van de import van buitenlands graan, terwijl de eigen landbouw niet meer in staat was te concurreren tegen de goedkope overzeese granen. Buitendien stimuleerde de toenemende bevolking de vraag naar vlees en zuivelproducten, waardoor een wezenlijke invloed op de verdere ontwikkeling van de Engelse landbouw werd uitgeoefend.

Italië

Slechts in het kort willen wij iets vermelden over de ontwikkeling van de graanhandel in Italië.

Van de luister van het Romeinse Rijk, ook op het gebied van de graanhandel, vinden wij in de Middeleeuwen niets meer terug. De akkerbouw werd sterk benadeeld door de vele oorlogen in de veertiende en vijftiende eeuw. Uitgezonderd Lombardije en wellicht ook Sicilië, was Italië afhankelijk van graanimport. Ook hier zien wij het overal waar te nemen verschijnsel van een beperkte graanhandel om de steden. Graanexport werd over het algemeen verboden. Gedurende de vijf jaren van misoogst, 1586—'90, die een enorme prijsstijging veroorzaakten, streefde de groothertog van Toscana naar een handelsverkeer met Engeland, Holland, Lübeck en Danzig. In het voorjaar van

[1]) vgl. blz. 41.
[2]) 1 quarter = 217,5 kg (tarwe en rogge).

1591 en in December 1592 zeilde een Hollandse graanvloot, die zich bij de Danziger graanschepen had aangesloten, naar Italië. Gemeld wordt, dat in het jaar 1597 reeds 400 grote koopvaardijschepen uit Holland en Zeeland de Straat van Gibraltar passeerden. [1]) Het handelsverkeer met Holland werd steeds verder uitgebreid, vooral door de steden Genua, Venetië en Livorno.

Ook de Kerkelijke Staat, Napels, Sicilië, Piemont en Milaan behoefden graanimport, welke kon plaats vinden door de graanexporten uit de Oostzeelanden. [2]) Eerst aan het einde van de achttiende eeuw was aanvoer uit Zuid-Rusland mogelijk, terwijl toen ook reeds enkele partijen Noord-Amerikaans graan konden worden geïmporteerd.

Spanje

Ook in dit land belemmerden de vele oorlogen, die hier ter wille van het geloof tot het einde van de Middeleeuwen werden gevoerd, een gezonde ontwikkeling van de landbouw. Deze oorlogen vonden hun einde in de verdrijving van de Moren in het jaar 1492, waarna weliswaar een periode van vrede aanbrak, doch welke niet ten bate van de landbouw werd benut. Een psychologische oorzaak ligt hieraan ten grondslag. De Spanjaarden zat het vechten meer in het bloed dan de eenvoudige landarbeid, die zij evenals nijverheid en handel als minderwaardige bezigheden beschouwden. De landbouwpolitiek van Philips II versnelde overigens het ontbindingsproces van de Spaanse landbouw. Met zijn hoge belastingen belette deze monarch de normale ontwikkeling van de landbouw. Het kan ons dan ook niet verwonderen, als wij straks zullen lezen, dat grote partijen graan uit de Oostzeelanden naar Spanje moesten worden verscheept om hongersnood te voorkomen. Spanje's afhankelijkheid van de import bestond reeds van den beginne af. De graanexport werd uit de aard der zaak verboden. [3]) De verkeersmogelijkheden in het binnenland waren uiterst beperkt, zodat het gebeuren kon, dat in een vruchtbare provincie als Andalusië bij misoogst hongersnood uitbrak. Aan

---

[1]) E. Baasch: Holländische Wirtschaftsgeschichte. Jena 1927.
[2]) Zie blz. 38.
[3]) Young, t.a.p., Deel I, blz. 290.

het einde van de achttiende eeuw werden zelfs importpremies gegeven om de graanimport te stimuleren.

Portugal

Wij vinden veel overeenkomst tussen de toestanden in Spanje en die in Portugal. Ook dit land was voorbestemd een graanimporterend land te worden. Terwijl de Spanjaarden vooral in het oorlogvoeren hun hartstochten meenden te moeten botvieren, was zulks bij de Portugezen het geval met de zeevaart, de zeehandel en ontdekkingsreizen. De akkerbouw vond er vooral plaats door onvrije arbeiders. In het jaar 1641, een jaar nadat Spanje zijn invoerrechten op graan had prijsgegeven ter wille van zijn importbehoefte, ging ook Portugal tot deze maatregel over. Naudé [1]) meldt, dat in het midden van de achttiende eeuw de Portugese oogst nauwelijks toereikend was om 300.000 mensen te voeden, terwijl de bevolking reeds circa twee millioen zielen bedroeg.

Door de hoge transportkosten kon het graan beter in Lissabon over zee aangevoerd worden, dan dat men het graan van het binnenland uit naar de kust vervoerde, zodat een bepaalde provincie soms over een surplus beschikte, terwijl er toch te zelfder tijd import plaats vond.

De Portugese minister Pombal trachtte in de tweede helft van de achttiende eeuw Portugal onafhankelijk te maken van overzeese graanimport. Ofschoon inderdaad verbeteringen werden aangebracht, mocht het niet gelukken dit doel te verwezenlijken.

§ 3. *De Oostzeehandel*

In Duitsland heeft de „städtische" graanhandel lang stand gehouden. [2]) Aan de Oostzeekust ontwikkelde zich evenwel reeds spoedig een bloeiende exporthandel in granen. Het waren Lübeck, Danzig en Hamburg, die achtereenvolgens, doch ook naast elkaar de Duitse graanhandel hebben beheerst.

Voor een goed begrip van de zich ontwikkelende interna-

---

[1]) t.a.p., blz. 196.

[2]) Naudé: Deutsche städtische Getreidehandelspolitik; tevens Lexis, t.a.p., blz. 277. vgl. noot 1 blz. 6.

tionale graanhandel moeten wij uitvoeriger blijven stilstaan bij de graanexporten uit de Pruisische, Lijf- en Estlandse kustgebieden. Het waren vooral de Poolse en Noordduitse graanvlakten, die het te verschepen koren leverden. Steeds moest dit echter over de rivieren naar de kust worden getransporteerd. Het behoeft ons dan ook niet te verbazen, dat de voornaamste aflaadhavens juist aan de monding van de grote bevaarbare rivieren tot ontwikkeling kwamen. Zoo ontving Danzig [1]), gelegen aan de mond van de Weichsel, graan uit Pruisen, Polen, Galicië en zelfs uit Zuid-Rusland. Stettin exporteerde het graan, dat over de Oder uit Brandenburg en Pommeren, doch ook uit Silezië, Bohemen en Polen werd aangevoerd. Hamburg, aan de monding van de Elbe, verscheepte het graan uit Brandenburg en Saksen. Lübeck, aan de mond van de Trave, dankte zijn ontwikkeling vooral aan het feit, dat het reeds spoedig als stapelplaats van graan uit Oost-Holstein, Mecklenburg en Denemarken kon optreden.

Terwijl wij in de reeds besproken landen telkens zagen, dat in de kustgebieden zich het eerst een werkelijke graanhandel ontwikkelde, treedt in Duitsland wel sterk de functie van de rivieren in het Middeleeuwse verkeer naar voren. Huber schrijft hierover [2]):

„Der naturgemäss gegebene Verkehrsweg ist das Wasser und die naturgemäss gegebene *direkte* Strasse das Meer: sobald die Küstenschiffahrt zur wagenden Hochseeschiffahrt vorangeschritten ist, bildet das trennende Meer die verbindende Brücke zwischen den sich bisher fremden Ländern und Völkern. An den natürlichen Verkehrswegen, an Flüssen oder an Meeresküsten, womöglich an beiden zugleich, erstehen auch die ersten Menschen-Ansiedlungen, und alle die volkreichen Städte der Erde, für welche die Ursache des Erstehens und Heraufwachsens unschwer in ihrer Beziehung zum Wasser nachgewiesen werden kann."

Reeds in de twaalfde eeuw was er sprake van een geregelde graanexport uit de Wendse steden naar Noorwegen [3]) en Zweden. Het onherbergzame Noorwegen vooral was van oudsher afhankelijk van import van graan, meel en mout. [4])

---

[1]) E. Rose: Danziger Getreidehandel vom Beginn bis zur Mitte des XIX. Jahrhunderts. Heidelberg 1901.

[2]) t.a.p., blz. 3.

[3]) Beer, t.a.p., blz. 249.

[4]) Naudé, t.a.p., blz. 208; Van Dillen, t.a.p., blz. 56.

Wij overdrijven niet, wanneer wij vaststellen, dat de landen rondom de Oostzee van de vroege Middeleeuwen af tot het midden van de achttiende eeuw het grote graanexportgebied van Europa hebben gevormd.

Als merkwaardige uitzondering moet het jaar 1389 worden vermeld, waarin graan uit Engeland naar de Baltische landen moest worden verscheept om de daar heersende hongersnood te lenigen. „Desglich vor ny was gehort," schrijft de Danziger kroniekschrijver hierover.

Vele details uit de Oostzeehandel zijn bekend gebleven uit officiële stukken. In de „Hansische Urkundenbücher" [1]) vinden wij vele interessante gegevens over deze handel verzameld. Verschillende door ons vermelde feiten werden aan deze publicaties ontleend. Ook door de studie van Poelman [2]) wordt het ons vergemakkelijkt om wetenswaardigheden over dit onderwerp te lezen. Over het ontstaan van het Duitse Hanzeverbond is men niet geheel ingelicht. [3]) Wel echter weet men, dat dit verbond van Duitse kooplieden in het buitenland en tevens van enkele Noord-Duitse steden diende, om de gemeenschappelijke belangen van de zee- en landhandel te beschermen. [4])

Het belangrijkste afzetgebied voor het graan uit de Oostzeelanden was van de dertiende tot de zestiende eeuw ongetwijfeld Vlaanderen, dat reeds vroeg een sterk ontwikkelde lakenindustrie kende en een grote behoefte aan import van granen

[1]) Hansische Urkundenbücher (afgekort H.U.B.) (Deel I-VIII). Uitg. Verein für Hansische Geschichte. Halle 1876 e.v. jr.

[2]) H. A. Poelman: Bronnen tot de Geschiedenis van den Oostzeehandel. 's-Gravenhage 1917.

[3]) vgl. E. W. de Rooy: Geschiedenis van den Nederlandschen Handel. Amsterdam 1854—'56, blz. 159; tevens W. Bunk: Staathuishoudkundige Geschiedenis van den Amsterdamschen Graanhandel. Amsterdam 1856, blz. 3/4; Beer, t.a.p., blz. 247.

Oorspronkelijk schijnt het ontstaan van de Hanze-verbonden te danken te zijn aan de gewoonte, om in karavanen te reizen, waarbij burgers, uit eenzelfde stad of ook wel uit verschillende steden of gewesten, die handel dreven in éénzelfde richting, zich tot een hanze aaneen sloten om zich met de wapens in de hand tegen roofridders te verdedigen.

[4]) In de veertiende eeuw bereikte de Hanze zijn grootste bloei en omvatte toen circa 100 steden aan de kust van de Oost- en Noordzee, doch tevens meer landinwaarts. Zo behoorden ook Krakau en Dinant tot de Duitse Hanze. Bunk vermeldt, dat Amsterdam zich bij de Hanze aansloot (blz. 5). Ook andere Hollandse steden traden toe.

had.[1]) Brugge was wel de allerbelangrijkste Europese stad in die dagen en zoals begrijpelijk, werd zij druk door de Hanzeaten bezocht. Ook de steden Yperen, Poperinghe, Kortrijk, Gent, Mechelen en Brussel konden zich destijds reeds in een bloeiende industrie verheugen. De Rooy[2]) deelt mede:

„Scribanius zegt, dat hij verscheidene malen in de Schelde 2500 schepen heeft zien liggen, waarvan de laatst aangekomene, als zij voor anker bleven, twee of drie weken nodig hadden, eer zij aan land konden komen om te ontladen. Er ging geen dag voorbij, dat er niet ten minste 500 schepen aankwamen of vertrokken, geladen met allerhande koopwaren; hij had vernomen, dat er dikwijls met één getijde 400 aankwamen."

De belangrijke positie van Vlaanderen in de Europese handel viel niet uitsluitend toe te schrijven aan zijn reeds zo vroegtijdig tot ontwikkeling gekomen lakenindustrie.

De goederenruil tussen Zuid- en Noord-Europa eiste van beginne af aan een intermediair gebied, waar de goederen beoordeeld konden worden en de kooplieden, die veelal hun goederen zelf begeleidden, elkander konden ontmoeten. De geografische ligging van Vlaanderen was voor de behartiging van deze stapelfunctie uitermate gunstig. Tot ver in de 14e eeuw waren het namelijk uitsluitend de havens aan de monding van de Westerschelde (o.a. Zwin en Damme) welke men geschikt achtte, zwaar beladen schepen naar behoren te lossen en te herbergen. De havens van Antwerpen, Bergen op Zoom en ook de andere aan de Hollandse kust waren toen nog te ondiep.

Brugge zelf lag weliswaar niet aan zee, maar beschikte over de haven Damme, terwijl het door middel van verdragen ook van de haven van Sluys gebruik kon maken. Als heerseres over deze beide beste havens aan de kust, leende de stad Brugge zich uitermate als stapelplaats, zowel voor de diverse producten, die uit Zuid-Europa werden aangevoerd, als voor het graan uit Noord-Europa, dat hier voor opslag en voor onmiddellijke reëxpeditie werd ontvangen.[3])

Behalve graan leverden de Oostzeelanden hout, vlas, hennep,

---

[1]) Van Dillen, t.a.p., blz. 75.

[2]) t.a.p., blz. 318; zie tevens Naudé, t.a.p., blz. 220.

[3]) Naudé, t.a.p., blz. 223; Beer, t.a.p. blz. 265.

Een voortreffelijk beeld van de ontwikkelingsgeschiedenis van Brugge geeft ons H. van Werveke: Brugge en Antwerpen, acht eeuwen Vlaamse handel. Gent 1941.

pek, teer en pelzen, terwijl de schepen uit Vlaanderen laken, linnen en andere industriële producten mee terugnamen. Zoals gemeld vervulde Brugge dus destijds reeds een belangrijke stapelfunctie. Wij zullen zien hoe deze functie eerst door Antwerpen, maar na dien gedurende ongeveer twee eeuwen door Amsterdam wordt overgenomen en dat zij dan de basis vormt van de ongekende bloei en rijkdom van laatstgenoemde stad in het bijzonder en van ons land in het algemeen. Aanvankelijk, en wel tot ongeveer het midden van de 14e eeuw, waren de Hollanders en Zeeuwen feitelijk niet anders dan de schippers van de Hanzesteden en Vlaanderen. Brugge was weliswaar de grootste stapelmarkt, doch de vrachtvaart liet het aan de Noord-Nederlanders en met name aan de Hollanders en Zeeuwen over.

§ 4. Het ontstaan van de Hollandse stapelmarkt; haar bloei en haar verval

Wij zullen thans nagaan, hoe het mogelijk is geweest, dat Holland tenslotte definitief de centrale stapelmarkt van de Europese handel kon worden.

De betrekkingen van Holland met de Oostzeelanden waren in de dertiende eeuw hoogstwaarschijnlijk louter passief. [1]) Toch was de agrarische gesteldheid van ons land van dien aard, dat zij graanimport noodzakelijk maakte. Zo is het bekend, dat reeds in het jaar 1274 graan in ons land werd geïmporteerd. Een plakaat van 3 Februari 1501 vermeldt, dat Holland „niet thienden deel hemselven voeden en soude moghen van 't gewasse van koorn, dat daer wasschen mach", terwijl Unger, die een duidelijk overzicht van de toestand van onze landbouw in de dertiende en veertiende eeuw geeft, memoreert [2]): „Maar al was dus de graanbouw in sommige deelen van het land niet zonder beteekenis en in staat de bewoners van die streken te onderhouden, ja, zelfs eenige uitvoer mogelijk te maken, evenmin als thans Nederland, kon toen heel Holland voldoende door die productie worden voorzien." Eigenaardig is het, dat

[1]) W. S. Unger: De Hollandsche Graanhandel en Graanhandelspolitiek in de Middeleeuwen; Economist 1916.

[2]) Unger, t.a.p., Economist 1916, blz. 247/248.

Verviers [1]) deze omstandigheid ontkent: „Dat de z.g. karigheid van onzen bodem volstrekt geen behoefte deed ontstaan om in den buitenlandschen handel hoofdbron van bestaan te zoeken, zou men kunnen opmaken uit het feit, dat in den tijd waarover wij spreken [2]), onze landbouw en veeteelt reeds exportproducten opleverden." Hij noemt evenwel slechts veehouderijproducten en handelsgewassen als exportartikelen. Van Dillen daarentegen deelt mede [3]):

„Het staat vast, dat al in de negende eeuw de Friesche handelaars het graan uit den Elzas langs den Rijn naar ons land brachten en het is waarschijnlijk, dat dit ook reeds vroeger geschiedde. Vóór het tijdvak van opkomst en bloei der steden is een der oudste bewijzen voor het bestaan van een levendigen graanhandel het bekende Utrechtsche toltarief van 1122."

En verder:

„De Utrechtsche kooplieden, die al in het begin der twaalfde eeuw geregeld Coblenz passeerden (blijkens het toltarief van 1104), zullen ook toen wel reeds op de terugreis hun schepen, behalve met wijn, steenen en hout, ook met graan hebben bevracht. Uit de tolregisters van Lobith blijkt, dat ook in de veertiende en vijftiende eeuw veel rogge en tarwe, voornamelijk afkomstig uit de omgeving van Dusseldorf, Kaiserswerth, Kleef en Goch, langs den Rijn werd ingevoerd. Groningen heeft van ouds veel rogge uit Westfalen betrokken. Reeds de kroniek van Emo vermeldt over het jaar 1250 aanvoer van graan per schip „de aliis terris". Betrokken Groningen en Friesland in de dertiende eeuw ook graan uit Engeland? Het is niet onmogelijk. Immers in 1224 werden te Lynn schepen uit Staveren en Groningen, met graan en mout geladen, aangehouden. Hetzelfde gebeurde in 1249 met vier met koren geladen schepen van Simon van Staveren c.s. wegens overtreding van een door den koning van Engeland uitgevaardigd verbod van uitvoer van graan."

Om de ontwikkeling van de invloedrijke stapelmarkt van Holland te kunnen verklaren, moeten wij eerst terugkeren tot de Hanzesteden aan de Oostzee. De kracht van de Hanzesteden berustte vooral op de omstandigheid, dat zij kans zagen om de directe goederenruil van Noord- en Oost-Europa met de landen in het Westen te verhinderen en zichzelf de rol van onmisbare tussenschakel toe te delen. In het algemeen bestond er bij de

---

[1]) E. Verviers: De Nederlandsche handelspolitiek tot aan de toepassing der vrijhandelsbeginselen. Leiden 1914, blz. 18.

[2]) Tijdens het bewind van Karel de Groote.

[3]) t.a.p., blz. 114/115. Op blz. 118 concludeert v. D.: „Van zelfgenoegzaamheid van de stad met het omliggende platteland was dus in ons land, wat de graanvoorziening betreft, geen sprake. Van haar ontstaan af hadden de meeste Nederlandsche steden graantoevoer van elders noodig."

Duitse Hanze een streven, om de leidende plaats onder de zeevarende naties van Europa te behouden, teneinde daardoor haar handelsmonopolie te verzekeren. Met alle kracht werd de vaart van het Westen naar de Oostzee tegengegaan. Dat de leiding der Duitse Hanze, met name die van Lübeck en Danzig, een goed inzicht heeft gehad in de gevaren, die haar sterke positie eventueel zouden kunnen bedreigen, leren wij uit de verdere geschiedenis. Want inderdaad werd de kracht van de Hanzesteden gebroken, toen de Hollanders en Zeeuwen zich eerst als vrachtvaarders, doch na dien reeds spoedig ook als kooplieden, een plaats in de Oostzeehandel wisten te veroveren. Van dat oogenblik af was het gedaan met de hegemonie van de Duitse Hanzesteden. Zoals wij reeds zagen was de vrachtvaart van de Hollanders en Zeeuwen reeds van betrekkelijk oude datum. Terecht wijst Ruinen [1]) in dit verband erop, dat de Hollandse en Zeeuwse vissers, met name de haringvissers, behoefte hadden aan retourvracht. Een bevestiging van de veronderstelling van Ruinen geeft het volgende fragment uit het advies, dat Sir Walter Raleigh [2]) toezond aan koning Jacobus II in het jaar 1680:

„The Hollanders only have about three thousand ships to fish withal, and fifty thousand people are imployed yearly by them upon your Majesties coasts of England, Scotland and Ireland. These three thousand fishing Ships and Vessels of the Hollanders, do imploy near nine thousand persons more by Sea and Land to make provisions to dress and transport the Fish they take, *and return commodities* [3]) whereby they are inabled, and do build yearly one thousand Ships and Vessels, having not one Timbertree growing in their own Country, none home-bred commodities to lade one hundred Ships, and yet have twenty thousand Ships and Vessels, and all imployed."

De Sont was evenwel oorspronkelijk voor de Hollanders gesloten. We mogen aannemen, dat vóór het jaar 1400 Hollandse schepen slechts sporadisch de Sont zijn gepasseerd. Toen echter in het begin van de vijftiende eeuw de Hollanders eerst als vrachtvaarders, na dien ook als koopvaarders in het „mare balticum" verschenen, werd hun de toegang tot de havens van de Hanzesteden verboden. De Hollanders ankerden daarom in de

---

[1]) t.a.p., hoofdstuk IV, o.a. blz. 68.

[2]) W. Raleigh: Oberservations touching Trade and Commerce with the Hollander and other Nations. Londen 1650, blz. 195; zie tevens blz. 171.

[3]) Cursivering van ons.

zgn. „Klipphäfen" en trachtten daar, overigens met succes, graan buiten de Hanzesteden om te laden. [1]) Op de „Lübecker Hansetagen" in de jaren 1417 en 1418 werd bepaald, dat slechts graan mocht worden verscheept, dat via de Hanzesteden was gekocht, zulks om de directe aankopen van de Hollanders, welke een gevaar vormden voor de macht van de Hanzesteden, tegen te gaan. [2]) Dit verbod moest evenwel nadien nog verschillende malen worden herhaald, waaruit wij mogen afleiden, dat de invloed van de Hollanders niet meer onderdrukt kon worden. Tenslotte spitste de slechte verhouding van de Hollanders, vooral tot de stad Lübeck, zich dermate toe, dat de Sont in het jaar 1438 met het uitbreken van een oorlog (hoewel deze in het jaar 1441 met een overwinning voor de Hollanders eindigde) voor hen werd gesloten, hetgeen grote graannood, o.a. in Amsterdam en Rotterdam, veroorzaakte. [3])

Een duidelijk beeld van bovengeschetste ontwikkeling verkrijgen wij voorts uit hetgeen Unger [4]) hieromtrent vermeldt:

„Tot ongeveer het midden van de veertiende eeuw vervulden de Amsterdammers bij dit verkeer geen andere rol, dan als schippers in dienst van de Hamburgsche kooplieden het vervoer tusschen Hamburg en Holland te bemiddelen, maar na 1360 werd het anders. Als slippendragers der Hamburgers — die hiermede het Trojaansche paard hadden binnengehaald — in relatie gekomen met Schonen en Pruisen, ontwikkelden zij weldra een eigen handel, die zich meer en meer uitbreidde en reeds in het begin der vijftiende eeuw de verste hoeken van de Oostzee heeft bereikt. Voor de Pruisen, die door hun massaproducten veel scheepsruimte noodig hadden, welke zij zelf niet bezaten, traden de Hollanders aanvankelijk ook als vrachtvaarders op; op Schonen lokte hen, in navolging van de Zuiderzee-steden, het bloeiende haringbedrijf en het handelsverkeer. Zoodoende kregen zij een steeds grooter wordend belang bij de machtsverhoudingen in de Oostzee."

De concurrentiestrijd tussen Holland en de Duitse Hanzesteden is aanleiding geweest tot een reeks oorlogen en complicaties, waarbij wij niet stil zullen staan. [5]) Wij willen hieruit slechts concluderen, dat de „internationale" graanhandel in die dagen blijkbaar reeds zo belangrijk was, dat hij wat zich des-

---

[1]) Naudé, t.a.p., blz. 282/283.
[2]) Beer, t.a.p., blz. 274.
[3]) Unger, t.a.p., Economist 1916, blz. 341.
[4]) Ibidem, blz. 253.
[5]) Zie o.a. G. W. Kernkamp: De Sleutels van de Sont. 's-Gravenhage 1890; ook Naudé, t.a.p., o.a. blz. 292—303; De Rooy, t.a.p., § 4 en Unger, t.a.p., Economist 1916, blz. 265 e.v.

tijds de „beschaafde Europese wereld" noemde, in oorlog kon brengen. [1])

Zoals vermeld breidde de handel van de Hollanders zich steeds verder uit. Wij zijn omtrent de scheepvaartbeweging van en naar de Oostzee goed ingelicht door de Sont-tolregisters. [2]) De politiek van de Nederlanders was er op gericht om in zo goed mogelijke verstandhouding te leven met de beheerser van deze tol, omdat zij inderdaad de „sleutel" tot de Oostzee vormde.

Tevens moeten wij erop wijzen, dat sedert het jaar 1433 Holland en de overige Nederlandse provincies met het Huis van Bourgondië waren verenigd. Hieraan ontleenden deze landen ruggesteun voor hun strijd tegen de Hanzesteden in de vijftiende en zestiende eeuw.[3]) Tenslotte trachtte Lübeck ten laatsten male, onder leiding van zijn burgemeester Wülleweber, in het jaar 1534 de Sont voor de Hollanders te sluiten, evenwel zonder succes. Niet alleen aan hun ondernemingsgeest, hun zeemanskunst [4]) en hun enorme koopvaardijvloot ontleenden de Nederlanders uiteindelijk hun overwinning over het monopolie van de Hanzesteden, doch tevens ontstond in de boezem van het Hanzeverbond verschil van opvatting over de Oostzee-handel van de Hollanders. Inderdaad was er op dit punt sprake van een zekere belangentegenstelling tussen de stad Lübeck enerzijds en Danzig en de Pruisische en Lijflandse steden anderzijds. Wat toch was het geval? Lübeck was steeds de stapelmarkt van de Oostzee-handel geweest, tussen de Oostzee-steden en die van West-Europa. Deze stad vreesde, dat met de toenemende invloed van de Hollanders in de Oostzee,

---

[1]) Bunk, t.a.p., blz. 9: „Steeds wisten de Hanzesteden met veel doorzigt en op allerlei wijzen ons in de Noorsche twisten te mengen, alleen met het oogmerk om daardoor onzen handel te benadeelen."

[2]) Zie voor cijfers Kernkamp, t.a.p. (Bijlage en Aanteek.) en Baasch, t.a.p., blz. 163, 283—286.

[3]) Van Rooy, t.a.p., blz. 259: „Reeds sedert 1440 hadden de voornaamste Nederlandsche steden, als Amsterdam, Middelburg, Dordrecht en Rotterdam, zich onder invloed van het Huis van Bourgondië van het Hanze-verbond losgemaakt."

[4]) Ruinen, t.a.p., blz. 52: „Wanneer in het jaar 1321 de Venetiaan Marino Sanuto aan den paus het voorstel doet om Egypte gewapenderhand te gaan veroveren, dan noemt hij onder de goede zeelui, die Europa voor dit doel kan leveren, ook de Friezen, Hollanders en Zeeuwen."

deze tenslotte ook haar stapelfunctie zouden overnemen. Dat Lübeck zich hierin niet vergiste, zullen wij straks zien. Danzig en de andere steden hadden er in de eerste plaats belang bij, dat het aangevoerde graan spoedig verscheept kon worden en zulks geschiedde door bemiddeling van de Hollandse schippers [1]; hun eigen vloot was daartoe te klein. Omtrent het verschil in houding tegenover de Hollandse Oostzee-handel krijgen wij onder meer een indruk uit het volgende fragment uit het reces te Lübeck uit het jaar 1471 [2]:

„Klacht, dat de Hollanders nu in Liifflande unde alumme zegelen unde seggen, dat ze van Harderwiik, Campen offte Swolle zin, unde also laden ze de stapelgudere unde bringen de int Veerghat, in de Welinge, in Zeeland, in Holland unde war en dat gelevet, unde verkopen de aldar unde der nicht tom stapele bringen; unde deselven schepen voren wederumme Hollandsche unde andere lakene in Liifflande, unde seggen, dat men in Liifflande van deme gebode der stede nicht en segge etc."

Terwijl Holland dus aanvankelijk slechts graan importeerde om zijn eigen behoefte te kunnen dekken, tekende zich aan het einde der vijftiende eeuw reeds hoe langer hoe meer het streven af, om de stapelfunctie van de Wendse steden tot zich te trekken. Holland exporteerde zout [3], laken en haring, ook boter en kaas, terwijl het uit de Oostzeelanden granen, hout, pek, teer, as en vlas inporteerde. Meer en meer nam de Hollandse handel met de Oostzeelanden toe. Van het totaal aantal schepen, dat in de periode 1497 tot 1657 door de Sont voer, behoorde 59½% in de Nederlanden thuis; daarvan kwa-

---

[1]) Dat er aan het aankopen van graan door de schippers zelf in opdracht van de Hollandse kooplieden ook bezwaren verbonden waren, lezen wij uit het „Klaer Bericht ofte Aenwysinghe. Hoe ende op wat Wyse, de tegenwoordige dierte der Granen sal komen geremedieert werden, ende de Schipvaert deser Landen vergroot", opgesteld door Van Nijkerke in het jaar 1630:

„De Schotsen ende die Schippers die met de Beurs van de Reeders varen, syn mede gheen kleyne oorsaecke van de rysinge, om dat sy soo dom ende onvoorsichtigh in 't inkoopen syn, gevende alsulcke prysen by nae als de verkooper wil, omdat sy terstondt wederom nae huys willen."

Deze aankopen door de kapiteins geschiedden ook nog in de negentiende eeuw; vgl. hiervoor o.a. E. Fitger: Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Schiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902.

[2]) Poelman, t.a.p., dl. II, No. 2435, blz. 904 sub 7.

[3]) Zout, dat in Zeeland werd gewonnen; later ook het in de Baie de Bourgneuf gewonnen zout, het zgn. „baaien-zout".

men 75,3% uit Holland, 21% uit Friesland, 1,9% uit Zeeland en 1,8% uit de overige gewesten. [1])

Na deze bespreking over het verval van de stapelfunctie der Wendse steden, rest ons nog na te gaan hoe die van Vlaanderen werd geliquideerd. Want ook de stapelfunctie der Vlaamse steden werd door Holland overgenomen. Eerst had de stad Antwerpen, zodra deze stad zich tot de belangrijkste havenplaats aan de Schelde had ontwikkeld, Brugge overvleugeld. Nadat de Prins van Parma echter Antwerpen had veroverd (1585), was het ook met de bloei van deze stad gedaan. De meest vooruitstrevende en kapitaalkrachtige burgers verlieten toen Brabant en zochten hun toevlucht elders zoals in Engeland en Hamburg, doch in de eerste plaats in Holland. Het centrum van de Europese tussenhandel werd van de Schelde naar de Zuiderzee verplaatst. Zonder enige twijfel heeft de sluiting van de Schelde, die eerst in het jaar 1795 door de Fransen werd opgeheven, grote invloed gehad op de bloei van de Hollandse stapelmarkt. Zonder deze achten wij het zelfs niet uitgesloten, dat de centrale stapelmarkt elders (b.v. in Antwerpen) zou zijn ontstaan.

Er zijn verschillende factoren aan te wijzen, welke de ontwikkeling van de centrale stapelmarkt, juist in Holland, hebben gestimuleerd. Niet slechts was de handelsgeographische ligging van Holland, tussen Noord- en Zuid-Europa daartoe gunstig, doch tevens gaf het levendige goederenverkeer als hierboven vermeld hiertoe aanleiding. Des te meer was dit het geval toen de koloniale producten, doch ook zout, zuidvruchten, wijn, edele metalen enz. uit de landen rondom de Middellandse Zee een afzetgebied vonden in de Oostzeelanden, terwijl anderzijds granen en hout naar eerstgenoemde landen werden verscheept. Doch ook de karaktereigenschappen van het Nederlandse volk waren uitermate geschikt om zich met succes op de uitoefening van deze gewichtige functie van centrale Europese stapelmarkt te kunnen toeleggen.

---

[1]) vgl. Unger, t.a.p., Economist 1916, blz. 268; zie tevens blz. 348, voorzover het Danzig betreft.

Kernkamp, t.a.p., blz. 5: „Van de 1035 schepen, die tusschen 19 Juni en 16 Nov. 1645 uit de Noordzee de Sont binnen stevenden, waren 986 uit Nederlandsche havens en slechts 49 uit havens van vreemde landen uitgeloopen."

Vastgesteld kan worden, dat de Europese handel en zeker niet in de laatste plaats de graanhandel, behoefte had aan een centrale markt. Wat de handelsgeographische voordelen van Hollands ligging op de reis Noord-Zuid vice-versa betreft, moeten wij bedenken, dat een onafgebroken transport voor artikelen als graan, wijn, zuidvruchten, olijfolie enz., te langdurig was. Wat betreft het vervoer van granen, wordt ons zulks eerst recht duidelijk, indien wij nota nemen van de toestand van het graan, zoals het veelal van het binnenland uit in de exporthavens arriveerde. Rose geeft voor Danzig, welke haven toch als een der belangrijkste aflaadcentra van graan in de door ons behandelde periode mocht worden beschouwd, een ondubbelzinnige schets hieromtrent [1]; de schrijver doelt hierbij op de toestanden, zoals deze tot in de negentiende eeuw bestonden.

Men kende toen immers nog slechts de zeilvaart, met haar grote afhankelijkheid van wisselende winden en getijden. Daar kwam nog bij, dat de havens aan de Noord- en Zuiderzee vroe-

---

[1]) t.a.p., blz. 14/15: „Da die Art der Weichselschiffahrt im Vergleich zu anderen Strömen unter ganz anderen Verhältnissen vor sich ging und Getreidetransporte bis zur Erreichung der Oostseeküste beträchtliche Entfernungen zurückzulegen hatten, so bildeten sich bei dem Bezuge dieses Artikels viele erwähnenswerte Eigentümlichkeiten heraus. Das Getreide war bei den erwähnten Kähnen 3 bis 8 Wochen auf dem Wasser. Direkt von Warschau aus dauerte die Fahrt, nach jeder Gunst oder Ungunst des Wasserstandes, der Witterung u.s.w., 5 Tage bis 3 Monate, und es war darum für den Beginn des Transportes die Zeit unmittelbar nach Eröffnung der Schiffahrt am günstigsten. In der Regel erreichte das Getreide im Anfang des Mai die diesseitige Grenze und gelangte in der Mitte desselben Monats nach Danzig. Selbst in dem Falle, das während dieser Zeit bedeutende Regen nicht gefallen waren, war die Ladung durch ihre hygroskopische Natur durchweg feucht geworden. Ihre obere und untere Feuchtigkeit ohnehin schon sehr ausgesetzte Schicht hatte aber am meisten gelitten, hier war die Fracht bereits dem Keimungsprozess anheimgefallen und bildete oft, wenn sie in unbedeckten Fahrzeugen während der wärmeren Jahreszeit häufigen Regen erhielt, eine Art schwimmender Wiese. Dieses gekeimte Getreide wurde vorsichtig afgehoben und billig zu sofortigem Konsum verkauft. Dieses Quantum wurde noch durch denjenigen für den Handel gleichfalls verdorbenen Teil der Ladung vermehrt, welcher unmittelbar über dem Bodem des Fahrzeuges gelegen war. Der durch Verderb des Getreides auf diese Weise herbeigeführte Verlust betrug durchschnittlich 3 %. Als jedoch später die Galler mit rohen Bretterdecken versehen zu werden pflegten, gewöhnlich 2 %; er veiringerte sich noch mehr beim Transport auf den meist preussischen Schiffern zugehörigen Oderkähnen, deren Gebrauch für die Getreidezufuhren namentlich auf geringere Entfernungen seit den 20er Jahren langsam, aber stetig zunahm.

ger ijsvrij waren dan de Oostzeehavens, zodat de granen, die 's winters waren opgeslagen, reeds in het vroege voorjaar naar het Zuiden konden worden verscheept. Buitendien werd de graanhandel in ons land veel vrijer gelaten dan in andere landen. Weliswaar werden in de zestiende en zeventiende eeuw wel degelijk in-, zowel als uitvoerrechten, alsmede in- en uitvoerverbodsbepalingen uitgevaardigd[1]), echter waren deze handelspolitieke- en fiscale bemoeiïngen van de overheid nimmer dusdanig, dat de koopman hierdoor zijn functie niet zou hebben kunnen uitoefenen. Wij mogen dit afleiden uit de volgende deductie van de „Staten van Holland en Vrieslandt" van 15 Augustus 1671:

„De Graanhandel is de Source ende de Wortel van de Notabelste Commercie ende Navigatie deser Landen, en derhalve is van allen ouden tijden in dese Landen goet gevonden en gepractiseert de inkomende Granen weynigh te belasten, soo al oock uyt de lysten van de Convoyen en Licenten in — en 't sedert den jare 1581 tot nu toe van tydt tot tydt bij haer Ho: Mog: gearesteert, te bespeuren en af te nemen is."

Herbert[2]), die een diepgaande studie maakte over de factoren, welke juist Holland tot centrale stapelmarkt maakten, schrijft hierover:

„L'opinion est la reine du monde, et la Loi est la mère de l'opinion. Si nos Réglements n'avoient jamais dèfendu les amas de grains, nous penserons naturellement qu'ils sont utiles; et il ne trouveroit en France des magasins de bleds en plus grand nombre; et à meilleur compte, *qu' en Hollande*[3]). Nos côtes mieux garnies que celles du Nord, de cette denrée qui reste souvent ensevelie dans nos campagnes Méditerranées, auroient établi une branche de commerce considérable, qui auroit multiplié nos Matelots, nos bâtimes, nos richesses; et nos voisins n'auroient pas si souvent profité d'un bénéfice qui appartient à notre sol."

De Staten-Generaal meenden andere oorzaken te moeten aanwijzen, hetgeen zij in het jaar 1645 als volgt formuleerden[4]):

---

[1]) Er waren in ons land ook tijden, waarin de interlocale graanhandel van overheidswege werd belemmerd. De importhandel werd echter over het algemeen bevorderd.

[2]) t.a.p., blz. 10; zie tevens blz. 92 en blz. 2. „N'y a-t-il pas lieu d'être surpris, que les Etats qui produisent le moins de grains soient ceux qui nous en fournissent le plus? Dans des terms de disette, la Hollande peu fertile sert de grenier à la France Septentrionale." enz.

[3]) Cursivering van ons.

[4]) Bij Kernkamp, t.a.p., blz. 1.

„Het geheel leven ende welvaren, mitsgader reputatie van den Staat der Geunieerde provintien is bestaende in de scheepvaart, ende den handel ende commercie die daer door over ende langhs de zee werden ghedreven." [1])

Tenslotte geeft v. d. Kooy [2]) in zijn goed gedocumenteerde studie een alleszins aannemelijke verklaring van de oorzaken die onze stapelfunctie bevorderd hebben, in het volgende:

„Toch is het moeilijk te verklaren, hoe Holland een leeuwenaandeel in de wereldhandel tot zich heeft kunnen trekken. Immers ook andere Europeesche naties kwamen door woonplaats en volkskarakter in aanmerking voor een redelijk aandeel daarin, terwijl toch de geschiedenis leert, dat Holland een feitelijk handelsmonopolie heeft uitgeoefend. De verklaring van de alles-beheerschende plaats, die Holland in de wereldhandel heeft ingenomen, moet gezocht worden in de *organisatie van de handel* [3])." [4])

Wij zullen nog gelegenheid hebben om op dit laatste punt nader terug te komen.

Waren er aldus voldoende gunstige factoren aanwezig, die Holland tot de Europese stapelmarkt bestemden, een belangrijke omstandigheid voor een snelle ontwikkeling daarvan is geweest, dat in de loop van de zestiende eeuw de vraag naar granen in Italië, Spanje en Portugal sterk toenam. Zoals wij reeds zagen, leverden de jaren 1586 tot en met 1591 misoogsten in Italië, waardoor een enorme vraag naar gaan ontstond.

„Zunächst gab die bei der damals herrschenden Getreideteuerung gewinnreiche Getreideversendung den holländischen Seestädten Anreiz zu einer Fahrt, die in mancher Hinsicht sonst nicht ungefährdet war, da sowohl türkische Seeräuber wie auch die Spanier als Gegner in Betracht kamen. Auch stiessen diese Getreidefahrten ins Mittelländische Meer zuerst in Holland auf Widerstand, da man sie im Interesse der Versorgung des eignen Landes mit Getreide vielfach für nicht angemessen hielt. Doch trug die für den freien Handelsverkehr eintretende Amsterdamer Kaufmannschaft den Sieg über solche Bedenken davon. Mehr als 400 grosse Kauffahrer sollen schon 1597 aus Holland und Seeland die Strasse von Gibraltar passiert haben." [5])

---

[1]) Omtrent onze graanhandel in die dagen bevat de volgende publicatie interessante gegevens: D. Graswinckel: Placcaet-Boeck op 't Stuk van de Lüf-Tocht. Leiden 1651. (Zie vooral blz. 170—175).

[2]) T. P. v. d. Kooy: Hollands Stapelmarkt en haar verval, Amsterdam 1931, blz. 2/3.

[3]) Cursivering van ons.

[4]) Ook de handel op het achterland der Hollandse zeehavens, het gebied der grote rivieren, sloot zich op natuurlijke wijze bij de zeehandel aan. (v. d. Kooy, blz. 8).

[5]) Baasch, t.a.p., blz. 345.

Zuid-Europa werd hoe langer hoe meer het belangrijkste afzetgebied van het „Oostersch" graan. De Hollandsche graanhandel verkreeg daardoor tevens meer en meer het karakter van tussenhandel, tussen de exportlanden rondom de Oostzee en de importlanden rondom de Middellandse Zee en Portugal. Zoals wij reeds mededeelden konden deze landen naast producten uit eigen bodem, die van de zo juist veroverde koloniën leveren. Zo was bij de aanvoer van graan naar het Zuiden de retourvracht bij voorbaat verzekerd. Onze relaties met de landen om de Middellandse Zee werden bevorderd door de vele Joden, die, in het jaar 1549 uit Spanje verdreven, naar Amsterdam kwamen en zodoende ook een deel van de handel op Italië en de Levant naar ons land meebrachten. [1])

Tenslotte moeten wij een verklaring geven voor de toenemende graanexporten uit de Oostzeelanden. Danzig was in het jaar 1466 een Poolse stad geworden en had zijn exporthandel sterk bevorderd. Er vond van dat jaar af een grotere graanaanvoer uit het binnenland plaats, omdat vóórdien grote partijen graan uit Polen en Zuid-West Rusland via de Zwarte Zee werden verscheept. Na de verovering van Constantinopel door de Turken, in het jaar 1453, werden deze partijen echter meer en meer via de Weichsel naar de Oostzee getransporteerd.

Nadat wij in het voorgaande aandacht hebben geschonken aan het ontstaan en de ontwikkeling van de Hollandse stapelmarkt, gaan wij thans iets uitvoeriger in op haar bloei en op haar verval; niet in de eerste plaats, omdat een gerechtvaardigde trots ons gaarne doet schrijven over de feiten, welke getuigenis afleggen van de roemruchte plaats, die Holland in de Europese handel en op de zeeën [2]) van de wereld gedurende de zestiende en zeventiende eeuw heeft ingenomen, doch vooral, omdat een nadere beschouwing van deze centrale Europese stapelmarkt voor ons noodzakelijk is, om de zich in de loop der eeuwen ontwikkelende internationale graanhandel te kunnen volgen.

---

[1]) vgl. Bunk, t.a.p., blz. 19.

[2]) Na de overwinning van de Armada, de „onoverwinnelijke vloot" van de Spanjaarden, waren de Hollanders onomstreden de beheersers van de zeeën en hadden zij tevens de sterkste handelsvloot van de Oostzee.

Wij moeten ons niet voorstellen, dat Holland en met name de stad Amsterdam plotseling de centrale stapelmarkt van Europa werd en dat daarmede een einde was gekomen aan de invloed van de Hanzesteden en van andere landen. Wel degelijk hebben de Hanzesteden, ook in de zestiende eeuw nog rechtstreeks, dus met voorbijgaan van de Hollandse tussenhandel, zaken gedaan met Engeland, Spanje, Portugal en Italië. [1]) Geleidelijk aan werd Hollands positie evenwel versterkt, waarbij, zooals wij reeds zagen, diverse factoren stimulerend op elkander inwerkten. Amsterdam was tenslotte niet langer vooral de korenschuur der Nederlanden, zoals het tot in de tweede helft van de vijftiende eeuw was geweest, maar begon die van Europa te worden. [2]) De Staten van Holland spraken in die dagen over de Oostzeehandel als over de „Moedernegotie". Ook na de oprichting van de Oost- en West-Indische Compagnie bleef hij dit.

Doordat de Hollandse schepen steeds verzekerd waren van samenladingen en retourvrachten, konden de Hollanders tegen lage vrachtprijzen verschepen, hetgeen tot gevolg had, dat de goederen en de relaties tot een centrale markt werden getrokken.

„Vooral wanneer de ter centrale markt wonende kooplieden veel eigen tonnage ter beschikking hadden, had het den schijn alsof een feitelijk transportmonopolie den grondslag der handelspositie vormde. Inderdaad had de verkeerseconomische factor, naast de handelseconomische, grooten invloed op de centrale marktpositie. Van de bepaling der wisselkoersen geldt hetzelfde als van de vaststelling van de goederenprijzen en vrachtkoersen. Ook de wisselhandel toch had een vast punt noodig, waar vraag en aanbod zich konden concentreeren. De centrale markt was zoo tevens een clearinghouse voor het betalingsverkeer van den wereldhandel en lokte ook daardoor weer meerdere kooplieden tot zich. Op de centrale stapelmarkt accumuleerden de kapitalen snel. Deze accumulatie nu trok steeds nieuwe relaties naar de centrale wereldmarkt." [3])

Als gevolg van de stapelfunctie van ons land [4]), ontwikkelden zich verscheiden nevenbedrijven. Niet slechts werden de goe-

[1]) De Spanjaarden trachtten de Hollanders na het Twaalfjarig Bestand (1608—'20) zelfs van de Oostzee te verdrijven en de Hanze verkreeg bizondere privilegiën.

[2]) Unger, t.a.p., Economist 1916, blz. 352.

[3]) v. d. Kooy, t.a.p., blz. 5.

[4]) Behalve de voornaamste stapelplaats Amsterdam moeten wij ook noemen: Enkhuizen, Hoorn, Harlingen, Rotterdam, Medemblik, Zaandam, Monnikendam en Edam.

deren veelal op onze stapelmarkt bewerkt[1]), doch tevens ontwikkelde zich, dank zij de op de centrale markt samenvloeiende goederenstroom, een afzonderlijke nijverheidsgroep, de zgn. „trafieken". Zo gaf de intensieve graanhandel aanleiding tot het oprichten van mouterijen, brouwerijen en korenwijnbranderijen; de zaadhandel had de ontwikkeling van de olieslagerijen[2]) tot gevolg; de handel in manufacturen en de inlandse textielnijverheid deden de lakenweverij, katoendrukkerij en verfindustrie ontstaan.[3]) Nauw hieraan verbonden was op haar beurt weer de Zeeuwse meekrapbereiding en de Rotterdamse loodwitmakerij.[4]) Wij beschikten overigens reeds van oudsher in de textielnijverheid over een autochtone nijverheid, welker lakenexport een belangrijke rol speelde in de goederenhandel.

Verreweg het grootste gedeelte van het door Europa geëxporteerde en geïmporteerde graan passeerde de Hollandse stapelmarkt. De Hollanders, vooral de Amsterdammers, verkochten de opgeslagen graanvoorraden, wanneer de prijs in de hen omringende landen hun daartoe aanleiding gaf. Hierbij moet men bedenken, dat Europa destijds wat zijn importbehoefte betreft afhankelijk was van één graanoogst per jaar. Het graan, dat in de zomer in de Oostzee-exportlanden geoogst werd, werd ten dele vóór het dichtvriezen van de Oostzee, doch grotendeels na de winter naar de Hollandse stapelmarkt verscheept, om van daaruit verkocht te worden. Soms gebeurde het, dat de kooplieden te veel graan wilden exporteren en dan werd de uitvoer wel door de overheid verboden.[5]) De Hollanders waren destijds de grootste graanspeculanten in Europa. Tot deze speculaties bestond maar al te goede gelegenheid door de sterk fluctuërende prijzen.

„Amsterdam is never without seven hundred thousand Quarters of Corn, besides the plenty they daily vend; and none of this groweth in their own country: a Dearth in England, France, Spain, Italy, Portugal, and other

---

[1]) v. d. Kooy, t.a.p., blz. 6: „De warenkennis, de kunst om de waren te bewerken, te verpakken en te veredelen, de kennis van de afzetgebieden van de geheele wereld, dat alles werd een monopolie der metropool."

[2]) vgl. van Dillen, t.a.p. blz. 182.

[3]) v. d. Kooy, t.a.p., blz. 9.

[4]) vgl. „Out Dordrechts Koren-Boecxken" t.a.p.

[5]) Vooral de goede Zeeuwsche tarwe werd geëxporteerd.

places is truly observed to enrich Holland seven years after, and likewise the pretty States." [1])

Officieel waren graanspeculaties evenwel verboden, welk verbod wij kunnen begrijpen, indien wij terugdenken aan de Middeleeuwse graanhandel. Wij kunnen gerust betogen, dat de Zeven Provinciën destijds de internationale graanmarkt beheersten. De Acte van Navigatie, welke Cromwell in het jaar 1651 uitvaardigde, noch de beschermende graanpolitiek, die Colbert voerde, kon Hollands internationale graanhandel liquideren. Op blz. 37 hebben wij reeds aangehaald hoe Franse tijdgenoten over onze positie in de Europese graanhandel schreven. Thans releveren wij de opinie van den schrijver Young [2]), wiens boek destijds (1775) groot opzien baarde in Engeland:

„Mais je crois devoir informer ici ceux qui sont dans l'opinion que les bleds ne peuvent jamais être un grand objet de commerce pour l'Angleterre, que les fonds qu'y emploie la ville d'Amsterdam forment une somme qui passe toute croyance. Je puis les assurer qu'année commune, il entre dans les magasins de cette ville plus de deux cent mille quarters de bled, dont la valeur ne peut pas s'estimer moins de quatre cents mille livres Sterling. Une somme, si prodigieuse consacrée à un commerce bien moins naturel à la Hollande qu'il ne le seroit à l'Angleterre, doit nous faire connoître qu'il nous suffiroit d'ouvrir tous les débouchés au commerce, pour le concentrer entièrement dans nos ports."

Wij zagen reeds, dat er diverse factoren waren, welke de behoefte aan een stapelmarkt tussen Noord- en Zuid-Europa deden ontstaan. Een buitengewoon belangrijke was de handelsorganisatorische. In de eerste plaats was voor het vaststellen der prijzen en vrachten een Europees centrum onmisbaar.

„Toen, voor de opkomst der moderne grootindustrie, de industrieele productie nog op kleine schaal was ingericht, was er in het geheele ruilverkeer een natuurlijke tendentie tot het vormen van een concrete markt. Handel werd dus in den regel eerst gedreven, wanneer een zeker aantal koopers en verkoopers op een bepaalde plaats en tijd bijeen waren. Immers het personen-, het goederen- en het berichtenverkeer waren langzaam, gevaarlijk en kostbaar, zoodat een lange reis voor de meeste kooplieden niet spoedig loonend was. Bovendien was het ontbreken van massaliteit in productie en verkeer oorzaak, dat de handel in hoofdzaak „loco goed" betrof, d.w.z. dat persoonlijk contact tussen partijen en bezichtiging der koopwaar regel was. Handel en verkeer hadden dus vroeger de strekking zich op regionale stapelmarkten samen te trekken. In elk district neutraliseerden

[1]) Raleigh, t.a.p., blz. 173.
[2]) Young, t.a.p., blz. 177/178, Dl. II; zie tevens blz. 96.

productie en consumptie elkaar gedeeltelijk, zoodat men op een vasten aanvoer en afzet kon rekenen, welker omvang en gelijkmatigheid de beteekenis der markt bepaalden."[1])

Het geïmporteerde graan, dat vooral uit rogge en tarwe bestond, kon verschillende bestemmingen vinden. In de eerste plaats kon het dienen om te worden gereëxporteerd, indien de internationale graanmarkt hiertoe aanleiding gaf en onze uitvoer niet toevallig werd belemmerd; in de tweede plaats kon het graan worden geconsumeerd in het binnenland en in de derde plaats vond het, zoals wij reeds zagen, afzet in de „trafieken".

De personen, die bij de Hollandse stapelhandel waren betrokken, kunnen wij in drie groepen verdelen, te weten:

1. de „zeehandelaren";
2. de tweedehands-handelaren;
3. de commissionnairs.

In de eerste plaats dan de *zeehandelaren;* deze waren gespecialiseerd op bepaalde overzeese gebieden; in de graanhandel zullen dat vooral de landen rondom de Oostzee zijn geweest. Zij zonden veelal een factor naar een bepaalde exporthaven, die aldaar hun belangen moest behartigen; ook werden wel dochter-firma's in de afscheephavens opgericht. Tevens gebeurde het, dat overzeese exporteurs hun goederen ten verkoop aan vaste commissionnairs zonden of aan eigen agenten, terwijl eveneens consignatiezendingen veelvuldig voorkwamen. Hier ontwikkelde zich dus reeds een verhouding, die wij kunnen vergelijken met de hedendaagse, waarbij overzeese verschepers van graan agenten of eigen vertegenwoordigers in de importlanden hebben. Hieruit moge dus blijken, dat niet slechts Hollandse kooplieden zich in vele landen ter wereld vestigden, maar dat omgekeerd ook buitenlanders de belangen van hun firma's in het centrum van Hollands stapelmarkt, Amsterdam, kwamen behartigen. De handelsrelaties werden over het algemeen streng geheim gehouden, hetgeen toen door de gebrekkige communicatiemiddelen beter mogelijk was dan thans het geval zou zijn.

Verreweg de belangrijkste functie werd uitgeoefend door de

[1]) v. d. Kooy, t.a.p., blz. 3.

„tweedehands-handelaren". Bij deze groep berustte de feitelijke stapel van granen. Zodra de lading in onze havens was aangekomen, verkocht de „zeehandelaar" de goederen aan de „tweede hand". Deze nam de aangevoerde partijen werkelijk op en werkte zodoende als „buffer" tussen de ongelijkmatige aanvoer en de meer geleidelijke afzet. Tevens zorgde hij gedurende de opslag voor verwerking, sortering en verdeling der partijen al naar behoefte en de uiteindelijke bestemming. Daar de relaties van deze groep tussenpersonen in de centrale stapelmarkt van het grootste gewicht waren, bestond er over hun doen en laten vooral grote geheimhouding.

Tenslotte zorgde een derde groep specialisten, de *„commissionnairs"*, voor de afzet van de goederen naar het binnen- en buitenland. Dat konden Hollanders zijn, die er hun werk van maakten om te exporteren (ook doorvoer via de rivieren vond plaats), doch tevens konden het buitenlandse inkopers zijn, die in opdracht van hun lastgevers op de Hollandse markt kochten. De grossier in de havenstad, die op zijn beurt de binnenlandse grossiers bediende, kocht zijn goederen ook bij de „tweede hand".

Het spreekt vanzelf, dat er verschillende varianten op deze hierboven geschetste schematische indeling van functies voorkwamen.[1]) De „trafieken" kochten meestal rechtstreeks van de „zeehandelaren", doch ook oefenden zij laatstgenoemde functie wel zelf uit.

Een afspiegeling van deze organisatie van de handel vinden wij terug in de toenmalige indeling van de Amsterdamse beurs, die in het jaar 1617 werd opgericht.[2]) De diverse kooplieden hadden er vaste standplaatsen, zowel volgens de koopwaar die zij verhandelden, als volgens de herkomst van de goederen.[3]) Opvallend in deze gehele handelsorganisatie is de ver doorgevoerde specialisatie, die een direct gevolg van de toenmalige handel met zijn beperkte communicatiemiddelen, zijn verscheidenheid van artikelen, van productie- en consumptiegebieden, munten, maten en gewichten was.

---

[1]) v. d. Kooy. t.a.p., blz. 25.

[2]) Zie voor het ontstaan daarvan Bunk, t.a.p., blz. 100—107.

[3]) Zie schets van de Beurs te Amsterdam, volgens de beschrijving van Le Long 1719, in de bijlage bij v. d. Kooy.

Tenslotte willen wij nog enige aandacht schenken aan de „graanmakelaardij". Aanvankelijk noemde deze groep tussenpersonen zich „pondgaarders", met welke naam wij later en ook heden ten dage nog die handelaren in binnenlandse granen en peulvruchten betitelen, die deze producten in opdracht van de (voornamelijk Zeeuwse) verbouwers verkopen.

De bemiddeling der makelaars vormde in onze stapelmarkt een onmisbare schakel en zulks was zeker het geval in de internationale graanhandel. Zeehandelaar en commissionnair hadden meestal geen grondige kennis van alle goederen; de makelaars daarentegen specialiseerden zich op bepaalde artikelen. Het was deze groep tussenpersonen, die op een grondige vakkennis kon bogen.

Toch kunnen wij tijdens de bloei van Hollands stapelmarkt ten aanzien van de opvattingen over tussenpersonen nog Middeleeuwse tendenzen [1]) waarnemen. Zo bepaalde een keur van 31 Januari 1945, dat „het Geregt op koop door makelaars gesloten geen regt zullen doen". [2]) Anderzijds schijnt echter ook reeds in de veertiende eeuw sprake te zijn geweest van de tussenkomst van makelaars bij de koop en verkoop van granen.

Eerst in het jaar 1612 werd de makelarij van hogerhand geregeld. Degenen, die deze functie wensten uit te oefenen, moesten daartoe officieel door het stadsbestuur worden beëdigd. Zij moesten Fl. 40.— betalen wanneer zij in het makelaarsgilde wensten te worden opgenomen; tevens Fl. 13.— en 4 stuivers om bevrijd te zijn van het brandblussen, waartoe feitelijk alle gildebroeders destijds verplicht waren, alsmede Fl. 3.— voor een stokje dat hun bij die gelegenheid ter hand werd gesteld, voorzien van hun naam en het stadswapen en dat zij moesten tonen zovaak zij een zaak tot stand brachten. De makelaars moesten stipte geheimhouding van de opdrachten verzekeren. Tevens waren zij gehouden om de monsters van de verhandelde partijen zorgvuldig te bewaren. Bij keur van het jaar 1613 werd het loon der makelaars in granen geregeld en werd bepaald, dat zij van het last rogge en tarwe 4 stuivers zouden verkrijgen,

---

[1]) In de Middeleeuwen verzette men zich tegen elke vorm van tussenhandel.

[2]) Bij Bunk, t.a.p., blz. 89 ; vgl. C. D. van Vliet: De Amsterdamsche Makelaardij. Amsterdam 1927.

hetgeen in het jaar 1624 echter, op een daartoe door hen ingediend verzoekschrift, tot 6 stuivers per last werd verhoogd. Een uitvoerige keur van 30 Januari 1747 verhoogde het loon of courtage der makelaars, vaststellende 12 stuivers voor het last van alle granen zonder onderscheid. [1]) Het Amsterdamse gilde van makelaars telde aan het einde van de achttiende eeuw omstreeks 500, dat te Rotterdam 60 leden.

Hoewel er in de zestiende eeuw nog geen condities [2]) bestonden, waarop de graanhandel plaats vond, moeten er toch wel reeds bepaalde usances zijn geweest. Ook voordat de Korenbeurs in Amsterdam werd gesticht (1617), had er „coop van koren" plaats, zowel van reeds aanwezig graan (locogoed) als ook „noch in Oostland off elders buyten 's lands zijnde", te leveren twee tot zes maanden na dato van de koop tot „merckelijk hoogeren prijs, dan 't coren gemeijnlike vercocht wordt ten daghe van den voorseyden coopen". [3]) Hier hadden wij dus al te maken met handel, waarbij de levering op latere termijn plaats vond. Dit soort handel [4]) werd destijds evenwel gerangschikt onder de ontoelaatbare speculaties; door de overheid werd hiertegen herhaaldelijk opgetreden. Ook de handel „in 't groenen" (nog op het veld staand gewas) en vanzelfsprekend ook de termijnhandel was bij de wet verboden. Een placaat van het jaar 1756 bepaalde hieromtrent het volgende [5]):

„Nademael bij ervaringe ondervonden word, dat meer en meer word gepractiseerd dat groote kwantiteiten van Granen worden verkocht bij diegenen die geene Granen of geen zoodanige kwantiteit als zij verkoopen, in eigendom hebben, en dat daer door dezelve granen merkelijk in prijs zouden kunnen steigeren: Zoo is 't dat wij, om daertegen te voorsien, goedgevonden hebben te interdiceren en te verbieden, dat niemand noch voor zich zelven, noch voor zijne Meesters, zich zal vervorderen eenige Tarwe, Rogge, Gerste, Spelte, Haver, Boekweit, Erwten of Boonen te verkoopen, dan voor zooveel hij of zijn meester daer van effective, ten tijde van de verkoopinge, heeft, en in eigendom bezit, welken ook aenstonds zullen moeten worden geleverd: verbiedende absolutelijk alle Verkooping op tijd en die men Optiepartijen noemt: des zoo zal het vrijstaen de Granen, die iemand buiten 's lands op de Plaetse zijner residentie of van den Contracte, mogte hebben, te verkoopen, mits dan de eigendom aenstonds zal moeten overgaen, en

[1]) Bunk, t.a.p., blz. 89 e.v.

[2]) Zie voor gewichten en usantiën bij de graanhandel in Danzig: Rose, t.a.p., blz. 24—27.

[3]) Unger, t.a.p., Economist 1916, blz. 365.

[4]) Bekend onder de naam „windhandel".

[5]) Bij Bunk, t.a.p., blz. 57/58.

de risico, zoo van de zee als anders, komen tot laste van den kooper; dat ook niemand van een ander, dien hij zal weten niet te hebben zoodanige granen zal vermogen te koopen: alles en een ieder point van hetgeen voorzien is, op poene van te verbeuren de waerdije van de verkochte of gekochte Granen en daerenboven een boete van drieduizend Guldens, en dat zoodanige Contracten van Koop en Verkoop van Granen, die men niet heeft, alsmede die op tijd verkocht worden, en die men Optie-partijen noemt, zullen worden gehouden voor invalide en van onwaerde."

Dat de graanhandel zich destijds overigens wel eens schuldig maakte aan minder oirbare praktijken, leren wij tenslotte uit een keur van 30 Januari 1766, welke onder meer bepaalt:

„Dat niemand binnen deze stad of hare Jurisdictie, eenige Granen met Oly of andere daartoe geapproprieerde ingrediënten zou vermogen te smeeren, of te doen smeeren, op de verbeurte van alle de gesmeerde Granen, ten profijte van de Diaconie-Armen dezer Stad, en daarenboven op eene boete van vijftig guldens voor iedere last dat bevonden zou worden gesmeerd te zijn." [1])

Wij zouden niet volledig zijn, indien wij tenslotte verzuimden een belangrijke groep op de stapelmarkt, namelijk die der schippers, cargadoors, korenmeters [2]), schuitvoerders, waagwerkers, convooilopers, de verhuurders van zolders en kelders, enz. [3]) te vermelden. Al deze lieden waren in gilden verenigd. Opmerkelijk is het, dat men toen reeds met een soort „evenredige vracht-verdeling" had te maken. De rederij ter zeevaart werd, alleen of in partijen, gewoonlijk door de kooplieden zelf voor hun eigen bevrachtingen uitgeoefend. Ook het vervoer over land werd beschermd door reglementen op de voermans- en wagenaarsgilden. Baasch [4]) deelt over het binnenlands vervoer mede:

„Die holländische Binnenschiffahrt war so alt wie das Land selbst. Die Unmenge von Wasserläufen wies hier von altersher den Bewohnern auf das Wasser als die natürlichste Verkehrstrasse hin. Die Binnenschiffahrt war um so wichtiger in einem Lande, dessen *Landstrassen* noch bis im 19. Jahrhundert hinein *sehr mangelhaft* waren. Das ganze Strassennetz umfasste 1814 noch nicht 500 Kilometer; Friesland, Groningen, Drente, Overijssel entbehrten völlig der Chausseen. Den Wasserstrassen stand von jeher eine grössere Beliebtheit zur Seite. Namentlich in unruhigen Zeiten, da die offene See unsicher war benutzte man vielfach die Binnenwasserstrassen selbst für den Verkehr mit dem sonst leichter auf dem Seewege zu erreichenden Auslande um möglichst die See zu vermeiden; so wurde z.B. durch die Be-

---

[1]) Bunk, t.a.p., blz. 62.
[2]) Ibidem, blz. 94.
[3]) v. d. Kooy, t.a.p., blz. 29/30.
[4]) t.a.p., blz. 170.

nutzung der Gouwe und der holländischen IJssel bei Gouda vorbei ein für Segelschiffe älterer Zeit brauchbaren Verkehrsweg zwischen Amsterdam und Flandern geschaffen, der viel befahren wurde und Gouda zu einer Seestadt machte."

Wij zullen niet verder uitweiden over de voorspoed en de rijkdom, die dank zij onze stapelfunctie in het Europese goederenverkeer aan Holland en vooral aan Amsterdam ten deel vielen. Er bestaat over dit tijdvak voldoende literatuur met vele authentieke gegevens. Volstaan wij met vast te stellen, dat de graanhandel en vooral die met de Oostzeelanden, een buitengewoon belangrijk aandeel in Hollands glorie heeft gehad. Het hoogtepunt in economisch en politiek opzicht werd in het midden van de zeventiende eeuw bereikt. Nadien brokkelde onze macht, allereerst onze politiek en militaire, spoedig nadien tevens onze commerciële, geleidelijk af, om tenslotte aan het einde van de achttiende eeuw volkomen te worden gebroken.

Wanneer men kennis neemt van de literatuur over dit ontbindingsproces van de centrale Europese stapelmarkt, valt het op, dat de tijdgenoten zich destijds over het algemeen geen scherp beeld hebben kunnen vormen van de werkelijke diepere oorzaken, die onvermijdelijk tot het verval van Hollands stapelfunctie aanleiding moesten geven.

In het voorafgaande hebben wij getracht na te gaan, waarom de zich ontwikkelende Europese goederenhandel tenslotte het ontstaan van een stapelmarkt noodzakelijk maakte. Thans interesseert het ons te weten, welke factoren het zijn geweest, die tenslotte deze centrale Europese stapelmarkt overbodig hebben doen worden in het handelsverkeer tussen de landen; de eliminatie van de centrale Europese locomarkt voor granen vormt immers een belangrijk moment in de ontwikkeling tot de wereldgraanhandel. Wij kunnen deze factoren splitsen in economische en politieke, aan welke laatste groep men de militaire zou kunnen koppelen. Van der Kooy[1]) acht de economische factoren primair, hetgeen uit zijn volgende betoog moge blijken:

„Voor de centrale stapelmarkt Holland was het directe achterland van minder belang dan de gunstige ligging voor de internationale handelsbemiddeling. De marktpositie van Londen, Hamburg en enkele andere gunstig

[1]) t.a.p., blz. 37.

gelegen havens moest, door den groei van het economisch leven in haar achterland en door de toeneming der verkeersmogelijkheden, belangrijker worden. Weldra werd het voor deze havens voordeelig bij den aanvoer en afzet van goederen directe betrekkingen met de landen van productie en consumptie aan te knoopen en de centrale markt dus uit te schakelen. In het bijzonder de zich in het achterland ontwikkelende exportindustrieën maakten dit noodzakelijk. Door het organisch verband tusschen de onderscheiden handelstakken verbreidden daarop de relaties zich ook over de invoer ter consumptie. Voor de sterk gegroeide goederenmassa was het niet meer doenlijk de dure stapeling ter centrale markt te ondergaan, die van het verkeer een omweg met tusschentijdsche lossing en opslag van goederen vorderde. Deze kosten waren te dragen zoolang betrekkelijk kleine hoeveelheden van relatief kostbare waren over vrij groote afstanden verplaatst moesten worden en het vervoer langzaam en duur was. De neiging om de centrale markt voorbij te gaan werd echter sterker, naarmate de massa's goedkoope goederen groeiden en het verkeer sneller, regelmatiger, goedkooper en veiliger werd."

Ofschoon wij aan dit betoog weinig hebben toe te voegen, menen wij toch goed te doen tevens te wijzen op andere factoren, die invloed moeten hebben gehad op het verval van onze stapelmarkt. De psychologische invloed wordt door bovengenoemden schrijver minder belangrijk geacht. Toch menen wij, dat deze ongetwijfeld naast de economische structuurveranderingen een belangrijke rol heeft gespeeld. Naarmate de Amsterdamse kooplieden in de loop der zeventiende eeuw meer overtuigd geraakten van hun monopolistische positie, zal hun ondernemingsgeest zeker zijn verzwakt, terwijl hun grote rijkdom naar ons gevoelen ook geen goede voedingsbodem voor een vitale energie-ontplooiïng gevormd zal hebben. De Hollandse koopman, wiens voorvaderen eens vervuld van een onrustige ondernemingsgeest, de suprematie in het Oostzeegebied met veel offers hadden weten te bemachtigen en die zich nadien met taaie verbetenheid tegen de Spanjaarden hadden verzet, was in een stadium van verzadigdheid gekomen. Daar kwamen buitendien factoren van andere aard bij. [1]) Voor Holland was het van belang om ter handhaving van zijn positie in de wereld met alle landen in zo goed mogelijke verstandhouding te leven. Dit vrede houden tot iedere prijs, verminderde ongetwijfeld het aanzien van onze republiek. Als politieke factor willen wij

[1]) vgl. Baasch, t.a.p., blz. 385/386; de Rooy, t.a.p., blz. 854—870. Vooral op het aandeel van de toenemende commissiehandel in het verval van Hollands stapelmarkt wordt door dezen schrijver gewezen; Bunk, t.a.p., blz. 55.

noemen de vereniging van het Koningschap van Engeland met het Stadhouderschap van Nederland in de persoon van Willem III, in het jaar 1689. De agrarische politiek, die deze vorst in Engeland voerde [1]), was niet bevorderlijk voor de handhaving van onze monopolistische positie in de Europese graanhandel.

Niettegenstaande feitelijk reeds in het midden van de zeventiende eeuw het hoogtepunt van onze stapelfunctie was bereikt, viel er in de achttiende eeuw toch nog geen kwantitatieve achteruitgang in de totale omzet op onze centrale stapelmarkt waar te nemen. Dit feit op zichzelf evenwel zegt niet zoveel, want de totale intensiteit van de wereldhandel was sterk toegenomen. Toch vielen er alreeds duidelijke verschuivingen in het goederenverkeer waar te nemen, hetgeen uit de volgende opgave [2]) moge blijken:

	1696/'97	1772/'73
Invoer in Engeland . .	£ 3.483.000	£ 11.407.000
hiervan uit Holland . .	„ 507.000	„ 412.000
Uitvoer uit Engeland .	„ 3.526.000	„ 14.763.000
hiervan naar Holland .	„ 1.462.000	„ 1.874.000

Met andere woorden: Hollands aandeel in de invoer daalde van 14.6% op 3.6%; dat in de uitvoer van 41.5% op 12,7%.

De koloniale handel van Engeland nam met het uitbreiden van het koloniale bezit steeds toe. Tezelfder tijd ontwikkelden zich de techniek van de scheepsbouw en die der zeevaart; Hollands suprematie ter zee evenwel taande. [3]) Buitendien bood de toegang tot onze belangrijkste havens en vooral tot die van Amsterdam voor de dieper stekende schepen steeds groter moeilijkheden. [4])

De ontwikkeling van de wereldhandel kunnen wij het duidelijkst volgen in de afnemende behoefte aan één centrale stapelmarkt. Naarmate de communicatiemiddelen en de intensiteit van de goederenhandel vermeerderden, waardoor een vlottere arbitrage mogelijk werd, was er plaats voor diverse stapelmarkten, die naast Amsterdam vooral in Londen en Ham-

[1]) Zie blz. 20.
[2]) Le Long bij v. d. Kooy, t.a.p., blz. 35/36.
[3]) Zie voor cijfers o.a. Baasch, t.a.p., blz. 166.
[4]) vgl. ibidem, blz. 169; tevens Young, t.a.p., dl. II, blz. 175/176.

burg ontstonden. De betere verkeersmogelijkheden en een vlotter berichtenverkeer maakten het noodzakelijk contact tussen de diverse stapelmarkten mogelijk. Er ontstond zoiets als een uitgebalanceerde prijs tussen verschillende Europese markten.

In het volgende hoofdstuk zullen wij zien, hoe de internationale graanhandel tenslotte zelfs in het geheel geen stapelmarkt behoefde, omdat de ontwikkeling van de vervoerstechniek en de handelsorganisatie het stapelen in natura minder noodzakelijk maakten. Voor de graanhandel, zoals deze zich gedurende eeuwen rondom de Oostzee had samengetrokken, kwam tenslotte de wereldgraanhandel in de plaats. Laatstgenoemde kon zich eerst recht bedienen van de moderne vindingen der techniek, zoals telefoon, telegraaf en de draadloze telegrafie. Aldus ontwikkelde zich ten aanzien van de prijsvorming een systeem van communicerende vaten. Dank zij het voortdurende onderlinge contact, dat de grote graanbeurzen over de gehele wereld konden onderhouden en door de verbeterde vervoersmogelijkheden, werden grote prijsverschillen op diverse plaatsen van de wereld voorkomen.

Toch waren er nog verschillende factoren tengevolge waarvan het verval van onze machtige positie in de internationale handel werd vertraagd. Zo bleef voorlopig nog de behoefte bestaan aan een centrale markt voor de graan- en andere agrarische productenhandel, waar het „loco-goed" werd verhandeld, waar de partijen konden worden bezichtigd, waar vrachten werden afgesloten, waar de wisselhandel vlot kon verlopen, kortom, waar al die centrale werkzaamheden mogelijk waren, zonder welke een internationale handel destijds ondenkbaar was.

De snelle opkomst van de industrie en de daaraan gepaard gaande sterke bevolkingstoename heeft tenslotte verschuivingen in de consumptie- en productiecentra doen ontstaan.

Dat de graanhandel als de meest massale handel ter wereld door deze structuurverandering sterk moest worden beïnvloed, ligt voor de hand. Sedert het jaar 1765 werd Engeland steeds duidelijker *de* grote afzetmarkt voor graan.

Naarmate Holland zich zijn machtige stapelfunctie meer en meer zag ontvallen, concentreerde het zijn aandacht sterker op

de doorvoerhandel [1]). De angst voor het verder verliezen van hun aandeel in de internationale handel bewoog de Hollanders tezelfder tijd echter tot maatregelen, die de ware doorvoerhandel eerder belemmerden dan bevorderden. Met het verval van onze stapel werd ook meer gehoor verleend aan de pleidooien van hen, die voor protectie pleitten. Het mercantilisme, dat alom opgeld deed, vond in Holland een toenemend aantal verdedigers; ons land bezat toen de militaire noch de politieke kracht om naar mercantilistische trant de inmenging van buitenlanders in ons monopolie te bestrijden. De eigen akkerbouw, aan welks belangen in de zestiende en zeventiende eeuw nauwelijks aandacht was besteed, en die zeker nadeel had ondervonden van het grote aanbod van het goedkope Oostzeegraan, drong steeds dringender op bescherming aan. [2]) Vooral tussen Zeeland, de belangrijkste graanverbouwende provincie, en Holland, het centrum van Hollands stapel, bestond een belangentegenstelling ten aanzien van de te voeren graanhandelspolitiek. Bovendien stond de poging om onze stapelfunctie te behouden aan een consequente mercantilistische politiek in de weg. Trouwens voor het voeren van zulk een politiek legde onze eigen industrie volgens de Hollandse kooplieden te weinig gewicht in de schaal. Zij zagen niet in, dat het definitief gedaan was met onze internationale marktpositie en zij interesseerden zich buitendien slechts matig voor de fabrieksnijverheid.

In de buitenlandse politiek speelden zich tevens belangrijke gebeurtenissen af, die grote invloed hadden op het economisch bestel van ons land. Toen in het jaar 1795 de oorlog tussen Engeland en Frankrijk uitbrak en de Bataafse Republiek aan de zijde van laatstgenoemd land meevocht — Engeland veroverde al spoedig de meeste van onze koloniale bezittingen — werd hierdoor niet slechts de invloed van Engeland versterkt, maar tevens kon Hamburg zijn relaties ten koste van de onze aanmerkelijk uitbreiden, nu Hollands kracht verzwakt en zijn invloed op de internationale markt tijdelijk geëlimineerd was. Het Continentale Stelsel (1810) van Napoleon fnuikte tenslotte

[1]) v. d. Kooy, t.a.p., blz. 58—68.

[2]) Interessant is het in dit verband te lezen: E. L. Kramer: De Graanwet van 1835. Amsterdam 1940 (o.a. Hoofdstuk IV).

geheel onze positie in de internationale graanhandel. Bestond dus reeds de tendenz tot het voorbijgaan van de centrale stapelmarkt, door het politiek gebeuren werd dit ontbindingsproces aanmerkelijk versneld en kwamen buiten ons om directe relaties spoediger tot stand dan anders wellicht het geval ware geweest.

Wij kunnen er na de voorgaande beschouwing evenwel van overtuigd zijn, dat de eliminatie van onze monopolistische stapelfunctie op grond van de handels-organisatorische en verkeerstechnische ontwikkeling, sedert het begin van de achttiende eeuw, te verwachten en onafwendbaar was. Dat het zolang duurde alvorens er definitief een einde kwam aan Hollands sleutelpositie in de internationale handel, moet aan enkele traagheidsfactoren worden toegeschreven.

HOOFDSTUK II

HET ONTSTAAN VAN DE WERELDGRAANHANDEL IN DE NEGENTIENDE EEUW

Inleiding

Het is het karakteristieke beeld van de negentiende eeuw, dat technische, politieke en psychologische factoren dusdanig op elkander inwerkten, dat de wereld in vele opzichten groter werd. Het was in deze eeuw, dat de „Weltwirtschaft" tot ontwikkeling kwam.

Ten aanzien van de graanhandel uitte zich deze evolutie, doordat in betrekkelijk korte tijd werelddelen, ja zelfs Europa, uit de sfeer van regionale belangen in die van een alle werelddelen omvattende economie werden gebracht.

De vele markten, met aanvankelijk ieder een zelfstandige prijsvorming, vloeiden daarbij samen tot één wereldmarkt.

De stoommachine was de directe aanleiding tot een verrassende industriële ontwikkeling. Wij behoeven daartoe slechts te denken aan de opkomst der textiel- en ijzerindustrie. Anderzijds werd de vraag naar industriële producten steeds groter.

De negentiende eeuw schonk ons tevens de locomotief en het stoomschip, directe resultaten van de jonge technische wetenschap.

Onder die omstandigheden werden de oude verordeningen, waarmede o.a. de gilden de stapelmarkt kunstmatig in stand trachtten te houden, als knellende banden beschouwd. De behoefte van het „laisser faire" was een logisch gevolg van de economische en technische evolutie. De Fransche Revolutie, met haar leuze: „Liberté, Egalité, Fraternité", had een belangrijk psychologisch effect op de bevolking van geheel Europa. Zo bevorderden tal van factoren in wisselwerking tot elkaar de snelle ontwikkeling van de wereldhandel. Die in granen nam van begin af aan een bizonder belangrijke plaats in. Hoe kon het ook anders! De opkomst der industrie ging met een sterke bevolkingsaanwas gepaard. Reeds spoedig moest graan

uit overzeese landen worden aangevoerd om de millioenen stedelingen hun dagelijks brood te verschaffen. Wij zullen vooral hierover hebben te schrijven.

Het kwam ons echter juist voor, eerst te blijven stilstaan bij de ontwikkeling van de oceaanvaart. Zonder deze ware de ontwikkeling van de wereldgraanhandel onmogelijk geweest.

Met recht schreef Fitger [1]):

„Die Heranbildung einer Produktions- und Konsumptionsgemeinschaft aller Völker der Erde hat seit den Anfängen der Weltgeschichte keine solche Fortschritte gemacht, wie allein im 19. Jahrhundert. Und ihr Werkzeug ist von jeher in erster Linie die Seeschiffahrt gewesen. Nachbarn zu Lande hat jedes Volk nur wenige. Die See ist die grosse Hochstrasse des Weltverkehrs. Sie macht uns zu Nachbarn unserer Antipoden."

Wij zouden natuurlijk kunnen volstaan met op te merken, dat gedurende de negentiende eeuw, vooral dank zij de ontwikkeling van de vervoerstechniek, grote overzeese landbouwgebieden konden worden ontsloten. Een direct gevolg hiervan was, dat deze als exporteur van granen zodoende als concurrenten van de Europese graanverbouwers konden optreden. Ingrijpende structuurveranderingen in de wereldgraanproductie en -consumptie werden hierdoor veroorzaakt. Naarmate wij ons evenwel in deze materie verdiepten, bleek ons duidelijk, dat de ontwikkeling van de vervoerstechniek zulk een invloed op de groei van de wereldgraanhandel heeft uitgeoefend, dat wij tekort zouden schieten, indien wij hierbij niet nader zouden stil staan.

Vooral de opkomst van de stoomvaart en van de spoorwegen hadden invloed op de ontwikkeling van de wereldgraanhandel, hetgeen in het volgende herhaaldelijk zal blijken.

§ 1. Ontwikkeling van de stoomvaart [2])

Over den ontdekker van het stoomschip bestaat bij de verschillende schrijvers verschil van mening. Het staat evenwel vast, dat reeds aan het einde van de achttiende eeuw proeven werden genomen met stoomschepen, terwijl waarschijnlijk de

---

[1]) E. Fitger: Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Seeschiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902, blz. 8.

[2]) vgl. o.a. O. Blum: Die Entwicklung des Verkehrs. Berlin 1941. 1. Band.

eerste bouwer van een bruikbaar stoomschip Robert Fulton is geweest, die hiermede in het eerste decennium van de negentiende eeuw op de Hudsonrivier experimenteerde.[1])

Een feit is, dat de stoomvaart het eerst in Noord-Amerika tot ontwikkeling kwam, in welk werelddeel de vele grote rivieren en meren een snelle toepassing van deze vondst der techniek bevorderden. Volgens Radunz[2]) waren er in Amerika in het jaar 1839 reeds circa 700 stoomschepen.

Hoewel de Amerikaanse gebroeders Roger reeds in het jaar 1819 als eersten met hun stoom-zeilschip de „Savannah" de Atlantische Oceaan overstaken[3]), duurde het toch nog tot het midden van de vorige eeuw, alvorens het stoomschip zich een enigszins belangrijke plaats in het transatlantische verkeer kon verwerven. Hiervoor zijn verschillende oorzaken aan te voeren. De eerste stoomschepen waren alle raderboten, welker constructie voor de zeevaart tal van moeilijkheden met zich mede bracht. Ofschoon reeds in de achttiende eeuw o.a. door Bernouilli en Euler was geëxperimenteerd met de constructie van een scheepsschroef, gelukte het eerst in het jaar 1829, en wel aan den Oostenrijker Jozef Ressel, om een bruikbare scheepsschroef te construeren. Ook schijnt het, dat de deugdelijkheid van de stoomketels veelal te wensen overliet, hetgeen wij mogen afleiden uit de mededeling van Radunz, dat tot het jaar 1831 op Amerikaanse schepen niet minder dan 50 ketelexplosies voorkwamen.

Het stoomschip betekende voor het goederenvervoer aanvankelijk nog niet zulk een groot voordeel. Weliswaar kon de snelheid van de stoomschepen geleidelijk worden opgevoerd en kon men er rekening mede houden, dat een stoomschip gemiddeld driemaal zo snel zijn doel bereikte als een zeilschip, doch dit voordeel werd aanmerkelijk gereduceerd door de hogere vrachtkosten, die veroorzaakt werden door de aanzienlijk hogere aanschaffingskosten van stoomschepen tegenover die van zeilschepen. Bovendien moesten de stoomschepen

[1]) Cl. Day heeft deze opvatting bestreden in zijn boek History of Commerce of the United States. New York 1925, vgl. blz. 109/110.

[2]) K. Radunz: 100 Jahre Dampfschiffahrt, 1807—1907. Rostock 1907, blz. 39.

[3]) Deze reis duurde van Savannah (Georgia) naar Liverpool 26 dagen, gedurende welke het schip 8 dagen alleen door windkracht werd voortbewogen.

steeds een groot gedeelte van de netto-inhoud reserveren voor de grote hoeveelheid kolen, die moesten worden meegenomen.[1])

De zeilschepen konden dan ook nog in het midden van de vorige eeuw ruimschoots concurreren tegen de stoomschepen, vooral toen omstreeks die tijd een sneller type zeilschip, de zgn. clipper, werd gebouwd. Haar hoogtepunt bereikte de zeilvloot in het jaar 1876, zoals uit cijfers van Fitger[2]) valt af te leiden. Doch reeds in het jaar 1880 was de stoomvloot groter dan de zeilvloot en aan het einde van de negentiende eeuw was eerstgenoemde zelfs bijna zevenmaal zo groot als de zeilvloot.

Blijkens Fitger heeft een Hamburger reder[3]) uit de vorige eeuw medegedeeld, dat normale zeilschepen in de jaren omstreeks 1830 slechts 200 à 300 ton maten. Dit is interessant, omdat hieruit valt af te leiden, hetgeen trouwens door dezen reder ook wordt medegedeeld, dat destijds een zekere schroom bestond om grotere schepen te bouwen in verband met het nog betrekkelijk beperkte goederenverkeer. Bouwde men grote schepen, dan bestond het gevaar, dat te lang gewacht moest worden alvorens men een volle lading geboekt zou hebben.

In de tweede helft van de negentiende eeuw, toen het goederenvervoer inderdaad sterk in intensiteit toenam, bouwde men steeds groter schepen. Hieruit valt af te leiden, welk een grote invloed door de evolutie, die zich in de vorige eeuw voltrok, werd uitgeoefend op het goederenvervoer, terwijl anderzijds de sterk verbeterde vervoersmogelijkheden zeer stimulerend hierop werkten.

Van grote invloed op de scheepsbouw is de ijzerconstructie geweest. Hoewel het eerste ijzeren schip reeds in het jaar 1787 na de inbedrijfstelling van de eerste walsfabriek door Wilkinson werd gebouwd, duurde het toch tot het midden van de negentiende eeuw alvorens het ijzer meer algemeen toepassing

---

[1]) Radunz, t.a.p., blz. 277: „Wenn ein Dampfer der alten Einrichtung eine lange Reise zu machen hatte, so konnte es vorkommen, dasz er, wenn seine Tragfähigkeit z.B. auch 3.000 Tonnen betrug, doch nur 800 Tonnen laden durfte, weil er 200 Tonnen Kohlen zur Heizung der Maschinen wie ein Bleigewicht mit sich schleppen muszte."

[2]) t.a.p., blz. 62.

[3]) Bij Fitger, t.a.p., blz. 28.

in de scheepsbouw vond. Deze vertraging werd in de allereerste plaats veroorzaakt door het feit, dat de zeelieden aanvankelijk uiterst sceptisch stonden tegenover deze vondst der techniek. De eerste stoomschepen waren dan ook alle van hout. De zeelieden vreesden, dat een ijzeren schip bij lekkage tot zinken gedoemd was. Bovendien betwijfelde men, of het kompas wel bruikbaar zou zijn op een ijzeren schip, terwijl men tevens bezwaren maakte tegen het condenswater, dat van de huid op de lading zou neerslaan.

Het is niettemin vooral aan de opkomst van de stoomvaart te danken geweest, dat men na het jaar 1850 er meer en meer toe overging om ijzeren schepen te bouwen, omdat ijzerconstructie bij de bouw van het stoomschip vele voordelen bood boven houtconstructie.

Zoals opgemerkt, kon men tot de bouw van grotere schepen overgaan, zodra het goederenvervoer over de wereldzeeën was toegenomen. Van dat ogenblik af bestond hiertoe zelfs alle aanleiding. Zulks wordt ons duidelijk uit een berekening, die door een deskundige aan het einde der vorige eeuw werd opgesteld [1]) en waarbij tot de conclusie werd gekomen, dat een stoomschip van 200 à 300 ton reeds per elke 19.8 ton een menselijke arbeidskracht behoefde, terwijl een stoomschip van 800 à 1000 ton deze eerst per elke 41.5 ton nodig maakte. Het gevolg was, dat bijv. in Engeland, waar in het jaar 1870 slechts 6% der nieuwgebouwde schepen een tonnenmaat boven de 2000 ton had, in het jaar 1884 reeds 17% daarvan tot die klasse behoorde.

Ook de bouwkosten verminderden destijds sterk door de zich steeds verder ontwikkelende techniek. In de jaren 1872—'74 schatte men de bouwkosten van een nieuw ijzeren schip op 90 dollar per ton; in 1877 op 65 dollar; in 1880 op 57 dollar, terwijl in het jaar 1887 een prima schroefstoomschip met staalconstructie en uitgerust met een triple-expansiemachine en tevens met een grotere netto-inhoud, voor minder dan 34 dollar per bruto ton werd geoffreerd. Het is begrijpelijk, dat de belangstelling voor stoomschepen, bij toenemende verkeersintensiteit, groter werd naarmate de bouwkosten verminderden.

Met de opkomst van de stoomvaart ontstonden de stoom-

[1]) Bij Radunz, t.a.p., blz. 278.

vaartmaatschappijen. Vroeger kende men, zoals wij in het vorige hoofdstuk zagen, geen rederijen in den zin van het woord, die wij thans hieraan geven. De koopman was tevens eigenaar van één of meer schepen, of ook, de bezitter van het schip was tevens schipper.

De grotere kapitaalinvesteringen, die de exploitatie van stoomschepen noodzakelijk maakte, gaven aanleiding tot de stichting van rederijen, die zuiver als exploitanten van schepen optraden. [1])

Opmerkelijk is, dat Noord-Amerika, hoewel dit werelddeel de bakermat van het stoomschip was, niet de leiding in het transatlantische stoomvaartverkeer heeft weten te behouden, doch deze heeft moeten afstaan aan Groot-Britannië. Wij komen hier later nog op terug. [2])

Na hetgeen wij in het vorige hoofdstuk schreven over Holland's stapelfunctie en over zijn grote macht ter zee, moet het ons interesseren, welke plaats ons land zich met de evolutie in het transatlantisch goederenverkeer wist te verwerven. In dit verband is het belangwekkend de volgende woorden van een Nederlander uit die tijd aan te halen [3]):

„Wij Nederlanders van den tegenwoordigen tijd zijn in sommige opzichten een zonderling volk. Voor een paar eeuwen de eerste handelsnatie van de wereld; alom in Europa en daarbuiten gezien, geëerd, zelfs gevreesd om onzen ondernemingsgeest, om de uitgebreide scheepvaart- en handelsrelatiën, die wij met allerlei vreemde Staten onderhielden, niettegenstaande oorlog en geweld; om den moed en de volharding waarmede wij onze vijanden bevochten, zoowel met de wapenen des oorlogs, als met die des vredes; om den rijkdom, dien wij door onze energie, door partij te trekken van onze gunstige ligging en van onze uitmuntende zeehavens hadden weten bijeen te garen, schijnen wij thans zoo verre gedaald beneden het peil der krachtsinspanning en van den ondernemingsgeest onzer voorvaderen, dat wij in 1869 een gepensioneerd hoofdofficier der marine „van het traditioneele land van handel en scheepvaart" nog het nut moeten zien betoogen van een geregeld stoomvaartverkeer tusschen Nederland en Noord-Amerika. En dat, terwijl Engeland sedert vele jaren eene stoomvaart met Amerika onderhoudt en van Fransche en Duitsche havens tal van booten daarheen stoomen."

Verder:

„Vroeger de graanschuur van Europa en de stapelplaats der Oostersche producten, heeft Nederland zich van lieverlede (voor een groot deel ten ge-

[1]) vgl. Radunz, t.a.p., blz. 72—84; no. 1 Hoofdstuk V.

[2]) blz. 87.

[3]) G. A. Fokker: Stoomvaart op Amerika. Den Haag 1869, blz. 5/6.

volge van de scheepvaartacte van Cromwell) door Engeland zien overvleugelen, 't welk thans, door partij te trekken van zijne ten alle tijde toegankelijke havens en door den ondernemingsgeest der bevolking, de stapelplaats is geworden van den wereldhandel met Amerika, Azië, Afrika en Australië."

Reeds in het jaar 1842 was Engeland de eerste zeevarende mogendheid met een koopvaardijvloot van 3.313.000 ton, terwijl de Verenigde Staten in dat jaar op de tweede plaats stonden met een koopvaardijvloot van 2.140.000 ton; met groot verschil volgden dan Frankrijk (662.000 ton), Noorwegen (276.008 ton) en Nederland (240.000 ton).

Sedertdien heeft Groot-Britannië zijn voorsprong nog aanzienlijk weten te vergroten, hetgeen wij kunnen afleiden uit de opgave van Lloyd's Register over het jaar 1900 [1]):

Naties	Aantal schepen	Tonnage
Groot-Britannië (incl. koloniën) . .	10.998	13.988.508
Duitsland	1.676	2.453.334
Ver. Staten (zonder de schepen op de meren)	2.739	1.872.245
Noorwegen	2.528	1.694.230
Frankrijk	1.182	1.242.091

Behalve in handelspolitieke factoren en in het feit, dat Engeland zich als grootste koloniale mogendheid een machtspositie op de wereldzeeën had weten te veroveren, moet de oorzaak van Engelands suprematie onder de koopvarende naties worden gezocht in technische omstandigheden.

De ontwikkeling van de stoomvaart deed een grote behoefte aan ijzer (later aan staal) en aan kolen ontstaan. De Engelse bodem beschikte over beide grondstoffen; Engeland bevond zich zodoende, daar zijn industrie tevens tot de best ontwikkelde behoorde, in een gunstiger positie voor de bouw van stoomschepen dan welk land ter wereld ook. Terecht schreef Colin [2]): „L'Angleterre a donc pris sur les nations concurrentes, une avance si énorme, que sa primauté maritime semble, pour longtemps, à l'abri des révolutions économiques."

Tevens werd de ontwikkeling van de Engelse scheepsbouw en scheepvaart gunstig beïnvloed door het grote kwantum

[1]) A. Colin: La navigation commerciale au XIXe siècle. Parijs 1901, blz. 17.
[2]) ibidem, blz. 10.

grondstoffen en industriële producten, dat Groot-Britannië als retourvracht kon aanbieden voor de schepen, die overzeese producten — waaronder vooral granen — aanvoerden.

Wij hebben hier uitvoerig bij Groot-Britannië stilgestaan, omdat wij straks zullen vaststellen, hoe snel dit land zich aanpaste bij de gewijzigde omstandigheden, die ten gevolge van de ontwikkeling van de wereldhandel in de vorige eeuw ontstonden.

Dank zij de opkomst van de transatlantische vaart, die op haar beurt een gevolg was van de technische ontwikkeling en het toegenomen aanbod van goederen, daalden de vrachtprijzen aanzienlijk. Zo kostte het vervoer van 1 bushel graan van New York naar Liverpool in het jaar 1860 nog 12—27 dollarcent; daarentegen in het jaar 1866 slechts gemiddeld 5 dollarcent en in de daarop volgende jaren veelal minder dan 1 dollarcent. [1])

In de tweede helft van de jaren van zeventig van de vorige eeuw werd in Liverpool graan gelost, afkomstig uit San Francisco. De vrachtkosten voor één ton graan, die over dit 25.000 km lange traject werd vervoerd, bedroegen 75 francs. Destijds zou hetzelfde vervoer over een gewone landweg 6.000 francs, per spoorweg 1.000 francs en over een kanaal 375 francs per ton hebben gekost. [2]) Dank zij de ontwikkeling der scheepvaart waren continenten dichter bij elkander gebracht. Knowles [3]) vatte deze evolutie aldus samen:

„A world economy supplanted national economy much as that had supplanted the local economy of town and manors in the Middle Ages. Price is no longer fixed for most of the important articles by the national production for a national market but by international conditions and an article like wheat produced under such diverse conditions as those prevailing in England, Germany, Russia, Argentine, Australia and Canada fetched approximately the same price on the London or Mannheim Corn Exchange. The same thing is true for cotton, wool, rubber, copper, oils, tea, coffee, and sugar. There is not an English market and an American market but the world is one market."

Tenslotte willen wij nog enkele andere factoren vermelden, welke de stoomvaart hebben bevorderd. De opening van het

---

[1]) vgl. Radunz, t.a.p., blz. 278.

[2]) A. de Foville: La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales. Paris 1880, blz. 161.

[3]) L. C. A. Knowles: The industrial and commercial revolutions in Great Britain during the nineteenth Century. London 1921, blz. 198.

Suez-kanaal (1869), die aan de vaart met zeilschepen geen nieuwe mogelijkheden bood, stimuleerde ongetwijfeld het gebruik van stoomschepen voor de vaart naar de koloniale bezittingen. Ook de ten aanzien van de outillage en diepgang verbeterde havens met hun betere laad- en losinrichtingen bevorderden deze ontwikkeling.

Hoewel wij nog nader zullen schrijven over de enorme landverhuizingen, die gedurende de vorige eeuw plaats vonden, zouden wij in dit verband toch onvolledig zijn, indien wij hier niet de aandacht vestigden op de invloed, die hiervan is uitgegaan op de ontwikkeling van de stoomvaart. De stoomschepen waren aanvankelijk juist voor passagiersvervoer bij uitnemendheid geschikt. In de tijd van nog geen driekwart eeuw, n.l. in de periode van 1820—'84, emigreerden niet minder dan 12,7 millioen mensen naar de Verenigde Staten. Het grootste gedeelte van dit aantal bestond uit Europese emigranten, die allen per schip over de Atlantische Oceaan moesten worden vervoerd.

Volgens berekening van de Foville [1]) was het wereldgoederenverkeer in het tijdvak 1852/'53—1872/'73 toegenomen met 250%, gerekend volgens de waarde der goederen. In de jaren 1872—'95 nam de totale tonnage van de handelsvloten der 38 belangrijkste landen toe van 137 millioen ton tot 365 millioen ton.

Wij menen met het bovenstaande voldoende te hebben gewezen op die punten, die in rechtstreeks verband tot ons onderwerp van belang dienen te worden geacht. Waar nodig zullen wij in het vervolg nog nader in details treden.

Een bijzondere plaats onder de Europese graanimporterende landen nam Groot-Britannië in. Ongetwijfeld gaf de economische ontwikkeling van dit land de directe stoot tot de massale graanverbouw in de Verenigde Staten en in andere overzeese gebieden. Alvorens de ontwikkeling van deze gebieden na te gaan zullen wij daarom eerst stilstaan bij de economische evolutie, die zich in de vorige eeuw in Groot-Britannië voltrok.

---

[1]) t.a.p., blz. 284.

§ 2. *Groot-Britannië*

In het vorige hoofdstuk volgden wij reeds hoe Engeland aan het einde van de 18e eeuw zijn invloed in de internationale goederenhandel wist te versterken. In die eeuw had dit land zijn koloniaal bezit opmerkelijk vergroot. Hier vond het een uitermate belangrijk afzetgebied voor zijn industrie-producten en wel speciaal voor die van de textielnijverheid.

De Engelse handel had zich in de periode 1702—'92 vervier-voudigd volgens de geldswaarde en de Engelse scheepvaart had zich vervijfvoudigd volgens de tonnage.

Gedurende de negentiende eeuw wist Groot-Britannië zijn internationale handel nog aanmerkelijk uit te breiden, zodat dit land in de wereldhandel van tal van artikelen een steeds meer dominerende positie ging innemen. De vraag ligt voor de hand, hoe het toch mogelijk was, dat juist Groot-Britannië zo sterk naar voren trad in de zich ontwikkelende wereldhandel. Zo-juist wezen wij reeds op het koloniale afzetgebied, dat Engeland zich meer dan welk ander land ter wereld had weten te ver-werven. Het feit, dat de Britse industrie zich in zo ongekend snel tempo ontwikkelde, had echter tevens andere oorzaken. In de eerste plaats beschikte dit land over kolen- en ijzer-mijnen, die de voornaamste grondstoffen voor de industrie leverden. Bovendien bevorderde de ligging van deze mijnen in de nabijheid van de kust een doelmatig en goedkoop trans-port van bedoelde mijnproducten.

Minstens even belangrijk achten wij echter het feit, dat Groot-Britannië destijds reeds de vrijheidsbeginselen huldig-de, welker toepassing de gezonde basis voor zijn bloeiende wereldhandel vormde. Het gildewezen kon hier in geen enkel opzicht een vrije expansie van de economische krachten be-lemmeren.

Tenslotte waren er nog tal van bijkomstige factoren, die Groot-Britannië als het ware voorbestemden tot uitverkoren deel-nemer en voornaamste stimulans van de wereldhandel. Zo had men in Engeland reeds in de zestiende eeuw de slavernij afge-schaft. Toen andere Europese landen zich nog in de oplossing van dit probleem verdiepten, viel in Engeland reeds een trek van de plattelandsbevolking naar de fabrieken waar te nemen.

Terwijl de Europese mogendheden elkander tijdens het Napoleontische tijdvak en in de jaren nadien bestreden, kon Engeland zijn industrie rustig uitbouwen en zijn leidende positie in de industriële ontwikkeling consolideren. Zo werd de Franse katoenindustrie, die reeds vóór het jaar 1789 tot bloei was gekomen, gestoord door de revolutie en de diverse oorlogen. Engeland nam de leiding over.

Trouwens, men zou zich in dit verband af kunnen vragen, waarom niet Frankrijk, welks koloniale handel vóór de Franse Revolutie groter was dan die van Engeland, de leiding heeft genomen bij de industriële ontwikkeling. Hiervoor zijn tal van factoren aan te wijzen. Engeland had in de jaren 1780—'90 een bevolking van ongeveer 9 millioen zielen, terwijl Frankrijk daarentegen bij het uitbreken van de revolutie 26 millioen zielen telde. Om een internationale handel voor een totaal bedrag van 40 millioen pond sterling te onderhouden, beschikte Frankrijk over haast driemaal zoveel mensen als Engeland met een internationale handel over een bedrag van 32 millioen pond sterling. Wellicht heeft het relatieve gebrek aan arbeidskrachten in Engeland stimulerende invloed uitgeoefend op een snelle toepassing van de technische uitvindingen, die in het begin van de negentiende eeuw werden gedaan en waardoor de industrie in dit land tenslotte goedkoper en beter kon produceren dan die in andere Europese landen.

Van Duitsland als industriële mededinger had Groot-Britannië destijds nog niets te vrezen. Tot het jaar 1834 kende men in eerstgenoemd land nog duizenden tarieven. Ook het gildewezen, dat zich tegen de fabrieksnijverheid kantte, vierde hier nog hoogtij, toen Engeland reeds op een min of meer ontwikkelde wereldhandel kon bogen.

Ook Holland, dat in het begin van de negentiende eeuw toch nog een rijk land was, met een bloeiende textielnijverheid en een belangrijk koloniaal afzetgebied, een kleine bevolking en een machtige koopvaardijvloot, kon voor de Engelse industrie geen bedreiging vormen. Zijn starre politiek, zijn gildewezen en zijn gebrek aan grondstoffen stonden een industriële bloei in de weg.

Het lag dus wel zeer voor de hand, dat juist Groot-Britannië een leidende positie in de wereldhandel van tal van producten

en zeker niet in de laatste plaats in die in granen ging innemen. Economische, politieke, sociale en zo men wil ook militaire factoren stimuleerden in die richting. Reeds spoedig beheerste de Engelse koopvaardijvloot de wereldzeeën, hetgeen trouwens een voorwaarde was voor het welslagen van de Britse koloniale politiek en van zijn internationale handel.

De industriële ontwikkeling van Engeland ging gepaard met een enorme bevolkingstoename; vooral de stedelijke bevolking vertoonde een sterke groei. [1])

Een direct gevolg hiervan was een sterk toegenomen consumptie van granen. Sedert ongeveer het jaar 1790 kon Engeland zelfs bij een zeer gunstige graanoogst geen graan meer exporteren[2]) en het behoefde in minder gunstige jaren een aanzienlijke import, die tot het midden van de negentiende eeuw voornamelijk uit de Europese exportlanden, onder welke vooral Duitsland en Rusland, moest plaats vinden.

De industriële opbloei van Engeland oefende een negatieve invloed uit op de agrarische ontwikkeling van dit land. Wij komen hierop nog nader terug.

Voor een goed begrip van de internationale graanhandel is het wenselijk, dat wij ook de graanhandelspolitiek, die in de eerste helft van de negentiende eeuw door Engeland werd gevoerd en die zo belangrijk is geweest voor de vorming van de wereldgraanhandel, hier in het kort volgen.

Zoals wij in het vorig hoofdstuk releveerden [3]), had de Engelse landbouw zich onder de wet van 1689, waarbij het zg. „Bountysysteem" [4]) werd ingevoerd, voorspoedig ontwikkeld. Nog aan het einde van de achttiende eeuw gold de Engelse landbouw tot voorbeeld voor de Europese naties. Tengevolge van de snelle bevolkingstoename zag men zich sedert het jaar

---

[1]) Percentage van de bevolking in steden met meer dan 10.000 inwoners.

	1800		1850		1890	
Engeland en Wales	(1801)	21.30	(1851)	39.45	(1891)	61.73
Schotland		17		32.2		49.9
Pruisen	(1816)	7.25	(1849)	10.63	(1890)	30
U.S.A.	(1800)	3.8	(1849)	12		27.6
Frankrijk	(1801)	9.5	(1851)	14.4		25.9
Rusland	(1820)	3.7	(1856)	5.3		9.3

[2]) vgl. blz. 23.

[3]) blz. 20.

[4]) Waarbij de graanexport werd aangemoedigd door uitvoerpremies.

1792 genoodzaakt de graanexporten te staken, welke noodzaak zich afspiegelde in een uitvoerverbod. Na dat jaar verzekerde een systeem van invoerrechten de bloei van de eigen landbouw. Dit systeem was gebaseerd op het stellen van een minimum-heffing, indien de binnenlandse prijs een bepaald maximum bereikte.

De grote prijsfluctuaties in de daarop volgende jaren, die telkenmale wijziging van de heffing en vaststelling van een maximum-prijsgrens, waarboven mocht worden geïmporteerd, noodzakelijk maakten, voerden in het jaar 1828 tot de instelling van een „sliding-scale"-systeem [1]). Alhoewel dit systeem in wezen op hetzelfde principe berustte als de sedert het jaar 1791 gevolgde Engelse graanhandelspolitiek, gaf het aanleiding tot ongewenste speculaties.

Barker [2]) scheef hierover aldus:

„A veteran corn-merchant has told a graphic story of how in the sliding scale time a large brig, laden with wheat from Danzig, was making one fine morning in the early fourties, for a well-known grain port. But a sloop made its way out with a little deputation from the corn-merchants of the said port and interviewed the captain with the result that that good ship stood out to sea and did not bring in its cargo for two or three days, but that was enough time for the price of wheat to reach the price limit which enabled the merchants to practically get rid of the duty."

Het doel van het „sliding-scale"-systeem, namelijk om de graanprijzen min of meer te stabiliseren, werd niet bereikt. Het had tot gevolg, dat de consument werd benadeeld, niet ten behoeve van de eigen landbouw, doch ten bate van een grote groep speculanten.

Door de sterke bevolkingstoename werd de vraag naar goedkoop brood steeds groter. Direct gekoppeld aan de prijs van het brood waren toch de kosten van het levensonderhoud en daarmede de lonen in de industrie.

Sedert het jaar 1839 kwam er in Engeland steeds duidelijker een beweging naar voren, die geleid werd door enkele Manchester industriëlen en die ijverde voor verlaging, tenslotte

---

[1]) Dit systeem ging uit van een standaardprijs van 66 sh. per quarter tarwe, bij welke prijs een invoerrecht moest worden betaald van 20 sh. 8 d. Voor elke shilling, waarmede de prijs daalde, werd het invoerrecht 1 sh. hoger; indien de graanprijs steeg, nam het invoerrecht progressief af, zodat bijv. bij 67 sh. dit 18 sh. 8 d. bedroeg; bij 70 sh., 10 sh. 8 d.; bij 73 sh., 1 sh.

[2]) t.a.p. blz. 57.

zelfs voor de opheffing van de graanrechten. Naarmate steeds grotere gebieden de Engelse industriële producten konden opnemen, was de graanhandelspolitiek voor de fabrikanten een belangrijke kwestie geworden in verband met de concurrentie, die zich van de zijde van andere Europese industrielanden begon te ontwikkelen. Het zou den leiders van deze beweging evenwel niet aanstonds gelukken om hun regering te overtuigen van de wenselijkheid van een vrije graanhandel. Zoals een Frans tijdgenoot[1]) zulks uitdrukte, vormden de Engelse graanrechten „la clef de voûte du système protecteur".

Richard Cobden, de woordvoerder van deze z.g.n. „anti-corn-law-league", weerlegde de angst van die tegenstanders, die meenden, dat de eigen landbouw door een vrije graanimport zou worden geruïneerd, o.a. met de opmerking — en deze is typisch voor de ontwikkeling van de internationale graanhandel op dat moment —, dat de akkerbouwers toch een natuurlijke bescherming zouden blijven genieten door het feit, dat de vracht en assurantiekosten voor graan, dat uit de belangrijkste aflaadhaven Danzig (!) afkomstig was, minimaal 10 sh. per quarter bedroeg. Hieruit zien wij, dat men destijds nog niet vermoedde, welk een enorme evolutie in de internationale graanhandel zou plaats vinden, mede door de verbeterde vervoersmogelijkheden. Vier decennia later reeds zou door de enorme hoeveelheden graan, die uit de Ver. Staten werden aangeboden, doch ook door het aanbod uit Brits-Indië en Australië, een algemene landbouwcrisis ontstaan!

De breed opgezette propaganda van de „anti-corn law-league" vond tenslotte een sterken bondgenoot in de slechte graan- en aardappeloogst, die het jaar 1845 opleverde en die een hongersnood ten gevolge had. In het jaar 1846 werden de graanrechten practisch gesproken afgeschaft; slechts een klein fiscaal recht bleef tot het jaar 1869 van kracht. De boeren voorspelden een spoedige liquidatie van de Engelse landbouw.

Met deze laatste was overigens sedert het einde van de achttiende eeuw heel wat gebeurd. Zoals in Duitsland en in Frankrijk was ook in Engeland een streven naar voren gekomen om tot grotere landbouwbedrijven te komen. Deze ont-

---

[1]) De Foville, t.a.p., blz. 313.

wikkeling voltrok zich in laatstgenoemd land in versneld tempo in het tijdvak 1793—1815, als gevolg van de oorlogen op het Europese continent. Het streven naar grotere landbouwbedrijven vond zijn oorsprong in de overweging, dat zulke bedrijven rationeler te exploiteren zouden zijn dan de kleinere bedrijven, die van de vorderingen der landbouwwetenschap minder profijt konden trekken. Daarbij kwam, dat de oogsten gedurende de jaren 1797—1801 slecht waren. Bovendien nam de bevolking sterk toe, terwijl de beide belangrijkste aanvoerwegen van graan, namelijk die van Danzig en Odessa, voor Engeland afgesloten bleven, als gevolg van het Continentale Stelsel.

Duizenden kleine boeren werden tengevolge van deze reconstructie van het bedrijfstype van het platteland verdreven en zochten als fabrieksarbeider of anderszins een werkkring in de grote steden.

De opheffing der graanrechten in het jaar 1846 had niet die funeste gevolgen, die de Engelse boeren hiervan verwachtten. Tot hun verwondering konden de graanprijzen zich tot het jaar 1873 handhaven op het niveau, dat sedert het begin van de negentiende eeuw had gegolden, terwijl van concurrentie van de zijde der exportlanden nauwelijks nadelige invloed werd ondervonden. „Never did English farming prosper better", aldus Knowles [1]).

Zowel de kolonisatie als de ontwikkeling van de spoorwegen, hebben er toe bijgedragen, dat de graanprijzen op de binnenlandse markt, bij toenemende vraag in de steden, ongeveer op het oude niveau gehandhaafd konden blijven. Het uitblijven van de zo gevreesde buitenlandse concurrentie had nog een andere achtergrond. De Krim-oorlog (1853—'56) had Rusland belet om als graanexporteur op te treden. Nadien vonden in dit land belangrijke sociale veranderingen plaats [2]), waaronder de opheffing van de slavernij wel de belangrijkste mag worden genoemd en welke veroorzaakten, dat Rusland voorloopig niet aan de markt kwam met zijn graanexport. Duitsland, de andere grote graanexporteur uit die dagen, voerde achtereenvolgens een reeks oorlogen tegen Denemar-

[1]) t.a.p., blz. 370.
[2]) vgl. blz. 115.

ken (1864), Oostenrijk (1866), en Frankrijk (1870), waardoor dit land niet zijn invloed op de markt kon doen gelden.

Sedert de opheffing van de graanrechten in het jaar 1846, tot het jaar 1874, in welk jaar de Noord-Amerikaanse concurrentie zich het eerst op de Europese graanmarkt deed gevoelen, was de Engelse landbouw dus dank zij zijn isolement gevrijwaard gebleven van de ineenstorting van de graanprijzen, die men voordien als onafwendbaar had voorspeld.

Tenslotte moest Engelands akkerbouw, onder handhaving van de vrijhandelspolitiek, terdege de nadelige invloed ondervinden van het enorme aanbod van granen.

Dit was een direct gevolg van het in cultuur brengen van uitgestrekte oppervlakten graanland in overzeese gebieden, in eerste instantie in de Ver. Staten en van de sterk verbeterde vervoerstechniek. Anderzijds kon de krachtig toegenomen Engelse bevolking in vele opzichten profiteren van de lage graanprijzen, die mogelijk waren door het onstaan van de wereldgraanhandel.

De tarwe-import in Engeland nam in het tijdvak 1852—'95 met bijna 100% toe; per hoofd der bevolking bedroeg deze toename ongeveer 25%. In het eerstgenoemde jaar werd slechts 27% van de totale consumptie gedekt door buitenlandse tarwe; in het jaar 1895 bedroeg dit percentage reeds 79. De Engelse tarweproductie kon toen dus slechts in de binnenlandse behoefte voor de tijd van drie maanden voorzien. De volgende cijfers, omtrent de beschikbare hoeveelheid tarwe in Groot-Britannië geven ons hieromtrent een inzicht: [1])

gemiddeld over de oogstjaren:	in millioenen quarters [2])	per hoofd der bevolking in kg		
		van eigen bodem	geïmporteerd	samen
1852—'59	17.8	103.6	36.7	140.3
1860—'67	20.4	91.4	60.5	151.9
1868—'75	22.4	80.9	74.6	155.5
1876—'80	23.9	59,1	95.0	154.1
1881—'85	26.9	56.6	108.3	164.9
1886—'90	27.4	49.2	110.3	160.0
1891—'95	31.0	36.7	138.6	175.3

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, III. Weenen 1900, blz. 84. (Uitg. Oostenrijk's Ministerie van Landbouw.)

[2]) quarter tarwe = 217.5 kg.

De Engelse tarweprijs, die in de jaren 1851—'55 gemiddeld 55 sh. 11 d. per quarter had bedragen [1]), daalde op 23 sh. 11 d. in het jaar 1895. Wij komen hierop nog nader terug.

De positie van belangrijksten graanimporteur, die Gr.-Britannië zich in de eerste helft van de negentiende eeuw verwierf, zou het, zulks zal ons in het vervolg van deze studie blijken, behouden tot heden ten dage. Ongetwijfeld heeft dit land, meer dan welk ander importland ook, er toe bijgedragen, dat de wereldhandel zich in de vorige eeuw in zulk een snel tempo ontwikkelde.

§ 3. *De ontwikkeling van de Noord-Amerikaanse tarweverbouw*

De ontwikkeling van de Noord-Amerikaanse graanverbouw werd vooral door een drietal factoren bepaald, t.w.:

a) de sociale, politieke en economische toestanden in Europa;
b) de ontwikkeling van de vervoerstechniek;
c) de toenemende graanconsumptie van West-Europa.

De oudste bevolkingsstatistiek van de Ver. Staten dateert uit het jaar 1790 [2]). In dat jaar telde de bevolking bijna 4 millioen zielen, waarvan 95% ten Oosten van het Alleghanygebergte was gevestigd. Sedert de „ontdekking" van Amerika was het land dus uiterst dun bevolkt gebleven. In het jaar 1915 telde het land echter reeds meer dan 100 millioen zielen.

Terecht kan men zich afvragen, waarom deze bevolkingstoename in de Ver. Staten juist in de negentiende eeuw in zulk een opvallende mate heeft plaats gevonden. Bij de beantwoording van deze vraag moeten wij ons rekenschap geven van een verschijnsel, dat een enorme betekenis heeft gehad en dat een ogenblik onze aandacht behoeft. Bedoeld wordt de immigratie van meer dan 12 millioen Europeanen in het laatste driekwart van de vorige eeuw, „un fait unique dans l'histoire du monde que cet immense courant d'immigration, ce humain Mississippi", zoals de Foville [3]) opmerkte.

---

[1]) Knowles, t.a.p., blz. 370/371.

[2]) Volgens schatting bedroeg de bevolking in het jaar 1650 plm. 100.000 zielen, in 1750 1.370.000 zielen.

[3]) t.a.p., blz. 339.

De oorzaak van deze massale immigratie [1]) moet niet in de eerste plaats worden gezocht in de Ver. Staten, doch bovenal in de Europese politieke en sociale toestanden. De vele oorlogen op het Europese continent, de revoluties, de godsdienstvervolgingen en de opheffing van de slavernij vormden vooral de aanleiding, dat duizenden Europeanen in de vorige eeuw hun vaderland verlieten om zich in Noord-Amerika te vestigen. „We owed our rapid commercial growth not to our strength" schrijft Day [2]), „we owed it to the necessities of the position in which the countries of Europe found themselves after the outbreak of the wars following the French Revolution."

In de achttiende eeuw emigreerden slechts een paar honderdduizend Europeanen naar de Ver. Staten. [3]) In het jaar 1817 viel voor het eerst weer een duidelijke toename waar te nemen, toen 22.940 emigranten voet aan wal zetten.

De volgende cijfers tonen vervolgens de toename van de immigratie: [4])

		1851—'60	2.579.580
1821—'30	143.439	1861—'70	2.381.142
1831—'40	599.125	1871—'80	2.812.191
1841—'50	1.713.215	1881—'90	2.580.337

Zoals wij reeds opmerkten, veroorzaakte de agrarische omwenteling, die zich op het platteland van Gr.-Britannië voltrok, doch vooral de hongersnood, die zich in het jaar 1846 in Ierland deed gevoelen, een sterk toegenomen emigratie naar de Ver. Staten.

De handelscrisis van 1857—'62 vertraagde vervolgens de

---

[1]) Hoewel van groot belang voor de economische en sociale ontwikkeling van de Ver. Staten, zullen wij hier niet stilstaan bij de slavenhandel, die in de periode 1807—'47 de import van 5 millioen mensen in de Zuidelijke staten voor zijn rekening nam, welk aantal niet begrepen is in de bovenvermelde 12 millioen immigranten.

[2]) t.a.p., blz. 86.

[3]) De Foville, t.a.p., blz. 399; Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., Dl. I, blz. 23.

[4]) vgl. M. Sering: Die landwirtschaftliche Konkurrenz Nordamerikas. Leipzig 1887, blz. 76.

Sedert het jaar 1820 registreerde men de immigranten inclusief reizigers, welke in de havens der Ver. Staten arriveerden; eerst sedert 1856 werden de immigranten afzonderlijk geregistreerd. Toch moeten de cijfers vergelijkbaar worden geacht, omdat het aantal reizigers vóór het jaar 1856 niet bijzonder groot kan zijn geweest.

migratie; ook de depressie in het jaar 1873 oefende een stagnerende invloed op de trek naar Noord-Amerika uit. Sering, die deze materie uitvoerig heeft beschreven, levert het bewijs, dat er een causaal verband tussen conjunctuurverloop en migratie bestond. De kolonisatie van de Westelijke landbouwgebieden geschiedde met toenemende intensiteit gedurende de tweede helft van de negentiende eeuw, zoals wij nog nader zullen vaststellen. Voor een juist inzicht zal het dus gewenst zijn, dat wij tevens stil blijven staan bij de kolonisatiepolitiek (vgl. blz. 80 e.v.).

Immigratie en kolonisatie verliepen niet steeds parallel. [1] Inderdaad blijkt, dat b.v. gedurende de crisis in de eerste helft van de jaren van zeventig, de immigratie sterk terugliep, terwijl de uitgifte van gronden daarentegen nauwelijks teruggang vertoonde. In de jaren 1870—'75 werden respectievelijk, 3.698.000, 4.600.326, 4.671.332, 3.793.613 en 4.516.862 acres onder de „Homestead Act" uitgegeven (vgl. blz. 83).

Na het jaar 1878, toen de immigratie tengevolge van de industriële crisis een laagtepunt bereikte, nam de uitgifte van land zelfs sterk toe.

De Ver. Staten zelf hebben in de loop van de negentiende eeuw verschillende crises doorgemaakt, zo in de jaren 1837, 1857—'63 en 1873—'97, die alle een beperking van de immigratie tengevolge hadden. Deze crises bevorderden evenwel — en hieruit moet het hierboven gereleveerde verschijnsel worden verklaard — een sterke toename in de trek van de „Amerikanen" zelf, uit de Oostelijke Staten naar de Westelijke gebieden, die in cultuur werden genomen. [2] In de Noordelijke staten waren het de bewoners van New-England, die reeds in de achttiende eeuw als pioniers naar het Westen waren getrokken.

In de negentiende eeuw gaven niet slechts economische crises aanleiding tot de trek van de Amerikanen naar het Westen, doch onafhankelijk daarvan trokken de zonen van boeren, arbeiders en andere ondernemende mensen naar die gebieden, waar zij zich zonder moeite een stuk grond konden verwerven, dat zij

---

[1]) vgl. Sering, t.a.p., blz. 88.
[2]) vgl. ibidem, blz. 86—87.

voor de verbouw van granen — en vooral voor die van tarwe — in cultuur brachten. In de crisisjaren voegden zich dan bij deze mensen de gedupeerden. „Ganze Schaaren von Farmern der Ost-, Mittel- und älteren Weststaaten", aldus Sering, „verkauften in der Zeit von 1873—'79 ihre Landgüter; Kaufleute und Industrielle rafften die Trümer ihres Vermögens, Ingenieure, Handwerker und Arbeiter ihre Ersparnisse zusammen um sich ein neues Heim im Westen zu suchen."

Deze inheemse trek bewoog zich vooral naar de graangebieden in het Westen en naar die van de kust van de Stille Oceaan. Zo bestond omstreeks 1880 niet minder dan 8/10 gedeelte van de bevolking van Dakota uit bewoners, die uit andere Staten afkomstig waren; voor Kansas maakte deze groep 7/10 gedeelte uit. [1])

Naarmate zich in de loop van de vorige eeuw steeds meer Europese emigranten in de Ver. Staten vestigden, verplaatste zich ook het centrum van de bevolking. Deze verplaatsing zouden wij als indicatie voor de agrarische ontwikkeling kunnen opvatten. In het jaar 1810 bevond zich het bevolkingscentrum nog aan de Atlantische Oceaan, bij Washington. In het jaar 1860 bevond dit centrum zich reeds in Ohio, bij Chillicote. [2]) Chicago, welke stad zich in de tweede helft van de vorige eeuw tot agrarische hoofdstad der Ver. Staten ontwikkelde, telde in het jaar 1837 nog slechts 4000 inwoners; in 1850 20.000 inwoners en in 1870 reeds 500.000 inwoners.

De eerste stroom immigranten vestigde zich in het Westelijk gedeelte van de staat New York. Van daaruit volgden de immigranten, en zij die van het Oosten naar het Westen trokken [3]), de oevers van het Ontario- en Eriemeer en bezetten tenslotte de grote delta tussen de Ohio en de Mississippi.

De prairiegebieden, welker graanverbouw omstreeks 1880 van zulk een grote invloed zou zijn op de wereldgraanhandel — dus de gebieden in het westelijk gedeelte van Iowa en Minnesota, in Kansas, Nebraska en Dacota — werden eerst in latere jaren gekoloniseerd. In het jaar 1845 werd Iowa, in

---

[1]) De kinderen van de immigranten werden hierbij als Amerikanen geteld.

[2]) vgl. Day, t.a.p., blz. 94; blz. 212.

[3]) vgl. Sering, t.a.p., die in dit verband van „Binnenwanderer" spreekt.

1847 Wisconsin, in 1857 Minnesota, in 1861 Kansas en in 1867 Nebraska tot staat uitgeroepen, waartoe eerst kon worden overgegaan bij een aantal inwoners van 50.000 zielen. [1])

Het centrum van de tarweproductie bevond zich in het jaar 1850 op 81° W.L. Toen werden 100.485.944 bushel [2]) geoogst. In het jaar 1880 bevond dit centrum zich op 88°45' W.L. en bedroeg de productie reeds 459.483.137 bushel.

Het „farmland", d.w.z. het voor landbouwdoeleinden gebruikte land, breidde zich in de Ver. Staten in dezelfde drie decennia uit van ruim 93 millioen acres [3]) tot 536 millioen acres. In de jaren 1870—'79 werd het tarwe-areaal met 5,5 millioen ha uitgebreid. Deze verplaatsing en uitbreiding van de graanverbouw naar het Westen was echter slechts mogelijk door de ontwikkeling van de vervoerstechniek, waarbij wij thans eerst stil zullen staan.

In de eerste jaren van de negentiende eeuw was er van enig vervoer van een massa-artikel als graan, althans over grotere afstanden, nog geen sprake; in het algemeen lieten de wegen zulks niet toe.

Baxter [4]) vermeldt, dat in de eerste jaren van de vorige eeuw het vervoer over de Amerikaanse wegen 10—30 dollar cents per ton per mijl kostte. In die jaren kostte de zeevracht van Noord-Amerika naar Europa, over een afstand van meer dan 3.000 mijlen, ongeveer $ 9 per ton. Voor ditzelfde bedrag kon een ton goed per as dus niet verder worden vervoerd dan over een afstand van ongeveer 15 km.

In verband hiermede was in diezelfde jaren de graanverbouw in het Genesee-gebied, ten Oosten van Buffalo nog geenszins een lonend bedrijf. Er werd destijds niet méér graan verbouwd dan voor consumptie in directe omgeving nodig was. De moeilijkheden aan het transport verbonden, stelden hier beperkingen. Een gevolg was, dat de graanprijzen in dit gebied veelal slechts 1/4—1/7 gedeelte van de prijzen in het Oostelijk kustgebied bedroegen. Toen het Erie-kanaal werd

---

[1]) Sering, t.a.p., blz. 56; vgl. Day, t.a.p., blz. 212.
[2]) Amer. bushel tarwe = 27.1875 kg.
[3]) 1 acre = 4050 m².
[4]) In: Journal of the Royal Statistical Society; Dec.-afl. Londen 1866, blz. 563.

gebouwd (1817) kostte het vervoer van haver van Buffalo naar New York zes maal de prijs van de haver in laatstgenoemde stad; de transportkosten van tarwe bedroegen het drievoudige van de tarweprijs ter plaatse.

Omgekeerd veroorzaakte het ontbreken van goede verkeerswegen tussen het Oosten en het Westen abnormaal hoge prijzen voor industriële producten op het N.-Amerikaanse platteland. Als sprekend voorbeeld geeft Day, dat het destijds de geldswaarde van de opbrengst van een acre graanland kostte om een pantalon te kopen in het genoemde gebied ten Oosten van Buffalo.

Deze enkele voorbeelden leveren reeds het bewijs, dat de ontwikkeling van het verkeerswezen en van de vervoerstechniek een conditio sine qua non voor de agrarische ontwikkeling van de Ver. Staten — tevens voor die der andere nog te bespreken grote exportgebieden — is geweest.

Zoals wij zagen, volgden de ontginners aanvankelijk de rivieren bij hun trek naar het Westen. Het vervoer kon hierover ook al door de opkomende stoomvaart, goed plaats vinden. Naarmate de immigranten zich tevens op plaatsen vestigden, die verder van de rivieren waren gelegen, ontstond de behoefte aan een goed systeem van verbindende kanalen tussen de rivieren. Een direct gevolg daarvan was de bouw van het Erie-kanaal in de jaren 1817—'25, dat Albany met Buffalo verbond en dat niet minder dan 580 km lang was, voorzien van 72 sluizen. Hiermede was een verbinding tussen het merengebied en de Hudson tot stand gekomen. In Canada bouwde men in de jaren 1825—'33 met hetzelfde doel het Welland-kanaal, dat het Erie- en het Ontariomeer met elkaar verbond. Tezelfder tijd legde men in de staat New York een kanalensysteem aan, dat diverse rivieren en meren in onderlinge verbinding bracht. In Pennsylvania groef men het Union-kanaal, dat Philadelphia met de rivieren van de Susquehana verbond. In totaal heeft men tot het midden van de negentiende eeuw in de Ver. Staten ongeveer 8.000 km lengte aan kanalen gegraven.

De aanleg van deze kanalen heeft destijds ongetwijfeld in sterke mate tot de ontwikkeling van de graanverbouw bijgedragen.

Day[1]) schrijft hierover aldus:

„The canals effected a reduction in transportationcharges which placed trade on an entirely new footing along the lines that they covered." „The traffic which passed through the Erie Canal in the year when it was opened was in large part created by the canal; it was estimated that nearly one half of the east-bound traffic could not have been brought to market without the low charges for transportation and toll on the canal system."

De aanleg van straatwegen vond in de Ver. Staten niet dusdanig plaats, dat aan het vervoer per as grote invloed op de agrarische ontwikkeling kan worden toegekend. De grote afstanden en het feit, dat deze aanleg overwegend aan het particuliere initiatief werd overgelaten — waarbij steeds getracht werd de onkosten door het heffen van tolgelden ruimschoots te dekken — vormden hiervan wellicht de oorzaak.

Het waren in de eerste plaats dus de spoorwegen, die een snelle kolonisatie en ontginning van de uitgestrekte prairiegebieden in de tweede helft van de negentiende eeuw mogelijk maakten.

De aanleg van spoorwegen vond in de Ver. Staten ongeveer tezelfder tijd plaats als in Europa. Toch bestond er tussen beider aanleg een principieel verschil. In West-Europa — en zulks gold in de eerste plaats voor Engeland — bestonden reeds industriële- en bevolkingscentra met een voldoend aanbod van goederen en reizigers, om de aanleg en exploitatie van spoorwegen rendabel te maken. Een geleidelijke uitbouw van de spoorwegen kon hier plaats vinden, waarbij militaire overwegingen, althans op het Europese vasteland, tevens een stimulerende invloed uitoefenden.

Een dergelijke situatie bestond er in het tweede kwart van de vorige eeuw in de Oostelijke kuststrook der Ver. Staten, waar zich aanvankelijk de bevolkingscentra bevonden en waar de industrie in eerste instantie tot ontwikkeling kwam. Bij geringer aanbod van goederen beperkte het spoorwegenvervoer zich in den beginne tot dat van personen, post en in bescheiden mate ook tot dat van waardevolle artikelen zoals kolen en katoen. Aanvankelijk had dit vervoer dus slechts een ondergeschikte economische betekenis en kon het niet concurreren met het scheepsvervoer over de rivieren en kanalen.

---

[1]) t.a.p., blz. 130.

Eerst tegen het midden van de vorige eeuw kwam er in deze situatie fundamentele verandering. [1])

De aanleg van de Amerikaanse spoorwegen heeft onder directe invloed van West-Europa gestaan. Werden de kolonisten van de jonge graangebieden voornamelijk uit de Europese immigranten gerecruteerd, het kapitaal waarmede de Noord-Amerikaanse spoorwegen werden gebouwd vond zijn oorsprong ook voornamelijk in West-Europa en wel in het bijzonder uit de gelden, die velen in verband met de woelingen in Europa in veiligheid hadden gesteld bij de „Bank of England". Deze bank investeerde gedurende het vierde decennium van de vorige eeuw enorme bedragen geld in de aanleg van Amerikaanse spoorwegen. Een afspiegeling van dit gebeuren vindt men in de spoorwegpolitiek der Ver. Staten terug. Aanvankelijk was de aanleg van spoorwegen aldaar aan bepaalde beperkingen, die door de overheid werden gesteld, onderworpen. In Georgia en Pennsylvania behoorden de spoorwegen eerst zelfs aan de staat. In de staat New York werd door de overheid een maximum spoorwegtarief vastgesteld; in de staten van New England gold een beperking ten aanzien van de dividenden, welke ten hoogste 10 à 12% mochten bedragen.

Omstreeks het jaar 1848 werd aan al deze beperkingen een einde gemaakt door een wet, welke o.a. voor de staat New York bepaalde, dat een overeenkomst van 25 personen voldoende was om een spoorweg-maatschappij te stichten. Deze verkreeg dan tevens het recht van onteigening. Vereist werd dat er door de aandeelhouders een garantie gesteld moest worden voor een bedrag van 1.000 dollar per mijl, waarvan ten minste 100 dollar moest worden volgestort. Gelijkluidende wetten volgden in de andere staten.

Ruhland [2]) schrijft hierover:

„Da die durchschnittlichen Baukosten in Nord-Amerika sich damals auf 35.000 Dollars per Meile beliefen, waren diese neuen Eisenbahn-Gesetze ganz augenscheinlich darauf zugeschnitten, die nordamerikanischen Bahnen mit dem sich zudrängenden fremden Gelde unter der Form der Eisenbahn-

---

[1]) In het jaar 1840 bedroeg de totale lengte der spoorwegen in de Ver. Staten nog slechts 4.509 km.

[2]) G. Ruhland: Die internationale landwirtschaftliche Konkurrenz, ein kapitalistisches Problem, Berlijn 1901, blz. 10.

Obligationen zu bauen, ohne dass dabei den Geldgebern selbst irgendwelche Einwirkungsrechte auf die Bahn-Gesellschaften zugestanden wurden."

De geldsom, die destijds uit Europa naar Noord-Amerika werd gezonden om in hoofdzaak te dienen voor de aanleg van spoorwegen, werd door dezen schrijver op ruim 400 millioen dollar geschat.

Buitendien werd een aanzienlijk gedeelte van de uit de goudvelden van Californië en Australië gewonnen rijkdommen in de N.-Amerikaanse spoorwegbouw geïnvesteerd.

Genoemde schrijver, die het probleem van de internationale graanhandel vooral uit een financiële gezichtshoek bestudeerde, concludeert [1]):

„Diese fast wahnsinnige Kreditwirtschaft, die nach dem Wortlaut der nordamerikanischen Eisenbahn-Gesetze bis zu dem Grade erlaubt war, dass mit einer Einzahlung von hundert Dollars eine Meile Eisenbahn gebaut werden konnte, die zu Anfang durchschnittlich 35.000 Dollars kostete und also bis zum 350-fachen Betrage die Verschuldung des eigenen Kapitals gesetzlich erlaubte, konnte natürlich nicht ewig dauern."

En verder:

„Die nordamerikanische Weizenkonkurrenz hat nicht der nordamerikanische Boden geschaffen. Denn der Boden würde niemals erklären, warum diese Konkurrenz erst seit Anfang der 60er beziehungsweise Ende der 70er Jahre empfunden wurde. Ebensowenig sind die nordamerikanischen Farmer die Träger dieser Konkurrenz. Denn soweit sie Einwanderer sind, hat sie die nordamerikanische Reklame aus den schwierigen Verhältnissen Europas herübergelockt. Und soweit sie Binnenwanderer sind, hat sie der Zusammenbruch der nordamerikanischen Ueberspekulation nach dem fernen Westen geschoben. In beiden Fällen lag die Oberleitung, also doch auch die Verantwortung nicht an den Farmern, sondern bei jener nordamerikanischen Spekulationsthätigkeit, die sich namentlich an den Bau der Eisenbahnen angeschlossen, die bekanntlich und überall den Farmern vorausgeeilt sind. Deshalb klingt nicht etwa der Schluss in den banalen Satz aus: Also sind die nordamerikanischen Eisenbahnen die Ursache der nordamerikanischen Konkurrenz. Nein — nicht die nordamerikanischen Bahnen an sich, sondern lediglich die Thatsache, dass dieses nordamerikanische Eisenbahnsystem — was ungefähr ebenso gross ist, als die Eisenbahnen der ganzen übrigen Welt zusammen genommen — in so raschem Tempo bis 1850 : 14.515 Kilometer, bis 1860 : 48.280 Kilometer, bis 1870 : 85.150 Kilometer, bis 1880 : 150.115 Kilometer, bis 1890 : 268.409 Kilometer, bis 1895 : 292.431 Kilometer gebaut wurde [2]), und zwar zum weit überwiegendsten Teile mit

---

[1]) t.a.p., blz. 11; blz. 20.

[2]) Volgens „Poor's Manual" (bij Sering, t.a.p., blz. 72) breidde zich het spoorwegnet der Ver. Staten in het tijdvak 1830—'85 als volgt uit:

1830 : 37 km	1860 : 49.016 km	1885 : 201.881 km
1840 : 4.509 km	1870 : 84.662 km	
1850 : 14.434 km	1880 : 149.358 km	

fremdem Gelde, und dass in Folge dieser wahnsinnigen Schuldenmacherei die nordamerikanischen Eisenbahnen bis 1895 im Ganzen mit einem Kapitale von mindestens 42.6 Milliarden Mark in Konkurs gekommen sind, das dabei meist verloren ging — lediglich diese Thatsachen bieten die zureichende Erklärung für die sog. nordamerikanischen Weizenkonkurrenz."

Moge Ruhland het accent wellicht wat te sterk hebben gelegd op de invloed, die van de Europese beleggingsdrang uitging, een feit is, dat de door hem naar voren gebrachte factoren voor de ontwikkeling der N.-Amerikaanse graanproductie en daarmede voor die van de wereldgraanhandel van groot belang zijn geweest.

De gevolgen van een en ander bleven dan ook niet uit. Enorme bedragen werden door de aandeelhouders van spoorwegmaatschappijen verloren, vooral toen vele maatschappijen in de crisis van 1870 failleerden. Deze verliespost werd voor het tijdvak 1856—'96 in totaal geschat op meer dan 4.2 milliard dollar. De Foville [1]) meldt, dat in de vier jaren van 1872 tot 1876, spoorwegmaatschappijen in de Ver. Staten voor meer dan vier milliard francs failleerden. In het jaar 1876 onthielden niet minder dan 615 spoorwegmaatschappijen hun aandeelhouders elk dividend en in de meeste gevallen kwamen de obligatiehouders er niet beter af.

Een aanzienlijke verbetering bracht de concentratie van de vele kleine spoorwegmaatschappijen tot grotere. Zo werd b.v. het traject van de „New York Central Railroad", van Albany naar Buffalo, aanvankelijk door niet minder dan 16 verschillende maatschappijen gecontroleerd; nog sterker kwam dit tot uiting bij de „Pennsylvania Railroad", welke een concentratie was van niet minder dan ruim 200 afzonderlijke maatschappijen.

Deze concentratie van kleine maatschappijen tot grote bevorderde ongetwijfeld een betere exploitatie van de spoorwegen, doch tevens bracht zij het gevaar met zich mede van een min of meer willekeurige tariefpolitiek. Ook de combinatie van spoorwegmaatschappijen in de „Trunk Line Pool" en de „Central Traffic Association" in de jaren van zeventig, die tot het jaar 1881 een korte vrede in de tariefoorlog tussen de

---

[1]) t.a.p., blz. 358.

maatschappijen bracht, kon geen verandering in de toestand brengen, waarbij het graanvervoer plaats vond tegen tarieven, die de kostprijs niet goed konden maken.

Dit laatste komt ook tot uiting in het feit, dat de spoorwegtarieven des zomers — wanneer de spoorwegen de concurrentie van de lage scheepsvrachten hadden te duchten — lager werden gesteld dan des winters, wanneer de spoorwegen zich in een monopoliepositie ten aanzien van het vervoer bevonden.[1])

De verliezen, die voor de spoorwegmaatschappijen uit de graantransporten uit het Westen voortvloeiden, werden gedeeltelijk verhaald op de locale tarieven, die niet zelden het honderdvoudige van de lange-afstandstarieven bedroegen.[2]) Nadat de spoorwegmaatschappijen aanvankelijk een tariefpolitiek hadden gevoerd op basis van de afgelegde afstand, zagen zij zich bij de uitbreiding van het spoorwegnet reeds spoedig gedwongen, dit zg. „afstandstarief" plaats te laten maken voor een vrachtberekening, die met een zekere vrachtprijsregressie op langere trajecten rekening hield. De meer oostelijk gelegen graangebieden konden hiervan direct profiteren.

De leiders der spoorwegmaatschappijen gaven zich vervolgens alle moeite om het vervoer per spoorweg zoveel mogelijk te animeren door verdere tariefverlagingen.

Alvorens wij de ontwikkeling van de voor het graanvervoer belangrijke spoorwegen verder volgen, achten wij het noodzakelijk beknopt stil te staan bij de politiek, die door de overheid ten aanzien van de kolonisatie werd gevoerd. De behandeling van dit onderwerp op deze plaats komt ons juist voor, omdat wij ons dan later gemakkelijker een oordeel kunnen vormen over de invloed, die door de spoorwegmaatschappijen op de kolonisatie werd uitgeoefend.

Het spreekt van zelf, dat het van uitermate groot belang was, op welke wijze de te ontginnen vlakten onder de toestromende kolonisten zouden worden verdeeld. De vast te stellen bedrijfsgrootte moest toch een belangrijke invloed uitoefenen

---

[1]) vgl. overzicht bij Sering, t.a.p., blz. 515.
[2]) Ruhland, t.a.p., blz. 16.

op de landbouwtechnische en sociale geaardheid van de te vestigen landbouwbedrijven. Ook was de vraag door wie en aan wie de grond moest worden verdeeld, van elementair belang voor de toekomstige graanproductie en voor de politieke en maatschappelijke groei van de jonge Amerikaanse staten.

De Ver. Staten verkregen na de onafhankelijkheidsverklaring in het jaar 1776, in het jaar 1789 de zgn. „Federal Constitution". Nimmer tevoren zag een centraal gezag zich tegenover een dermate moeilijke taak bij de verdeling van het grondgebied gesteld als de overheid der Ver. Staten in het begin van de negentiende eeuw. Een der belangrijkste principes, dat a priori werd aanvaard was dit, dat men besloot om het land van één centraal orgaan uit te verdelen.

Bij de wet van 19 Mei 1796 werd bepaald, dat het land zou worden verdeeld in percelen van 36 kwadraat mijlen, de zgn. „townships", die op hun beurt konden worden onderverdeeld in 36 „sections", met ieder een oppervlakte van 640 acres; deze „sections" werden dan weer onderverdeeld in vier gelijke oppervlakten van ieder 160 acres. Elke sectie grensde aan een openbare weg.

Deze practische en radicale indeling van het grondgebied had, hoewel er ook bezwaren aan verbonden waren [1]), het voordeel, dat men aaneengesloten bedrijven verkreeg, die op doelmatige wijze konden worden geëxploiteerd. Hiertoe droeg tevens de bepaling bij, dat iedere koper van grond verplicht was hierop een huis te bouwen.

Voor de overheid had dit systeem van gronduitgifte het voordeel, dat het eenvoudig was en eventueel aan derden kon worden opgedragen, zoals in het midden van de vorige eeuw ook inderdaad geschiedde.

Minder gelukkig dan met het indelingsschema van de gronden was de overheid met de uitgifte daarvan.

De wet van 1796 bepaalde, dat, zodra een zekere oppervlakte land opgemeten was, deze aan den meest biedende, doch voor niet minder dan 2 dollar per acre en in niet kleinere percelen dan 9 Engelse kwadraat mijlen (23.3 km^2) in eenmaal mocht worden verkocht. Hiermede werd het kleine boeren van

---

[1]) vgl. Sering, t.a.p., blz. 160.

den beginne af aan onmogelijk gemaakt om zich door rechtstreekse aankoop een stuk grond te verwerven. De grond werd gekocht door kapitaalkrachtige particulieren of door combinaties daarvan, die veelal de grond op hun beurt „en detail" verkochten. Deze wet van 1796 had zodoende enorme grondspeculaties tot gevolg. Toen in het jaar 1820 de minimum-prijs per acre tot ¼ dollar werd teruggebracht, betekende dit slechts een kleine verbetering.

Eerst onder President Jackson werd de positie voor de kleinere, minder kapitaalkrachtige boeren beter, dank zij de wet van 1830. Deze wet bepaalde, dat elke ontginner, die voordien openbaar land bebouwde, het voorrecht zou genieten een gedeelte hiervan, doch ten hoogste 160 acres, tot de minimumprijs te kopen. De President verzette zich ertegen, dat enorme bedragen geld voor de bondskas door de nieuw-gevestigden in het Westen werd opgebracht, terwijl uiteindelijk slechts een klein percentage daarvan aan de Westelijke landbouwgebieden ten goede kwam. De landspeculatie werd tegengegaan, ongeacht het verzet van de zijde der speculanten en banken.

Betekende de wet van het jaar 1830 dus een belangrijke verbetering ten aanzien van hen, die zich hadden gevestigd, de positie van de nog niet gevestigde, talrijk toestromende immigranten en van Amerikanen, die zich in het Westen wilden vestigen, werd er niet door verbeterd. Ook was het President Jackson niet gelukt om zijn voornemen, het land gratis ter beschikking van de ontginners te stellen, te verwezenlijken.

Het verzet van de kolonisten tegen het feit, dat zij geld moesten betalen om met grote inspanning en opoffering de maagdelijke gronden te mogen ontginnen, uitte zich tenslotte georganiseerd in de „anti-rent-movement".

Het is vanzelfsprekend niet onze bedoeling hier een gedetailleerde beschrijving te geven van de kolonisatie-politiek, die sedert het einde der achttiende eeuw door de Amerikaanse overheid werd gevoerd. Voor een juist begrip van de ongeevenaard snelle ontwikkeling van de N.-Amerikaansche graanverbouw is het evenwel noodzakelijk nog op enkele punten te wijzen.

Een aanmerkelijke verbetering in de bovengeschetste toestand bracht de zgn. „Homestead-Act" van 20 Mei 1862. Deze

wet bepaalde, dat iedere persoon, die de leeftijd van 21 jaar had bereikt en Amerikaans burger was — of het voornemen te kennen gaf zulks te willen worden — het recht verkreeg om zich te vestigen op 80 acres land, indien dit tussen gereserveerd spoorwegland was gelegen, of op 160 acres, indien het elders gelegen openbaar land betrof. De toekomstige bezitter moest daarbij onder ede verklaren, dat hij het te zijner beschikking gestelde land inderdaad zou cultiveren en bewonen. Indien na verloop van 5 jaren onder getuige bewezen kon worden, dat aan de laatstgenoemde voorwaarden gedurende deze tijd was voldaan, werd het land geschonken. Speciale bepalingen beperkten verder de mogelijkheid tot landspeculatie.

Ook onder deze wet bleef de mogelijkheid bestaan zich de grond spoediger toe te eigenen dan eerst na 5 jaren. Na 6 maanden kon men n.l. de ter beschikking gestelde oppervlakte kopen tegen de wettelijke minimumprijs.

Deze wet van het jaar 1862 was van bijzonder grote betekenis voor de agrarische ontwikkeling van de Ver. Staten. Het was onder deze wet, dat vele millioenen immigranten en andere kolonisten zich in de Westelijke landbouwgebieden vestigden.

Wij aanvaarden het thans als iets vanzelfsprekends, dat het bedrijfstype in de uitgestrekte graangebieden der Ver. Staten overwegend dat van het middelgrote bedrijf is; doch hoe zou de sociale, politieke en agrarische ontwikkeling van het land geweest zijn, indien de wet van 1862 niet tot stand ware gekomen?

In de Zuidelijke staten kende men van oudsher het grootgrondbezit, dat geheel andere toestanden met zich bracht. Ongetwijfeld heeft de overwinning van de Noordelijke Staten op de Zuidelijke Staten in de Secessie-oorlog er in hoge mate toe bijgedragen, dat het Noorden verschoond bleef van het grootgrondbezit. Al bevorderde de wet van 1862 het klein-grondbezit, zulks neemt niet weg, dat zij de mogelijkheid tot groepering van diverse bedrijven tot grotere niet uitsloot, omdat deze wet niet bepaalde, hoeveel acres maximaal door één persoon mochten worden bezeten.

Ten behoeve van een stelselmatige bebossing, bepaalde de zgn. „Timber Culture Act" van 3 Maart 1873, dat aan ieder,

die de leeftijd van 21 jaren had bereikt en Amerikaans burger was of wenste te worden, 160 acres prairieland kon worden geschonken, mits hiervan ten minste $^1/_{16}$ gedeelte werd bebost en gedurende acht achtereenvolgende jaren werd onderhouden. Samengevat, bestonden er voor den kolonist na het jaar 1873 dus de volgende mogelijkheden om zich land te verschaffen:

1. 160 acres, door aankoop tot een prijs van 200 dollar; of, indien het land tussen spoorwegland was gelegen tot een prijs van 400 dollar.
2. 160 acres of 80 acres volgens de Homestead-Act van 1862.
3. 160 acres, met de verplichting hiervan $^1/_{16}$ gedeelte te bebossen, volgens de wet van 1873.

Tenslotte bepaalde de wet van 3 Maart 1879, dat onafhankelijk van de ligging ten aanzien van het spoorwegland, steeds 160 acres ter beschikking konden worden gesteld.

Langs volkomen legale weg kon de kolonist zich zodoende 480 acres land verschaffen. Deze oppervlakte, die door den kolonist van één centraal punt uit moest worden bewerkt, was veelal te groot en dit is wellicht de oorzaak geweest van een overmatige roofbouw en van funeste grondspeculaties, thans niet door de grootkapitalisten, maar door de boeren zelf.

Wij willen thans onze onderbroken bespreking van de aanleg der Spoorwegen in de Ver. Staten voortzetten. Sedert het jaar 1850, dus ongeveer twintig jaren nadat de eerste spoorweg in de Ver. Staten werd gebouwd, rekende de overheid het tot haar plicht om invloed op de spoorwegaanleg uit te oefenen. Voordien waren, zoals wij reeds zagen, wel beperkingen ten aanzien van de tarieven of de toelaatbare dividenden gesteld, doch eerst na het midden van de vorige eeuw ging de overheid ertoe over om de bouw van spoorwegen te stimuleren, o.a. door aanzienlijke landschenkingen aan particuliere spoorwegmaatschappijen. Deze zgn. „landgrants" namen tenslotte zodanige omvang aan, dat tot het jaar 1871 reeds 187 millioen acres land (= 775.000 km^2), d.w.z. een oppervlakte gelijk aan circa de helft van het Duitse Rijk vóór 1914, aan de spoorwegmaatschappijen werd geschonken.

Hoewel de gunstige invloed van deze landschenkingen op de spoorwegbouw en daarmede op de graanverbouw vaststaat,

hadden deze schenkingen toch ook een schaduwzijde. De spoorwegmaatschappijen — die als agrarische ondernemers zelf geen belang hadden bij de hun ter beschikking gestelde gronden, doch veeleer bij een dichtbevolkt, welvarend landbouwgebied, dat door de spoorlijnen werd doorkruist — verkochten het land dikwijls in grote oppervlakten tegelijk aan één koper.

Dergelijke transacties, zulks zal ons na het bovenstaande duidelijk zijn, vormden een gevaar voor de rechtvaardige uitgifte der gronden, zoals deze door de wet van 1862 was bedoeld. Toch mogen wij vaststellen, dat het doel, dat de Homestead-Act beoogde, in grote trekken wel werd bereikt. In het jaar 1880 hadden de boerderijen in de Ver. Staten gemiddeld een oppervlakte van 134 acres of wel 54 ha.

De volgende tabel geeft ons omtrent de verdeling een indruk [1]):

	Aantal	%
Bedrijven beneden 20 acres = 8 ha . . .	393.990	9.8
„ 20— 100 acres = 8—40,5 ha .	1.814.384	45.3
„ 100—1000 acres = 40,5—405 ha	1.771.995	44.2
„ boven 1000 acres	28.578	0.7

In het jaar 1880 waren 7.670.493 personen werkzaam op in totaal 4 millioen landbouwbedrijven, zodat hieruit ook reeds blijkt, dat het kleine en middelgrote bedrijfstype in de Ver. Staten domineerde.

Ondanks het feit, dat aan de landschenkingen van de spoorwegmaatschappijen bezwaren kleefden, waartegen de openbare mening der Ver. Staten zich tenslotte heftig uitte, hebben wij toch de overtuiging dat de voordelen zwaarder wogen dan de nadelen.

Wallace heeft deze ontwikkeling als volgt samengevat [2]):

„Had our railroads been extended into the West only as the growth of our population made necessary an increased supply of food, it is reasonable to suppose that freight charges would have been fixed at figures which would have made sure of operating costs and a fair return upon the capital invested. Under such conditions it is reasonable to suppose further that manufacturing and industry, and with them a consuming population, would have moved westward following the extension of agriculture. But a different

[1]) Sering, t.a.p., blz. 138.

[2]) H. C. Wallace: The farmers and the railroads; Proceedings of the Academy of political science, Volume X, no. 1, Columbia University 1922, blz. 65.

policy was followed. Our people were possessed of a fever to occupy the country. Landgrants and subsidies of all sorts were offered for railroadbuilding, and as these new roads were necessarily dependent for their principal revenue on agricultural tonnage and tonnage on goods the farmers would buy, freightrates were based on what the traffic would bear, rather than on what might be shown to be a fair charge for the service rendered based on operating costs and interest on the actual investment. Thus rates on grain were fixed at a point which would not discourage the growing of grain, while rates on live-stock were so adjusted as to come just within the point at which the stockman could better afford to ship than to make his stock walk to market. In those days of western development it was the policy of railroad managers to foster agriculture along their various lines, for the very good reason that they depended upon agriculture for a living."

De spoorwegexploitanten hadden er belang bij „to keep the farm and the factory as far apart as possible in order that the railroad might haul their respective products the longest possible distances". Hieruit komt wel zeer sterk naar voren, welk een belangrijke invloed door de spoorwegmaatschappijen werd uitgeoefend op de economische ontwikkeling en de sociale geaardheid van de Ver. Staten. „The railroad manager", aldus dezelfde kundige schrijver, „was a law unto himself, made rates according to his own sweet will, and made and unmade individuals and communities in his own interest and the interest of his own road."

De concurrentiestrijd tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen veroorzaakte steeds lagere vrachten voor het graanvervoer tot in het laatste decennium van de vorige eeuw.

Nog in het jaar 1860 bedroeg de spoorvracht voor granen 2 cents per ton per mijl en men meende, dat dit de laagste vracht zou zijn, die ooit zou kunnen worden berekend. De jaren nadien zouden echter leren, dat het minimum in de spoorvrachten nog niet bereikt was. Dank zij het toenemend aanbod van goederen en de scherpere concurrentie, gepaard aan een verdere technische perfectionnering, konden de vrachten worden verlaagd. De vrachtkosten per ton en per mijl daalden als volgt: [1])

1867 : 1.92 d. cents	1890 : 0.927 d. cents
1870 : 1.89 „ „	1895 : 0.839 „ „
1880 : 1.28 „ „	1900 : 0.729 „ „
1885 : 1.00 „ „	

[1]) Zie voor overzicht van de verlaging der vervoerskosten over het traject Chicago-New York, o.a. Wolf, t.a.p., blz. 123.

De spoorvracht voor 100 pond tarwe, van St. Louis naar New York daalde in het tijdvak 1877—'98 van 41 dollar cents tot 22.25 dollar cents; die voor een barrel meel van 82 dollar cents tot 45.10 dollar cents. [1])

Tussen de jaren 1868 en 1880 daalde de spoorwegvracht voor 1 bushel tarwe van Chicago naar New York van 42 dollar cents tot 14.5 dollar cents, tenslotte tot 11½ dollar cents in het jaar 1898. Aan het einde van het decennium 1870—'80 werd reeds 75% van het graan, dat voor de Atlantische havens bestemd was, per spoor vervoerd.

Ten aanzien van het verband tussen de Amerikaanse spoorwegaanleg en de ontwikkeling van de wereldgraanhandel moeten wij nog op één punt wijzen.

Opmerkelijk is namelijk, dat de eerste grote spoorweglijnen uit de Westelijke graangebieden niet naar de Oost-kust, doch naar het Zuiden liepen (o.a. de „Illinois Central Railroad"). Een verklaring hiervoor vinden wij in het feit, dat vóór de Secessie-oorlog het belangrijkste consumptiegebied van het in de Ver. Staten verbouwde graan niet in West-Europa, noch in de industriegebieden aan de Atlantische kust, doch in de dichtbevolkte Zuidelijke Staten en vooral in de katoendistricten langs de Mississippi lag. De burgeroorlog, die voor de Zuidelijke Staten van zulk een ingrijpende betekenis was, deed de katoenverbouw sterk teruglopen. Dit was voor de Noordelijke graangebieden, waarvan het centrum destijds in de staat Illinois lag, aanleiding om hun surplus elders te plaatsen en wel in de eerste plaats in de Oostelijke industriegebieden, die op dat moment juist tot ontwikkeling kwamen. Van dat ogenblik af stroomde het graan van het Westen naar het Oosten, in welke route Chicago reeds spoedig het centrum vormde. Het jonge Amerikaanse volk was ondertussen dermate in beslag genomen door de ontsluiting van de mogelijkheden op het gebied van de landbouw, industrie, mijnbouw en spoorwegaanleg, dat het zich de weelde kon veroorloven, zijn handelsvloot, die aan het begin van de negentiende eeuw nog op de grootste tonnage kon bogen, te verwaarlozen. Het over-

[1]) Day, t.a.p., blz. 769, I.

zeese vervoer van graan liet het aan andere volken over.[1])

Toen, na het midden van de vorige eeuw ook de West-Europese importbehoefte aan graan zich sterker deed gevoelen, was de richting, waarin in den vervolge het surplus van de onafzienbare, jong-ontgonnen graangebieden zou moeten worden afgezet, bepaald. Van dat moment af ontwikkelden zich de spoorlijnen en de exporthavens, ontstond een steeds betere handelsorganisatie[2]) en werd de neiging om nog meer graan te verbouwen en om voort te gaan met het ontginnen van nieuwe gronden, aangewakkerd.

De ontwikkeling van de graanverbouw *ten Westen van het Rotsgebergte,* voornamelijk in de staten Washington, Oregon en Californië, had een volkomen ander karakter dan die in de graangebieden ten Oosten van deze bergketen, zowel ten aanzien van de Europese invloed daarop, als t.a.v. de immigratie en de spoorwegaanleg. Tot het begin van de negentiende eeuw was dit gebied nog vrijwel onbekend in Europa. Economische betekenis bezat het destijds nog in het geheel niet. Aan de Spanjaarden was het niet gelukt dit gebied met zijn vele mogelijkheden tot bloei te brengen. Eerst nadat Mexico zich in het jaar 1823 onafhankelijk had gemaakt van Spanje viel er een verbetering te bespeuren en ontwikkelde zich onder het grootgrondbezit enige veeteelt.

Ten aanzien van de graanverbouw vertoonde Californië wel de meest voorspoedige ontwikkeling. Een mijlpaal in de geschiedenis van dit land betekende de afscheiding van Mexico en de aansluiting bij de Ver. Staten, na de Amerikaans-Mexicaanse oorlog, in het jaar 1848. In hetzelfde jaar werd goud ontdekt aan een der zijrivieren der Sacramento. Hiermede stond dit land plotseling in het brandpunt van de belangstelling der wereld. Duizenden goudzoekers uit Europa, doch vooral ook uit de Amerikaanse Staten, trokken nu naar de goudvelden.

Was de graanverbouw in de eerste helft van de vorige eeuw

---

[1]) vgl. Fitger, t.a.p., blz. 73.

[2]) vgl. F. L. van Muiswinkel: De verzamelende graanhandel in de Vereenigde Staten van Amerika, Canada en Argentinië. Haarlem 1933.

nog van geringe betekenis in het gebied ten Westen van het Rotsgebergte, sedert het midden van die eeuw nam deze dermate toe, dat zelfs een surplus beschikbaar kwam. Deze toename werd zowel veroorzaakt door de toegenomen consumptie in deze gebieden zelf, als door het feit, dat teleurgestelde „golddiggers" zich op de tarweverbouw (nadien ook op de gerstverbouw) wierpen.[1]) Het surplus werd in den beginne voornamelijk per schip langs de Sacramento, San Joaquin, Columbia, Willamette en Snake River naar San Francisco, Portland en Spokane vervoerd.

De Amerikaanse en Europese immigranten namen reeds spoedig een leidende positie in onder de agrarische bevolking, dank zij hun grotere vlijt en vakkennis. Vooral in het decennium 1870—'80 nam de graanverbouw, voornamelijk die van tarwe en gerst, in de eerder genoemde staten sterk toe.

Wij zullen hier niet stilstaan bij al die factoren, welke hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van dit gebied als belangrijke graanexporteur, doch slechts op enkele punten wijzen, die het bewijs leveren, dat het in deze een ontwikkeling betreft, welke zich vrijwel onafhankelijk voltrok van die ten Oosten van de Rocky Mountains.

In het jaar 1880 produceerde het gebied ten Westen van deze bergketen, 38.4 millioen bushel tarwe, of wel 8.3% van de totale tarweproductie der Ver. Staten, waarvan 29 millioen bushel, of ook 6.3% alleen in Californië werd geoogst. Voor de wereldgraanhandel was dit gebied evenwel van groter belang, dan men uit deze cijfers oppervlakkig beschouwd zou concluderen. Leverden de hiervoor besproken „Atlantische" gebieden (ten Oosten van het Rotsgebergte) hun surplus behalve naar Europa voornamelijk naar de dichtbevolkte Oostelijke kustgebieden en aan die in de Golf-staten, van de totaal-import uit de Ver. Staten in Groot-Britannië was in de jaren 1879: 17%; 1880 : 11.3%; 1881 : 27.4%; 1882 : 37.1%; 1883 : 34.3% en 1884 : 29.6%, afkomstig van de Pacific-kust[2]).

Een moeilijkheid voor het gebied aan de Pacific-kust vormde

---

[1]) vgl. ontwikkeling Australische graanverbouw, blz. 141.
[2]) vgl. Sering, t.a.p., blz. 222.

de omstandigheid — althans vóór de opening van het Panamakanaal [1]) (1902) — dat het belangrijke W.-Europese consumptiegebied niet minder dan ongeveer 16.000 Engelse zeemijlen van de Pacific-kust was verwijderd. De tarwe-export van de Pacific-kust vond in verband hiermede voornamelijk met zeilschepen via Kaap Hoorn plaats; de reis naar Europa duurde dan gemiddeld vier tot vijf maanden. Een gevolg hiervan was o.a. ook, dat vooral „gezakt" werd geladen, ofschoon hiertoe ook andere factoren aanleiding gaven. [2])

Gezien in verband met de ontwikkelingsgeschiedenis van de wereldgraanhandel moeten wij de export, die uit de gebieden ten Westen van het Rotsgebergte plaats vond in ons betoog over de ontwikkelingsgeschiedenis van het N.-Amerikaanse graanaanbod in het algemeen betrekken, zulks ongeacht het verschil, dat ten aanzien van de graanverbouw en het -vervoer, zo ook ten aanzien van de handelsorganisatie in de overige gebieden, bestond. Hoewel de afstand tot het belangrijke W.-Europese consumptiecentrum aanmerkelijk groter was dan die tussen de Atlantische kust en dit gebied, maakte dit ten aanzien van de vrachtkosten slechts weinig uit.

In de jaren 1882—'85 bedroeg de vracht van 1 ton graan van Chicago naar New York per spoor en verder per schip naar Liverpool gemiddeld ongeveer 34 sh. per ton. Daarentegen accepteerden de beste ijzeren schepen in het jaar 1883 van San Francisco „of orders" naar Cork, zeevracht voor 27½ sh. per ton graan. In December 1883 en in November 1884 werd zelfs gecharterd voor 21½ sh. resp. 22½ sh. per ton. Voor houten schepen en zulke, die direct met bestemming Liverpool werden gecharterd, werd meestal zelfs nog 2½ sh. minder betaald.

Gezien in verband met het vrachtkosten-probleem, lag San Francisco dus niet verder van Liverpool verwijderd dan Chicago. Deze omstandigheid had onder meer tot gevolg, dat bij kleinere afstand tot de aflaadhavens en dezelfde f.o.b. prijs, [3]) de tarwe-

---

[1]) Dit kanaal bekortte de afstand van San Francisco naar New York met circa 19000 km.

[2]) vgl. van Muiswinkel, t.a.p., blz. 85.

[3]) „Free-on-board" in aflaad-haven.

prijzen, die aan den Californischen boer konden worden betaald hoger waren dan die, welke aan de verbouwers in de Westelijke prairiegebieden konden worden gegeven. De hogere Californische arbeidslonen compenseerden dit voordeel evenwel weer. Van een directe invloed van de spoorwegaanleg op de graanverbouw en -handel was in het Pacific-gebied aanvankelijk, d.w.z. vóór het jaar 1875, nauwelijks sprake.

Eerst na de uitbouw der transcontinentale spoorwegen kwam hierin enige wijziging, hoewel de richting van het graanvervoer toch in de eerste plaats tegengesteld bleef aan die in de overige delen der Ver. Staten. Ten aanzien van het graantransport naar de kust bestond er, zulks in tegenstelling tot de ontwikkeling in de „Oostelijke" staten, geen grote concurrentie tussen de spoorwegen en het watertransport, althans, nadat de spoorwegen hun eerste ontwikkelingsstadium achter de rug hadden. Het vervoer van het graan, dat dicht bij de reeds genoemde rivieren werd verbouwd, vond zijn weg naar de kust met kleine schepen, al het overige graan werd per spoor vervoerd.

Deze beknopte beschouwing kunnen wij tenslotte afsluiten met de conclusie, dat, hoewel de gebieden ten Westen van het Rotsgebergte staatkundig tot de Ver. Staten behoorden, zij zowel ten aanzien van de ontwikkeling van de graanverbouw, als ten aanzien van de invloed van economische, sociale en verkeerstechnische factoren een afzonderlijke plaats innemen, doch tevens, dat de graanverbouw in deze Westelijke Staten — en dan in de eerste plaats de verbouw van tarwe — in de tweede helft van de negentiende eeuw in belangrijke mate heeft bijgedragen tot de invloed, die in het bijzonder de N.-Amerikaanse landbouw op de ontwikkeling van de wereldgraanhandel heeft uitgeoefend.

Hoewel het aanbod van Canadees graan op de wereldgraanmarkt vóór het jaar 1890 van uitermate geringe betekenis was, menen wij toch goed te doen enkele punten uit de ontwikkeling van de *Canadese graanverbouw* op deze plaats te bespreken. Immers vooral na genoemd jaar verkreeg Canada op de wereldgraanmarkt een toenemende betekenis. Daar deze ontwikkeling met die in de U.S.A. vele punten van overeenkomst ver-

toont en daar wij in het vierde hoofdstuk hier nader op ingaan, menen wij ons op deze plaats tot een beknopte bespreking te kunnen beperken.

Het tijdstip, waarop het samenstel van factoren invloed uitoefende op de agrarische ontwikkeling van Canada en zodoende ook het tijdstip, waarop het Canadese graanaanbod zich in de wereldgraanhandel deed gevoelen, lag enkele decennia later dan bij de Ver. Staten.

Van Muiswinkel [1]) schrijft hierover aldus:

„De aanzienlijke plaats, die Canada in het economisch leven inneemt, dankt het aan den onmetelijken agrarischen rijkdom, die door den aanleg van den Canadian Pacific Railroad werd ontsloten. De voltooiing van dezen spoorweg in het jaar 1886 verbond Canada's geografisch heterogene deelen tot een economische eenheid, gaf den stoot tot de ontwikkeling van een op moderne leest geschoeiden graanbouw, en schiep de voorwaarden voor de ontplooiing van den graanhandel. De eerste officieele gegevens omtrent den graanbouw dateeren van het jaar 1871 en vermelden een met tarwe bebouwde oppervlakte van 1.646.781 acres in de provincies Nieuw-Schotland, Nieuw-Brunswijk, Quebec en Ontario. Evenals in de Ver. Staten van Amerika nam de verbouw een aanvang in de gebieden langs de Atlantische kust, en breidde hij zich langzamerhand in Westelijke richting uit. Tot 1880 leverde Ontario meer dan de helft der agrarische productie; na 1880 krijgen de Westelijke prairieprovincies de overhand."

In het jaar 1867, toen de provincies Ontario, Quebec, N.-Brunswijk en N.-Schotland zich aaneensloten tot de „Dominion of Canada" en deze de betreffende grondbezittingen van de Hudson Bay Cy. overnamen, was er van een enigszins belangrijke graanverbouw nog nauwelijks sprake. De feitelijke agrarische exploitatie van de Westelijke Canadese gebieden werd eerst met kracht ter hand genomen in het laatste decennium van de vorige eeuw, aan het einde waarvan nog een tweetal transcontinentale spoorwegen aan de C.P.R. werd toegevoegd. Tot het midden van de negentiende eeuw had het graanvervoer uitsluitend plaats gevonden langs de van nature daartoe aangewezen vervoerswegen, n.l. over de grote meren en over de St. Laurens. Met de aanleg van spoorwegen, waartoe ook hier weer grote sommen geld in Europa werden geleend, werd de richting, waarin de immigranten en andere kolonisten

---

[1]) t.a.p., blz. 87.

het land binnentrokken, niet meer uitsluitend bepaald door de waterwegen, doch ook door de spoorlijnen.

De kolonisatie van de W. gebieden van Canada bracht een omwenteling teweeg. De kolonisatie werd zowel rechtstreeks door de overheid als door de spoorwegmaatschappijen krachtig bevorderd. Het aantal immigranten bedroeg in de jaren van negentig gemiddeld 37.000 per jaar en nam nadien toe tot gemiddeld 140.000 in het decennium 1900—'10, terwijl het een hoogtepunt bereikte in het jaar 1913 met 400.000 immigranten. Tussen de jaren 1871 en 1911 nam de Canadese bevolking toe van 3.7 millioen tot 7.2 millioen zielen; van laatst genoemd aantal woonde in 1911 niet minder dan een vijfde gedeelte in de Westelijke prairieprovincies.

Dat het mogelijk was om Canada in een tijdsbestek van enkele decennia tot een der belangrijkste graanverbouwende en -exporterende landen ter wereld te ontwikkelen, was vooral te danken aan het feit, dat men daarbij de kolonisatiegeschiedenis van de Ver. Staten tot voorbeeld kon nemen. De ervaring daarbij opgedaan, heeft de kolonisatie van de Canadese landbouwgebieden ongetwijfeld veel nut bewezen.

Ten aanzien van de migratie verkeerde Canada intussen vooral vóór het einde van de negentiende eeuw in een eigenaardige situatie. Meer dan in de Ver. Staten moesten de Europese emigranten namelijk geanimeerd worden om zich in Canada te vestigen. Onbekendheid met dit land en vooral met zijn klimatologische omstandigheden veroorzaakten aanvankelijk, dat men in sterke mate de voorkeur gaf aan vestiging in de Ver. Staten. Men bedenke in dit verband, dat de candidaat-emigranten in Europa aanvankelijk wel de nodige mededelingen ontvingen van hun familieleden en vrienden, die naar Amerika waren vertrokken, echter ten aanzien van Canada was men het minst georiënteerd. In den beginne meende de Canadese overheid een vlotte kolonisatie dan ook het best te kunnen dienen door de immigratie zelf te leiden en te stimuleren. Spoedig moest zij evenwel vaststellen, dat zij deze taak moeilijk ten uitvoer kon brengen en werd het Amerikaanse systeem aanvaard, waarbij de overheid zich bepaalde tot de voorbereidingswerkzaamheden, die aan de kolonisatie vooraf moesten gaan, zoals het opmeten van land en de uitgifte daarvan, terwijl de

propagandistische werkzaamheden aan speciale agenten en daartoe gesubsidieerde maatschappijen werden overgelaten. Door middel van het overbrengen van gehele Europese dorpsbevolkingen en het ronselen van particuliere landbouwers trachtte men een vlotte kolonisatie van het land te bevorderen. Ook stelde de Canadese overheid meer dan in de Ver. Staten den individuelen kolonist in de gelegenheid land te kopen, terwijl tevens de landschenkingen hier op ruimere basis plaats vonden. Het spreekt vanzelf, dat de grondspeculatie hierdoor ook in de hand werd gewerkt. Tevens veroorzaakte dit soort speculaties, dat de grondprijzen in de nog niet geheel gekoloniseerde Westelijke gebieden bij voorbaat reeds werden opgetrokken tot het niveau, dat in de Oostelijke landbouwgebieden gold. [1]) De concurrentiemogelijkheden, die juist in de Ver. Staten van Amerika zo sterk naar voren waren gekomen, dreigden hierdoor in het gedrang te geraken.

Ook ten aanzien van de aanleg der spoorwegen bestonden fundamentele verschilpunten met de ontwikkeling, die wij in de Ver. Staten van Amerika volgden. Deze zijn vooral toe te schrijven aan het feit, dat Canada door strengere winters is gekenmerkt dan de Ver. Staten. Het gevolg hiervan is, dat de aanleg van spoorwegen in Canada — waar de waterwegen ongeveer 5½ maand in een jaar dichtgevroren zijn —, veel meer mogelijkheden bood, dan in de Ver. Staten en het spreekt dan ook vanzelf, dat de aanleg van spoorwegen in Canada tot een nog ingrijpender structuur-verandering heeft geleid dan in de Ver. Staten.

Behalve door deze factoren, werd de aanleg van spoorwegen in Canada tevens door politieke motieven beïnvloed. Canada toch behoorde tot het Britse Imperium en uit dien hoofde was het voor Engeland van belang, om een eventuele gehele of gedeeltelijke aansluiting van Canada bij de Ver. Staten te verhinderen.

Zo geschiedde de bouw van de Canadian Pacific Railroad niet in de eerste plaats om de Westelijke graangebieden te ontsluiten, doch vooral om over een snelle weg van de Stille- naar de Atlantische Oceaan te beschikken teneinde daardoor Brits Columbia hechter aan de Oostelijke Canadese gebieden te bin-

[1]) vgl. Sering, t.a.p., blz. 369.

den. Toch heeft de bouw van deze spoorweg, doch ook die der andere spoorwegen, bijzonder grote invloed uitgeoefend op de agrarische ontwikkeling van Canada.

§ 4. *De Verenigde Staten van Noord-Amerika en de ontwikkeling van de wereldgraanhandel.*

Zoals wij in het voorgaande releveerden, oefende speciaal de plotselinge agrarische ontwikkeling van de Ver. Staten sterke invloed uit op het ontstaan van de wereld-graanhandel. Bepaalden wij ons toen in het bijzonder tot een beschouwing van de diverse factoren, die van groot belang waren voor het in cultuur brengen van de jonge Amerikaanse graangebieden, thans willen wij nagaan welke invloed deze agrarische en technische evolutie uitoefende op de ontwikkeling van de wereldgraanhandel. Daarbij zullen wij ons weer speciaal bepalen tot het artikel tarwe, daar deze graansoort zoals eerder werd opgemerkt, steeds doorslaggevend was voor het beeld van de totale wereldgraanmarkt.

In de periode 1831—'40 werden uit het gebied der Ver. Staten slechts ruim 200.000 bushel tarwe geëxporteerd. In het jaar 1849 bedroeg het tarwe-areaal circa 5 millioen acres [1]), dat 90 à 92 millioen bushel [2]) opbracht.

In het jaar 1849, dat als een slecht oogstjaar gold, telde de bevolking van de Ver. Staten 23 millioen zielen; per hoofd der bevolking kwamen in dat jaar dus slechts 4 bushel tarwe beschikbaar, terwijl de gemiddelde consumptie per hoofd toen op 5 bushel werd berekend. Een eventueel overschot uit de Noordelijke staten was in normale jaren juist voldoende om de behoefte van de Zuidelijke staten te dekken. Bij slechte oogst was het noodzakelijk graan van elders te importeren; in 1838, een jaar dat eveneens een slechte oogst leverde, geschiedde dit zelfs uit het Zwarte Zeegebied. Reeds spoedig, d.w.z. in het tijdsbestek van enkele decennia, zou deze situatie evenwel

[1]) 1 acre is 40.467 are.

[2]) 1 bushel tarwe (imperial) is 36.349 liter; in Noord-Amerika gebruikt men veelal de Winchester bushel, welke met 35.238 liter overeenkomt.

radicaal worden gewijzigd. De met tarwe bebouwde oppervlakte werd sterk uitgebreid, zoals uit onderstaande cijfers valt af te leiden: [1])

TARWE-AREAAL IN 1000 ACRES à 40.467 ARE

1849: 5.000	1871: 19.943	1886: 36.806
1858: 14.500	1875: 26.381	1887: 37.641
1869: 20.000	1880: 37.986	1888: 37.336

In het tijdvak 1850—'80 nam de tarweproductie in de Ver. Staten relatief sterker toe dan de bevolking. Nadien viel een tegenovergestelde ontwikkeling waar te nemen. Deze beide feiten bepaalden de plaats, die de Ver. Staten tot de jaren van tachtig van de vorige eeuw en nadien tot de wereldoorlog 1914—'18 in de wereldgraanhandel innamen. Per hoofd der bevolking kwamen achtereenvolgens gemiddeld de volgende hoeveelheden van de tarweoogst beschikbaar: [2])

Jaar	kg	Jaar	kg	Jaar	kg
1849	118	1879	249	1890—'94	200
1870—'74	175	1880—'84	240	1895—'98	198
1875—'79	213	1885—'89	202		

Zolang de tarweproductie aanmerkelijk sneller toenam dan de bevolking, kon deze laatste per hoofd een toenemende hoeveelheid tarwe consumeren. Zodra de bevolkingsaanwas evenwel sterker was dan die der productie, zoals sedert het laatste decennium der vorige eeuw tot 1914, moest een reductie in de tarweconsumptie intreden, althans zolang de export op dezelfde voet werd voortgezet. De binnenlandse tarweconsumptie werd aanvankelijk nog nadelig beïnvloed door de ontwikkeling van de wereldgraanhandel, die verantwoordelijk gesteld moest worden voor een toenemende exportdrang. De ontwikkeling van de vervoers- en opslagtechniek bevorderde, dat graan, dat vroeger niet uit het binnenland kon worden afgevoerd, voor export beschikbaar werd gesteld. Een steeds groter percentage van de oogst werd geëxporteerd, zoals de volgende cijfers ons leren:

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., I, blz. 109.
[2]) vgl. ibidem, II, blz. 89.

Gemiddeld over de jaren	Percentage, dat van de oogst werd geëxporteerd
1869—'73	18.8
1874—'78	25.3
1879—'83	34.9
1884—'88	27.7
1889—'93	39.3
1894—'98	35.0

De tarweconsumptie, die in het tijdvak 1868—'77 gemiddeld 108 kg per hoofd der bevolking bedroeg, daalde tot gemiddeld 78 kg in de periode 1893—'97. In hetzelfde tijdvak nam de consumptie van mais, gerst en rogge ook af, terwijl die van haver enigszins toenam.

De Burgeroorlog (1861—'65) betekende niet slechts uit sociaal en politiek oogpunt beschouwd een mijlpaal in de ontwikkelingsgeschiedenis van de Ver. Staten, doch beïnvloedde tevens in hoge mate hun plaats als graanexporteur. Door het wegvallen van het Zuidelijke consumptiegebied tijdens deze oorlog, kwam meer graan voor export beschikbaar. In het tijdvak 1860—'65 nam de tarwe-export met niet minder dan ongeveer het negenvoudige toe, n.l. van plm. 4 millioen bushel tot 36 millioen bushel. Gedurende deze burgeroorlog hadden tal van factoren de afzet van tarwe, tegen voor de verbouwers gunstige prijzen, bevorderd. In Europa, vooral in Groot-Britannië, vond de Noord-Amerikaanse tarwe een goede afzetmogelijkheid. Hoewel destijds de prijzen op de West-Europese markt door het massale aanbod uit Amerika, bij gelijktijdig gunstige Europese oogsten, sterk werden gedrukt, kreeg de Amerikaanse boer desalniettemin een goede beloning voor zijn tarwe, zulks tengevolge van de overmatige circulatie van papier-geld in de Ver. Staten. Hierdoor werd een gunstige valutaverhouding van de Amerikaanse dollar tegenover het pond-sterling teweeggebracht.

Na de Secessie-oorlog (1861—'65) werd de afzetmogelijkheid tijdelijk gereduceerd; de boeren in de Westelijke graangebieden klaagden toen zelfs, dat de tarweverbouw niet meer rendeerde. Dat de agrarische crisis, die zich gedurende korte tijd na de burgeroorlog deed gevoelen, niet een beperking van de

bebouwde oppervlakte ten gevolge had, doch veeleer werd gevolgd door een sterke uitbreiding daarvan, heeft zonder twijfel direct aanleiding gegeven tot de beruchte landbouwcrisis aan het einde van de vorige eeuw.

Het is opmerkelijk, dat, zoals ons later nog zal blijken, een overeenkomstige ontwikkeling gedurende en na de wereldoorlog 1914—'18 — waarbij de verbouw van granen onafhankelijk van de reële wereldbehoefte werd uitgebreid — andermaal één der belangrijkste oorzaken voor het ontstaan van de volgende landbouwcrisis (1930—'..) zou vormen.

Het feit, dat de kolonisten na het jaar 1870 vooral die prairiegronden in gebruik namen, welke gemakkelijker dan de voordien ontgonnen bosgronden in cultuur te brengen waren, verhoogde het tempo van de toename van het exportsurplus. In het jaar 1873 bereikte de tarwe-export voor het eerst weer een niveau, dat het record van het jaar 1863 (36 millioen bushel) met ruim 3 millioen bushel overtrof.

Een overzicht van de tarweproductie en -export vinden wij in nevenstaande tabel. [1])

De West-Europese markt was aanvankelijk in staat dit sterk vermeerderde aanbod op te nemen, dank zij het feit, dat de goede oogsten van de Ver. Staten toevalligerwijze samenvielen met slechte oogstresultaten in vrijwel alle Europese landen, vooral in Rusland. Groot-Britannië was verreweg de belangrijkste importeur van de Noord-Amerikaanse tarwe.

Sedert het jaar 1875 traden Nederland en Portugal en enkele jaren nadien ook Frankrijk, Spanje, België en incidenteel ook Duitsland, als consumenten van Amerikaanse tarwe op de wereldmarkt op. Buiten Europa waren het vooral Canada, Brazilië en West-Indië, die Noord-Amerikaansche tarwe kochten.

Tezelfder tijd daalden de zeevrachten aanzienlijk tengevolge van de zich ontwikkelende stoomvaart. Volgens het „Report on Agricultural Depression 1894" [2]) daalden de zeevrachten voor graan van New York naar West-Europese havens en van Phila-

---

[1]) Gegevens ontleend aan de studie van van Muiswinkel, t.a.p., blz. 9.
[2]) Report on Agricultural Depression. New York 1894, C 7400, II, blz. 662.

PRODUCTIE EN EXPORT (MET INBEGRIP VAN MEEL) IN 1000 BUSHEL TARWE

Jaar	Productie	Export *)	% v. d. productie
1849	100.486	7.536	7.5
1859	173.105	17.213	9.9
1869	260.150	54.412	
1870	235.885	53.069	
1871	230.722	39.997	23.3
1872	249.997	52.546	
1873	281.255	92.535	
1874	309.103	73.213	
1875	292.136	76.172	
1876	289.356	57.514	26.9
1877	364.194	93.419	
1878	420.122	149.509	
1879	448.757	180.934	
1880	498.550	186.475	
1881	383.280	122.598	33.3
1882	504.185	148.786	
1883	421.086	111.636	
1884	512.765	132.852	
1885	357.112	94.913	
1886	457.218	154.163	26.8
1887	456.329	120.128	
1888	415.868	88.822	

*) Exportcijfers gerekend over de periode 1 Juli t/m 30 Juni.

delphia, resp. San Francisco, naar Groot-Britannië als volgt:

ZEEVRACHT PER QUARTER GRAAN

	Jan. 1874	1880	1884
New York naar Gr.-Britannië of West-Europese havens .	10 s. 6 d.	6 s. 0 d.	4 s. 0 d.
Philadelphia naar Gr.-Britannië	10 s. 6 d.	8 s.	4 s. 0 d.

Sering [1]) vermeldt, dat de zeevracht voor tarwe in het tijdvak 1868—'85 afnam van 14.36 dollarcents tot 6.20 dollarcents per bushel, terwijl deze in het jaar 1894 een dieptepunt bereikte

[1]) t.a.p., blz. 519.

met nog geen 4 dollarcents per bushel.[1]) In de laatst aangehaalde publicatie vonden wij tevens gememoreerd, dat de vracht van Chicago naar Liverpool voor 100 pond graan, in de periode 1880—'96 afnam van 49.2 tot 34.3 dollarcents. Per bushel tarwe reduceerde de vracht van St. Louis naar Liverpool via New Orleans in het tijdvak van 1882—'98 van 22²/₃ dollarcents op 14.2 dollarcents. Voor het vervoer van 1 ton graan van San Francisco naar Liverpool of Le Havre werd in het jaar 1880 nog 78 francs 10 centimes betaald; in het jaar 1898 bedroeg deze vracht nog slechts 46 francs 85 centimes. Over de verlagingen in de spoorvrachten schreven wij reeds.[2])

Het belangrijkste gevolg van deze sterke verlaging der transportkosten was, dat de krachtig toegenomen bevolking van West-Europa zich met minder moeite dan voorheen van de voor het levensonderhoud gewenste producten kon voorzien, ook al bracht het eigen gebied hiertoe onvoldoende op.

In „Das Getreide im Weltverkehr" lezen wij:[3])

„Es ist begreiflich, dass das Aufkommen und die mehr oder minder rasche Entwicklung dieses, jeder Vorstellung spottenden, ungeheuren Frachtenumsatzes in den letzten 40 Jahren die ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse der Menschheit umgestalten, ja die Entwicklung der Menschheit selbst wesentlich beeinflussen und unter das Zeichen des Verkehrs setzen musste. Westeuropa mit seiner am meisten industriell vorgebildeten Bevölkerung wurde dadurch mehr als je das Zentrum der Weltwirtschaft, gewissermaszen das städtische Zentrum der Erde.

Es konnte seine Volkszahl ungemessen vermehren, unbekümmert darum, ob auf seinem Grund und Boden auch die entsprechenden Nahrungsmittel erzeugt werden können, wenn nur Güter überhaupt produziert werden, die von Nahrungsmittelproduzenten, für deren Nahrungsmittel in entsprechender Menge abgenommen werden. Die ganze mächtige industrielle Entwicklung der Neuzeit, die vorhin geschilderte wachsende Volkszunahme in Westeuropa gründet sich vor allem auf diese Umgestaltung der Verkehrsmittel. Rückwirkend bestimmte sie auch die eingehender besprochene eigenartige Entwicklung der Getreideproduktion in Westeuropa, sowohl deren Rückgang in den dem Ansturm der Verkehrsflut am stärksten ausgesetzten Staaten, als deren in Zusammenhang mit der wachsenden Volkszahl sich einstellende Zunahme in den anderen Staaten. Indem der Verkehr weiterhin der bedürftigen Bevölkerung Westeuropas die nöthigen Nahrungsmittel, insbesondere Getreidemassen lieferte, waren es der Verkehr und die wachsenden Volksmengen Westeuropas, die die Entwicklung der Getreideproduktion in den übrigen Theilen der Erde massgebend beeinflussten, und unter diesem Gesichtswinkel muss man zunächst die Getreideproduktion

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., blz. 769.
[2]) vgl. blz. 86/87.
[3]) t.a.p., III, blz. 14.

Osteuropas und der überseeischen Gebiete betrachten. Ist dieser Standpunkt auch nicht der einzige, so ist er doch der wichtigste, von dem aus die Ausdehnung der Getreideproduktion, wie die Vermehrung der Volkszahl und der industriellen Entwicklung jener Gebiete am leichtesten verstanden werden kann."

Volgens opgave van Sundbärg [1]) nam de West-Europese bevolking als volgt toe:

Jaar	Bevolking in 1000 inw.	Tijdvak	Bevolkingstoename	
			in 1000 inw.	op elke 1000 inw.
1800	122.463			
		1801—'10	628	5.0
1810	128.740			
		1811—'20	892	6.7
1820	137.659			
		1821—'30	1.345	9.4
1830	151.113			
		1831—'40	1.029	6.6
1840	161.404			
		1841—'50	955	5.7
1850	170.950			
		1851—'60	976	5.6
1860	180.715			
		1861—'70	1.158	6.2
1870	192.290			
		1871—'80	1.403	7.1
1880	206.318			
		1881—'90	1.398	6.6
1890	220.303			
		1891—'97	1.783	
1897	232.787			

Ondanks deze sterke bevolkingsaanwas kon de tarweconsumptie, evenals de totale graanconsumptie in de vorige eeuw toch toenemen. In de laatste twee decennia der vorige eeuw in het bizonder nam de consumptie relatief sterker toe dan de bevolking. Het was een direct gevolg van het overzeese aan-

[1]) Statistisk Tidskrift 1893, III. Band. Ontleend aan: Das Getreide im Weltverkehr, III, blz. 11.

bod van granen, dat aan het einde der vorige eeuw per hoofd der Europese bevolking meer graan beschikbaar kwam. Voor geheel Europa komt men tot het volgende overzicht: [1])

CONSUMPTIE IN EUROPA PER HOOFD DER BEVOLKING IN KILOGRAMMEN; GEMIDDELD PER JAAR

	Tarwe	Rogge
1878—'82	111.92	89.82
1883—'87	112.42	92.28
1888—'92	118.12	81.85
1893—'97	116.14	91.91

Volgens berekening van Sundbärg zou het kwantum tarwe, dat in het tijdvak 1871—'95 per hoofd der West-Europese bevolking beschikbaar zou zijn gekomen, indien er geen sprake ware geweest van overzeese import, aanmerkelijk zijn verminderd. In Oost-Europa daarentegen zou het beschikbare kwantum sterk zijn toegenomen. Voor geheel Europa zouden de Europese oogsten een ongeveer gelijkblijvende tarweconsumptie in bovengenoemd tijdvak mogelijk hebben gemaakt. De roggeconsumptie zou dan in Oost-Europa aanmerkelijk kleiner hebben moeten zijn, terwijl deze in West-Europa slechts in geringere mate had behoeven te worden gereduceerd. Sundbärg komt tot de volgende kwantiteiten tarwe en rogge, die jaarlijks per hoofd der bevolking beschikbaar zouden zijn gekomen, indien er geen sprake was geweest van een internationale graanhandel binnen Europa:

Gem. over de jaren	TARWE per inwoner in kg			ROGGE per inwoner in kg			TARWE EN ROGGE in Europa
	in W. Eur.	in O. Eur.	in Eur.	in W. Eur.	O. Eur.	in Eur.	
1871—'75	95	72	87	51	120	76	163
1876—'80	89	78	85	49	121	76	161
1881—'85	90	88	90	48	119	75	165
1886—'90	87	86	86	47	119	75	161
1891'—95	82	97	88	49	113	74	162

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 87.

De op deze basis mogelijke consumptie van tarwe en rogge zou gemiddeld in de jaren 1891—'95 in West-Europa dan 131 kg hebben bedragen; in Oost-Europa 210 kg en in geheel Europa 162 kg. De werkelijke consumptie van deze granen bedroeg, dank zij de ontwikkeling van de wereldgraanhandel, in West-Europa 186 kg, in Oost-Europa 168 kg en in geheel Europa 179 kg per hoofd der bevolking.

Door de internationale graanhandel werd de consumptie van tarwe en rogge in West-Europa met 55 kg per hoofd der bevolking verhoogd; die in Oost-Europa daarentegen met 42 kg per hoofd der bevolking gereduceerd. In deze cijfers tekent zich de ontwikkeling van producte- en consumptie-gebieden duidelijk af. In het tijdvak 1870/'71—1897/'98 nam de productie van tarwe en rogge in West-Europa met 8¾% toe, terwijl de bevolking haast met het drievoudige daarvan, n.l. met 21,06% toenam.

De zich ontwikkelende wereldgraanhandel gaf in de loop van de negentiende eeuw echter tevens tot andere structuurwijzigingen aanleiding.

Hierin kunnen wij ons het best inzicht verschaffen door andermaal bij de Engelse tarwe-import en bij de prijzen, die voor dit belangrijke artikel werden genoteerd, stil te staan. Wij beperken ons daarbij tot Gr.-Britannië, omdat het als belangrijkste graanimportland, zonder invoerrechten of beperkingen, ons het zuiverste beeld verschaft over de invloed van het overzeese aanbod op de structuur van en op het prijsverloop in de wereldgraanhandel. Bovendien oriënteerde Gr.-Britannië zich meer dan enig ander land onmiddellijk op het aanbod uit de Ver. Staten.

Wij zagen reeds, dat de Engelse markt na het jaar 1870 doorslaggevend was voor de tarwe-export der Ver. Staten. In de tweede helft der vorige eeuw importeerde Gr.-Britannië jaarlijks gemiddeld méér tarwe dan het overige Europa in totaal. Met een gemiddelde jaarlijkse tarwe-import van 2,9 millioen ton in de periode 1861—'90 voerde het ongeveer driemaal zoveel tarwe in als Frankrijk en acht en een half maal zoveel als Duitsland. [1])

---

[1]) Berekend volgens de cijfers in Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., I.

Omstreeks het jaar 1860 was Duitsland de voornaamste tarweleverancier van Groot-Britannië; daarop volgde Rusland. In het zesde decennium moesten deze beide klassieke exportlanden evenwel plaats maken voor de Ver. Staten.

Onderstaande tabel toont duidelijk, hoe sedert de jaren van zestig van de negentiende eeuw de internationale graanhandel een geheel ander karakter verkreeg. [1])

ENGELSE TARWE-IMPORT UIT DE BELANGRIJKSTE PRODUCTIELANDEN uitgedrukt in procenten van totale import. Tijdvak 1846—'85

Landen van herkomst	1846-'50	1851-'55	1856-'60	1861-'65	1866-'70	1871-'75	1876-'80	1881-'85
1. Rusland . . .	19,7	16,9	19,8	20,1	33	27,1	14,9	15
2. Ver. Staten . .	6,2	11,6	18,8	32,1	22,8	40,9	54	48,8
3. Br. N.-Amerika	1,4	0,1	2,4	7	4,3	7,5	6,3	3,3
4. Duitsland . .	31,7	29,2	23,5	23,2	18,2	8,2	6,9	3,4
5. Frankrijk . .	9,3	5,5	11,6	3,4	3,1	2,7	0,7	0,014
6. Egypte . . .	3,7	11	8,2	5,3	3,7	3,2	3,3	1,1
7. Chili	0,2	—	—	0,8	3,0	2,5	1,7	2,5
8. Brits-Indië . .	—	—	—	—	—	1,5	5,8	16
9. Australië . .	—	—	—	—	—	2,1	4,1	6,2
10. Oostenr.-Hong. Turkije Bulgarije Roemenië	—	—	—	—	—	2,2	1,1	2
11. Andere landen	27,8	25,7	15,7	8,1	11,9	2,2	3,2	0,5

Vóórdien had West-Europa zijn behoefte geheel kunnen dekken uit de Oost- en Midden-Europese oogst, indien althans deze oogst niet abnormaal slecht uitviel. Was er in het ene Europese productiegebied sprake van een misoogst, dan kon men gevoeglijk aannemen, dat deze elders in Europa te zelfder tijd optrad en beleefde men in zulke jaren andermaal de verschrikking van een hongersnood. Sedert het jaar 1861 kon hiervan nauwelijks meer sprake zijn, dank zij de zich ontwikkelende wereldgraanhandel. Het bewijs hiervoor werd wel zeer duidelijk geleverd, toen de jaren 1875—'77 slechte Europese oogsten leverden en de jaren 1879—'80 zelfs misoogsten, terwijl de Engelse tarweprijzen toch bleven dalen. Meer en meer tekende zich sedert bovengenoemd tijdstip ook een scheiding tussen typisch graanproducerende en -consumerende gebieden af.

[1]) vgl. Sering, t.a.p., tabel VIII, blz. 740.

Het prijsverloop van tarwe op de Engelse markt kan ons een goede afspiegeling geven van de ontwikkeling van de wereldgraanhandel gedurende de negentiende eeuw. Reeds eerder merkten wij op, dat het niet in onze bedoeling ligt om in deze studie een analyse te geven van het prijsverloop, omdat deze noodzakelijk zou dwingen tot een diepgaand onderzoek van de vele factoren, die invloed op de prijsvorming uitoefenen. Het verloop van de Engelse tarweprijzen duidt evenwel dermate duidelijk op een bepaalde ontwikkelingstendenz, dat wij zonder meer tot conclusies menen te mogen komen, die ons betoog kunnen ondersteunen. Een overzicht van de tarweprijzen in Groot-Britannië geeft ons de volgende tabel, die aan officiële statistische cijfers werd ontleend: [1])

BRITSE TARWEPRIJS PER QUARTER (IMP.)

	sh.	d.		sh.	d.
1763—'70	45	6	1831—'40	56	11
1771—'80	45	10	1841—'50	53	4
1881—'90	48	2	1851—'60	54	8
1791—1800	65	6	1861—'70	51	1
1801—'10	84	—	1871—'80	51	1
1811—'20	87	6½	1881—'90	38	2
1821—'30	59	5			

Bij het trekken van conclusies uit bovenstaande cijfers dient men evenwel rekening te houden met het feit, dat een vergelijking van de prijzen, die in de achttiende eeuw golden, met die, welke in het begin van de negentiende eeuw werden genoteerd, niet mogelijk is. Zo was de prijsverhoging in het tijdvak 1791—1820 voornamelijk een gevolg van de waardevermindering van het geld; tevens werd zij beïnvloed door de slechte oogsten, welke in die periode Europa teisterden en die aanleiding gaven tot hoge prijzen.

Engeland werd toen bovendien belemmerd in de regelmatige aanvoer van granen uit het Europese continent — van welke aanvoer het in het einde van de achttiende eeuw in toenemende mate afhankelijk was geworden — door het Continentale

[1]) Statistical Abstract of the United Kingdom, Londen. Zie voor gem. jaarprijzen voor het tijdvak 1771—1885: Agricultural Returns for Great Britain, blz. 121.

Stelsel, dat door Napoleon werd gehanteerd om Engeland's macht te breken.

De prijsval, die na het jaar 1860 plaats vond werd daarentegen geaccentueerd door het wegvallen van de invloed der graanwetten, die de prijzen in het tijdvak 1828—'46 kunstmatig op een hoger peil hadden gebracht, dan anders het geval ware geweest. Vandaar, dat de verlaging der tarweprijzen aanvankelijk niet geleidelijk plaats vond. Een verdere waardevermindering van het geld o.a. als gevolg van de ontdekking der goudvelden in Californië en Australië compenseerde evenwel een grotere prijsval.

Tevens dient te worden opgemerkt, dat na het midden van de negentiende eeuw — zoals door Sauerbeck voor 45 der belangrijkste importartikelen werd nagegaan — in het algemeen een tendenz tot prijsdaling bestond. [1])

Hoewel dus diverse factoren speciale invloed uitoefenden op de prijsvorming van tarwe op de Britse markt, valt het toch niet te ontkennen, dat er een duidelijk waarneembare tendenz tot daling der tarweprijzen bestond. In het tijdvak 1821—'40 noteerde de tarwe gemiddeld op de Engelse markt 58 sh. 2 d.; deze prijs daalde vervolgens tot gemiddeld 54 sh. in het tijdvak 1841—'60. In de jaren 1860—'80 was het verloop van de Britse tarweprijs als volgt:

BRITSE TARWEPRIJS PER QUARTER

	sh.	d.		sh.	d.		sh.	d.
1860	53	3	1867	64	5	1874	55	9
1861	55	4	1868	63	9	1875	45	2
1862	55	5	1869	48	2	1876	46	2
1863	44	9	1870	46	11	1877	56	9
1864	40	2	1871	56	8	1878	46	5
1865	41	10	1872	57	—	1879	43	10
1866	49	11	1873	58	8	1880	44	4

Ogenschijnlijk valt uit bovenstaande cijfers geen tendenz tot duidelijk voortgezette verlaging der tarweprijzen af te leiden. Deze oppervlakkige conclusie blijkt evenwel voorbarig, indien wij nader onderzoeken onder welke omstandigheden deze prijzen tot stand kwamen.

---

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 98/99.

In de jaren 1860—'70 had Engeland een reeks goede oogstjaren, onder welke die in de jaren 1863, 1864 en 1868 zelfs buitengewoon goed uitvielen, terwijl in het daarop volgende decennium slechts twee middelmatige oogsten werden binnengehaald, en wel in de jaren 1874 en 1878. Bepaald slechte oogsten leverden de acht overige jaren met zelfs een totale misoogst in het jaar 1879. Tevens waren er factoren van politieke aard, die een verdere prijsval in dat tijdvak hebben voorkomen. Rusland had zo juist de Krimoorlog (1853—'56) gestreden en was te sterk geoccupeerd met de bevrijding van zijn slaven op het platteland en met de daaruit voortvloeiende reformatie, om als graanexporteur op de wereldgraanmarkt veel gewicht in de schaal te kunnen leggen. Duitsland, het exportland waar de importlanden van oudsher op georiënteerd waren geweest, bevond zich in die jaren herhaaldelijk in oorlog.[1])

Ondertussen voltrok zich ook in Engeland op het platteland, na de concentratie tot grotere landbouwbedrijven, een agrarische structuurverandering, mede doordat veel akkerland voor weiland werd bestemd. Wij zagen reeds, dat beide factoren in sterke mate de vlucht van het platteland naar de stad en ook de emigratie bevorderden.

Voor de ontwikkeling van de wereldgraanhandel typerende cijfers geeft Caird[2]): In de slechte oogstjaren 1853, 1855, 1860 en 1861 bedroeg de gemiddelde Engelse tarwe-opbrengst 24 bushel per acre, welke een gemiddelde prijs van 61 sh. 1 d. per quarter opbrachten; de eveneens slechte oogstjaren 1873, 1875, 1876 en 1877 gaven een gemiddelde opbrengst van 19 bushel, evenwel met een doorsneeprijs van slechts 49 sh. 10 d. Vóór het ontstaan van de wereldgraanhandel toch hadden slechte oogstjaren onherroepelijk hoge graanprijzen tot gevolg en zoals wij in het eerste hoofdstuk zagen, profiteerde o.a. de Hollandse stapelmarkt herhaaldelijk van deze situatie. Nu zien wij dat, ondanks de slechte oogstjaren in het decennium 1870—'80, met bovendien lagere opbrengsten dan overeenkomstige oogstjaren in het midden van de vorige eeuw, de tarweprijs toch gedaald was. De afhankelijkheid ten aanzien van de binnen-

---

[1]) vgl. blz. 68/69.
[2]) Bij Sering, t.a.p., blz. 552.

landse oogst of van de nabij gelegen Europese exportlanden had plaats gemaakt voor die van de wereldgraanmarkt. Vooral als gevolg van het toenemende Amerikaanse exportsurplus kon het typische importland Groot-Britannië reeds in het laatste kwart van de vorige eeuw op een constant en voldoend aanbod van graan rekenen.

De zojuist vastgestelde verlaging van de tarweprijzen werd in de jaren van zeventig nog gecamoufleerd onder invloed van de sterk toegenomen West-Europese vraag, waardoor de prijs zich voorlopig op het oude niveau kon handhaven. In feite evenwel werd de Engelse landbouw reeds van het jaar 1874 af de dupe van de landbouwcrisis in statu nascendi.

Vergelijkt men de gemiddelde tarweprijs voor het tijdvak 1875—'81, die 46 sh. 10 d. bedroeg, met de prijzen welke sedert het jaar 1771 golden, dan blijkt, dat een dergelijk laag niveau weliswaar wel eens eerder werd bereikt in een bepaald jaar, doch dat deze prijzen als gemiddelde over een reeks jaren een unicum betekenden in de geschiedenis van de wereldgraanhandel. De Engelse landbouwcrisis, die in verband stond met de slechte Europese oogsten in de jaren 1870—'80 — doch welke opmerkelijk genoeg voor het eerst niet gepaard ging met hogere graanprijzen — had een diepere oorzaak dan alle vorige landbouwcrises. Een tot dat moment onbekende factor, het massale overzeese aanbod van granen, speelde daarbij een rol. Deze concurrentie was een direct gevolg van de lage productiekosten van den Amerikaansen boer en van de vrachtverlagingen van het transport over land en over zee.

De simpele verwachting, dat betere oogsten een remedie voor de landbouwcrisis zouden betekenen, getuigde dan ook niet van inzicht in de werkelijke oorzaken, die tot deze crisis aanleiding gaven. Zij werd ernstig en de prijzen daalden steeds verder, ook toen de Europese oogsten nadien betere resultaten te zien gaven. Het steeds verder toenemende Amerikaanse aanbod moest hiervoor in de eerste plaats verantwoordelijk worden gesteld. Overigens dient te worden opgemerkt, dat hetgeen wij hier voor Engeland naar voren brachten, in het algemeen gold voor West-Europa, dat zich meer en meer tot een typisch importcentrum voor granen ontwikkelde.

Behalve de daling der graanprijzen in de consumptiecentra

was er nog een indicatie, die de gevolgen van het ontstaan van de wereldgraanhandel demonstreerde.

In het vorige hoofdstuk hebben wij vermeld, hoe de graanprijzen veelal van jaar tot jaar, doch ook binnen kortere termijn, aan sterke fluctuaties onderworpen waren. Bij goede cogsten werden de graanprijzen gedrukt, omdat de gebrekkige vervoerstechniek de mogelijkheid van behoorlijke distributie van granen beperkte. Bij slechte oogsten en bij de veelvuldig voorkomende misoogsten viel onmiddellijk een sterke prijsverhoging te constateren, die veelal gepaard ging met hongersnood in streken, die volgens de huidige begrippen in de nabijheid van productiegebieden waren gelegen.

De ontwikkeling van de wereldgraanhandel moest een gunstige invloed uitoefenen op de heftigheid van de fluctuaties der graanprijzen. Zowel de revolutionnaire vorderingen van de vervoerstechniek als de perfectionnering van de handelsorganisatie droegen hiertoe bij. Zoals de volgende cijfers aantonen, werden de prijsfluctuaties volgens eenheid van tijd minder geprononceerd, terwijl ook een prijsnivellering tussen de verschillende productie- en consumptiegebieden steeds duidelijker viel waar te nemen. Zoals reeds opgemerkt, had voortaan een misoogst in een gedeelte van Europa of in geheel Europa niet meer onherroepelijk een prijsstijging tot gevolg, doch werd deze geheel of ten dele voorkomen door de mogelijkheid van voldoende aanbod van granen uit overzeese gebieden. Een systeem van communicerende vaten, waarbij een steeds groter gedeelte der wereld zou worden betrokken, was in werking getreden.

In Engeland schommelden de tarweprijzen in de dertiende eeuw nog om het 56-voudige, volgens opgave van Conrad.[1]) De daarop volgende eeuwen gaven het volgende beeld te zien:

14e	eeuw:	40-voudige	prijsfluctuatie	[2])
15e	"	20	"	"
16e	"	8	"	"
17e	"	3½	"	"
18e	"	4½	"	"

[1]) J. Conrad: Getreidepreise. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2e dr., Band IV. Jena 1900, blz. 324.

[2]) d.w.z., dat in het duurste jaar, de prijs 40 maal zo hoog was als in het goedkoopste.

In de negentiende eeuw kwam het voor het laatst voor, dat de hoogste tarweprijs ongeveer viermaal zo hoog was als de laagste tarweprijs, die gedurende dat tijdvak werd genoteerd. Zo kostte de tarwe in Engeland in het jaar 1812 gemiddeld 126 sh. 6 d.; in het jaar 1855, 74 sh. 1 d. en in het jaar 1886, 31 sh. 1 d. Vooral de eerste helft der negentiende eeuw vertoonde nog aanzienlijke prijsschommelingen, hetgeen ons na het hiervoor behandelde nauwelijks kan verwonderen. [1])

Jaar	Tarweprijs per quarter in Engeland	Jaar	Tarweprijs per quarter in Engeland
1801	119 sh.	1847	69 sh.
1804	62 sh.	1849	44 sh.
1812	126 sh.	1851	38 sh.
1815	65 sh.	1855	74 sh.

In het tijdvak 1812—'22 daalde de Engelse tarweprijs van 126 sh. 6 d. op 44 sh. 7 d., d.w.z. met 81 sh. 11 d., of ook 65%. [2])

Ook als men de prijsfluctuaties in de gemiddelde maand- en weekprijzen beschouwt, komt men tenslotte tot de conclusie, dat deze in de tweede helft der negentiende eeuw aanmerkelijk in heftigheid afnamen De volgende cijfers over twee perioden van ongeveer 33 jaar uit de vorige eeuw geven ons hieromtrent inzicht:

Tijdvak	10—20 %	20,1—30 %	30,1—40 %	40,1—50 %	50,1—60 %	60 %
1828—'61	3 [3])	15	8	4	1 a)	3 c)
1862—'94	10	10	9	2	2 b)	—

a) 1854: 58,8%
b) 1868: 50,9%; 1894: 50,5%
c) 1836: 71,5%; 1847: 106,9%; 1853: 70,1%

In de drie achtereenvolgende decennia 1850—'60, 1860—'70 en 1870—'80 verminderden de marges tussen de hoogste en laagste prijzen voor tarwe van respectievelijk 36 sh. op 24 sh. tot 15 sh. per quarter. Weliswaar daalde de Engelse tarweprijs

---

[1]) vgl. voor de prijsschommelingen in diverse opeenvolgende jaren Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 96.

[2]) Het was vooral deze prijsdaling, die door de tegenstanders van het „Bounty-" en het „sliding-scale"-systeem werd gebruikt voor propaganda. (vgl. blz. 65/66).

[3]) d.w.z., dat in de periode 1828—'61, driemaal een prijsschommeling van 10—20% plaats vond.

in het tijdvak 1883—'94 van 71 sh. 7 d. tot 22 sh. 10 d. of wel met 45%, doch dit prijsverschil, dat zulk een diepe indruk op tijdgenoten en volgende generaties maakte, viel vroeger veelal binnen twee opeenvolgende oogstjaren op te merken. Zo bijvoorbeeld had de Engelse tarweprijs in het jaar 1794, 52 sh. 3 d. per quarter bedragen; in het daarop volgende jaar bedroeg deze 75 sh. 2 d., hetgeen een prijsstijging van niet minder dan 44% betekende.

Tevens viel, zoals wij reeds opmerkten, een nivellering van de graanprijzen in de diverse West- en Midden-Europese landen waar te nemen. Aanvankelijk waren de Pruisische graanprijzen lager dan de Engelse, wanneer wij althans niet verder teruggaan dan tot het midden van de achttiende eeuw. Deze verhouding moest blijven bestaan, zolang Groot-Britannië met zijn toenemende consumptie voornamelijk afhankelijk was van de Pruisische graanleveranties. Zodra evenwel de Ver. Staten als belangrijke graanleverancier op de wereldmarkt verschenen,

TARWEPRIJS PER PRUISISCHE SCHEPEL a)

Gemiddeld over het tijdvak	Pruisen		Engeland		Frankrijk	
	Gr.	Pf.	Gr.	Pf.	Gr.	Pf.
1821—'30	51	—	112	—	81	—
1831—'40	58	1	107	—	84	—
1841—'50	70	5	101	—	87	—
1851—'60	88	9	103	—	97	—
1861—'70	85	8	97	—	94	—
1861	92	10	105	—	106	—
1862	89	9	105	—	102	—
1863	77	1	85	—	87	—
1864	66	10	76	—	77	—
1865	68	4	79	—	72	—
1866	82	4	94	—	86	—
1867	108	3	122	—	115	—
1868	104	10	120	—	117	—
1869	86	6	91	—	89	—
1870	85	2	89	—	90	—
1871	98	1	107	—	113	—
1872	100	—	108	—	102	—

a) 1 Pr. Schepel = 1/10 hectoliter.

werd deze verhouding verbroken en ontstond voor het eerst zoiets als een wereldgraanprijs.

Bovenstaande tabel verschaft ons hieromtrent inzicht. [1])

Deze prijsnivellerende tendenz bestond dus reeds, toen alleen nog maar de Ver. Staten als overzeese exporteur hun aanbod van granen op de Europese graanmarkt deden gevoelen. Deze tendenz zou evenwel in versterkte mate tot uitdrukking komen, zodra ook de overzeese graanexporterende landen van het Zuidelijk halfrond zich op de wereldmarkt aanmeldden. Tot dat moment toch werd het graan, dat Europa voor de voeding van zijn bevolking behoefde, uitsluitend geoogst in de maanden Juni tot midden September. Bij het ruimen van de in deze termijn gewonnen oogst moesten de prijzen bij voortdurende vraag stijgen. Bovendien bevorderde deze situatie de neiging tot stapelen. Zodra de overzeese graanexportlanden van het Zuidelijk halfrond evenwel in actie kwamen, hetgeen na het jaar 1880 duidelijk het geval was, werd elke maand van het jaar ergens in de wereld tarwe geoogst. Van dat moment af kon het aanbod zich meer aanpassen aan de vrijwel constante, over het gehele tijdsbestek van een jaar verdeelde, vraag in de importlanden. Wij komen op deze kwestie nog nader terug, doch willen thans reeds accentueren, dat dit een van de weldadigste gevolgen van de wereldgraanhandel is geweest. De internationale arbeidsindeling, welke zich gedurende de negentiende eeuw in zo sterke mate ontwikkelde, had tot gevolg, dat grote centra in de wereld zich niet meer zelf konden voeden. De wereldgraanhandel bood de mogelijkheid tot een ruimere consumptie en wel tegen lagere prijzen, dan die welke voordien hadden gegolden. Voor het eerst was er op het gebied van de distributie van de belangrijkste der menselijke voedingsmiddelen een toestand ontstaan, welke door den bekenden schrijver H. G. Wells als volgt werd gekarakteriseerd [2]): „The world dines at one table and the fare is vastly richer and more varied than it ever was before", en verder: „Could anything illustrate more simply the difference created

---

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 95.

[2]) H. G. Wells: The work, wealth and happiness of mankind. London 1932. Hoofdstuk III.

by railway and the steamship? Mining and manufacture lead to great concentrations of population which far exceed the food producing capacity of immediate neighbourhood. Yet they labor for the rest of the world, and the rest of the world supplies them in greater abundance and variety than they could produce directly for themselves."

Uit het bovenstaande mogen wij concluderen, dat door het aanbod van tarwe uit de Ver. Staten van Noord-Amerika een structuurverandering in de internationale graanhandel werd teweeg gebracht, die zich demonstreerde door een prijsverlaging en prijsnivellering, doch tevens door een volkomen heroriëntering van de onderlinge verhouding tussen productie- en consumptiegebieden in Europa.

De landbouwcrisis, die zich in de laatste decennia van de vorige eeuw deed gevoelen, was een direct gevolg van deze structuurwijziging.

Voordat wij evenwel uitvoeriger op deze materie ingaan, willen wij eerst de ontwikkeling van de belangrijkste andere overzeese graanexporterende landen volgen.

§ 5. *De ontwikkeling van Rusland als graanexportland*

In het eerste hoofdstuk hebben wij vermeld hoe graan, dat op Russisch gebied werd geproduceerd, tijdens de bloei van de Oostzeehandel via de Oostzeehavens werd verscheept. Van een graanexport van enige betekenis via Russische havens was vóór de negentiende eeuw eigenlijk geen sprake. In de loop van deze eeuw ontwikkelde hij zich evenwel tot een belangrijke factor in de wereldgraanhandel.

Rusland exporteerde vóór de zestiende eeuw slechts uiterst sporadisch graan via Nowgorod. Ook in de zestiende en zeventiende eeuw kunnen deze exporten niet groot zijn geweest. Immers, de gebieden die in de tweede helft van de negentiende eeuw zulk een belangrijk kwantum graan voor export zouden leveren, behoorden toen nog niet tot het Moskovisch Rijk. Uit het feit, dat destijds de graanexport door middel van een tolrecht [1]) belemmerd werd, mag worden afge-

[1]) Dit uitvoerrecht werd weliswaar eerst in het jaar 1865 afgeschaft, doch was reeds sedert het begin der negentiende eeuw en vooral sedert het jaar 1826 van ondergeschikt belang.

leid, dat de overheid in verband met de graanvoorziening van de eigen bevolking omvangrijke export — zo deze gezien de gebrekkige vervoerstechniek al mogelijk was — ongewenst achtte.

In de zeventiende en achttiende eeuw vond daarentegen reeds regelmatig graanexport via Archangel en St. Petersburg plaats. Laatstgenoemde stad werd belangrijker, nadat Peter de Groote (1672—1725) haar in het jaar 1703 tot hoofdstad had uitverkoren. Ongetwijfeld hield een en ander verband met de wens van de Russische overheid om de Oostzee, het toenmalige centrum van de internationale handel, onder haar invloedsfeer te brengen. In de tweede helft van de achttiende eeuw ontwikkelde de Russische graanexport zich eerst duidelijker. [1])

De graanexport via de Zwarte Zee kwam eerst naar voren in het begin van de negentiende eeuw, nadat Katharina II de Noordkust van de Zwarte Zee bij het Russische Rijk had gevoegd [2]) en Rusland sedert het jaar 1794 het recht had verworven tot doorvaart van zijn koopvaardijschepen door de Bosporus.

In tegenstelling tot de eerste jaren van de negentiende eeuw, toen de exportcijfers een stijgende tendenz vertoonden, stabiliseerden deze zich vervolgens tot het midden van die eeuw ongeveer op het niveau van de gemiddelde export, die in de jaren 1801—'05 had plaats gevonden. [3]) Reeds in de eerste helft van de negentiende eeuw werd meer dan de helft van het geëxporteerde kwantum graan via de havens aan de Zwarte Zee verscheept. Slechts een vierde gedeelte werd via de Oostzeehavens geëxporteerd, terwijl de rest via Archangel werd uitgevoerd.

Volgens opgave van den Russischen econoom Ssemenows [4]) was de exporthandel in graan in het jaar 1859, vergeleken met

---

[1]) Russische graanexport:

1717—'19	gemiddeld	5.000	ton
1758—'60	„	12.000	„
1778—'80	„	65.000	„

vgl. L. Juvowsky: Der Russische Getreideëxport. Stuttgart 1910, blz. 2.

[2]) Odessa werd in het jaar 1792 door haar gesticht.

[3])

1801—'05	gemiddeld	331.000	ton
1806—'50	„	366.000	„

[4]) Bij Jurowsky, t.a.p., blz. 3.

de handel in het binnenland, slechts van ondergeschikte betekenis.

Voor de Zuidelijke provincies was deze export wel belangrijk, zij het ook, dat de exporteurs voortdurend de concurrentie van Egyptisch en Turks graan hadden te duchten en de onophoudelijke dreiging van oorlogen dit soort zaken riskant maakte.

De productie in het overige — en verreweg het grootste — gedeelte van Rusland was evenwel geheel aangepast aan de consumptie in de steden en die in de Noordelijke provinciën.

Sedert de opheffing van de lijfeigenschap in het jaar 1861 [1]), welke aan 20 millioen Russische boeren vrijheid verleende, veranderde de agrarische situatie in Rusland en daarmede tevens het beeld van de graanexport. Hoe belangrijk deze bevrijding van zovele plattelanders ook in menig opzicht moge zijn geweest, in het bestek van deze studie zullen wij er slechts beknopt bij stilstaan. [2])

De graanproductie werd hierdoor niet direct beïnvloed, daar deze vrijgeworden slaven aanvankelijk als agrarische ondernemers nauwelijks enig gewicht in de schaal legden. Daartoe ontbrak het hun in de eerste plaats aan geld en tevens aan kennis. Bovendien emigreerde een aanzienlijk contingent van hen. Wel waren zij die bleven, in staat, om de braak liggende grond, die hun door de overheid en door de grootgrondbezitters ter beschikking werd gesteld, op primitieve wijze extensief te bewerken. De slechte sociale verhoudingen, die na het jaar 1861 bleven bestaan, oefenden bovendien op eigenaardige wijze invloed uit op de ontwikkeling van de graanexport. Doordat de aflossingen, die de vrij geworden boeren voor de in bezit genomen gronden moesten betalen, dikwijls zeer hoog waren en niet zelden buiten verhouding tot de opbrengst van het land stonden, verkochten de boeren veelal een aanzienlijk gedeelte van hun oogst om vervolgens weer nieuwe grond in cultuur te brengen, een praktijk, die een intensieve akkerbouw begrijpelijkerwijze in de weg stond.

Eerst sedert het midden van de negentiende eeuw werden de

---

[1]) vgl. J. J. Petrunkiewitsch en A. A. Mannilow: Zur Agrarbewegung in Russland (vert. Braude). Leipzig 1907.

[2]) vgl. o.a. J. B. Loman: Russische economische toestanden. Amsterdam 1886, blz. 23 e.v.

Russische graangebieden feitelijk „gekoloniseerd". Zo werd Zuid-Rusland voordien nog beschreven als een gebied, waarin vooral schapenhouderij plaats vond. Trouwens, zelfs tot het midden van de negentiende eeuw domineerde in vele streken de veehouderij over de akkerbouw. Dank zij de opheffing der lijfeigenschap, doch vooral door de ontwikkeling van de Russische spoorwegen breidde de akkerbouw zich na het jaar 1861 in snel tempo uit.

De ontwikkeling van de Russische graanverbouw, vooral die in Zuid-Rusland, komt op dit punt dus overeen met die in Noord-Amerika. Daar werden de Westelijke Staten, die op de duur juist de grootste hoeveelheden graan voor export leverden, immers ook eerst in later jaren gekoloniseerd. Bij Jurowsky [1]), die de Russische kolonisatie aan de hand van gegevens van Postnikow beschreef, lezen wij:

„Und gerade zur Zeit, wo sich das Zentrum der äussersten Grenze extensiver Bodenkultur immer mehr näherte, und während sich seine Ueberschüsse dem Konsum der russischen städtischen und Fabrikbevölkerung zuwandten, entwickelte sich mächtig der südrussische Ackerbau. Immer neue Ländereien wühlte der Pflug auf, immer mehr wurde die Viehzucht eingeschränkt. Man wusste keine Grenzen: Das Ackerland zu erweitern — dies war das leitende Prinzip für den Gutsherrn, für den Bauern, für den Kolonisten, gleichgültig, ob er Deutscher oder Bulgare war. Hatte noch Mitte des 19. Jahrhunderts die wilde Feldgraswirtschaft geherrscht, so ging man jetzt in raschem Tempo, oft ohne bei einer geregelten Feldwirtschaft auch nur stehen zu bleiben, zu einem Feldsystem über, das jedoch kaum die Bezeichnung eines Systems verdient, da sein Hauptkarakteristikum eben darin liegt, dass es systemlos ist. „Einfeldwirtschaft" dürfte man es wohl am besten nennen. Jahraus, jahrein bestellen die Bauern dasselbe Stück Land, fast ohne auf die Fruchtfolge zu achten; es wird fast ausschliesslich Körnerbau getrieben; Weizen ist die Hauptfrucht. Nur Jahre vollständiger Missernten gewähren der Erde die notwendige Ruhe. Nicht viel besser wie die Bauern wirtschaftet in der Regel der Gutsherr, der ja einen bedeutenden Teil seines Besitzes an die Bauern verpachtet."

Zooals reeds werd opgemerkt is de ontwikkeling van de Russische spoorwegen van groot belang geweest voor de graanexport, zij het dat zij niet die belangrijke functie bij de groei van het aanbod van voor export bestemde granen verrichtte, welke wij in de Ver. Staten konden vaststellen. In dit verband dient te worden opgemerkt, dat geen land ter wereld over een zodanige lengte bevaarbare rivieren beschikt als Rusland. Voordat de spoorwegen tot ontwikkeling waren gekomen, ging

[1]) t.a.p., blz. 13.

men ook hier over tot verbinding van diverse rivieren door een kanalensysteem. Het geringe niveauverschil tussen de diverse rivieren, die ieder door hun gering verval tot diep in het binnenland bevaarbaar zijn, droeg hiertoe bij.

Opmerkelijk is, dat in Rusland de coördinatie tussen spoorwegen en binnenscheepvaart langer in ere werd gehouden dan in andere graanexporterende landen.

Het geboortejaar van de Russische spoorwegen is 1837. In feite duurde het evenwel een dertigtal jaren, alvorens de bouw van spoorwegen in enigszins ruime mate ter hand werd genomen. [1]) Eerst in het jaar 1851 werd de bouw van de spoorlijn St. Petersburg—Moskou voltooid, waarmede men niet minder dan negen jaren bezig was geweest. Aanvankelijk werden de spoorwegen in Rusland door de overheid gebouwd. Vooral de Krim-oorlog (1853—'56) had haar het belang van een goed spoorwegnet leren kennen.

Na het jaar 1857 werd de bouw van spoorwegen onder aanmoediging van overheidssubsidies door particulieren ter hand genomen. Evenals in Noord-Amerika wierpen ook vele Russische particuliere maatschappijen zich nu op de aanleg van spoorwegen, zonder hierbij een bepaald bouwschema te volgen. Het eigenbelang was de enige drijfveer van de exploitanten der diverse spoorlijnen. Ook hier bleven liquidaties niet uit. [2]) In het jaar 1881 was reeds niet minder dan negen tiende gedeelte van het funderingskapitaal der particuliere maatschappijen door de overheid bijgepast. In het jaar 1880 bedroeg de staatssubsidie ten behoeve van particuliere spoorwegexploitanten niet minder dan 60 millioen roebel. Sedert het jaar 1881,

[1]) Hier treft ons een duidelijk verschil met de ontwikkelingsgeschiedenis der Noord-Amerikaanse spoorwegen. In de Ver. Staten toch werd reeds 25 jaren na de uitvinding van de locomotief het grote graangebied ten Zuiden van de meren met spoorwegen doorkruist. In de Ver. Staten en in Canada werden de spoorwegen gebouwd met het doel de kolonisatie mogelijk te maken. In Rusland, doch zulks geldt tevens voor Brits-Indië en Argentinië, werden de spoorwegen in reeds gekoloniseerde gebieden aangelegd. Was het uitgangspunt dus verschillend, voor de ontwikkeling van de wereldgraanhandel betekende de aanleg van spoorwegen steeds uitbreiding van het contact tussen productie- en consumptiegebieden.

[2]) Zo moest zelfs een der belangrijkste spoorwegmaatschappijen, die het traject Losowaja-Sebastopol exploiteerde, reeds enkele jaren na oprichting, liquidatie aanvragen.

doch vooral door de wet van 1889, bracht de overheid de exploitatie der spoorwegen weer meer onder haar direct toezicht.

Voor zover het de economische belangen betrof, stelde de Russische overheid zich bij de bouw van de spoorwegen, volgens het door haar in het jaar 1862 opgestelde bouwschema twee zaken ten doel:

1e. De havens aan de Oostzee en het industriële gebied rondom Moskou moesten met de graanrijke gebieden in het Zuidoostelijke gedeelte van het land worden verbonden.

2e. Men wilde de centrale productiegebieden, doch vooral die in de Zuidelijke provincies, met de Zwarte Zee en de Zee van Azow verbinden.

In het tijdvak 1861—1913 nam de lengte van het Russisch spoorwegnet met niet minder dan ongeveer 75.000 km toe [1]) (van plm. 2.500 km (1861) tot plm. 77.400 km (1913), waarvan driekwart gedeelte in Europees Rusland werd aangelegd).

De aanleg van spoorwegen in de Russische graangebieden vond voornamelijk na het midden der vorige eeuw plaats en had directe invloed op de hoeveelheid, soort en richting van de graanexporten.

Wij merkten reeds op, dat sedert het begin van de negentiende eeuw de graanexport via de Zwarte Zee zich verder had ontwikkeld, terwijl die via de Oostzeehavens aan betekenis inboette. Door de aanleg van spoorwegen werd het centrale productie-gebied met de Oostzeehavens verbonden, met als direct gevolg, dat deze na het jaar 1860 opnieuw naar voren konden komen. Deze havens exporteerden voornamelijk rogge en haver uit de centrale provincies [2]), gedeeltelijk ook uit de Wolga-provincies. Tarwe en gerst werden in hoofdzaak in het Zuidelijk gedeelte van het land verbouwd. In de twee decennia na de „bevrijding der boeren" nam de export van rogge en haver toe van gemiddeld 26,3% [3]) in de jaren 1861—'65 tot 48,9% in de jaren 1876—'80.

---

[1]) vgl. Pavlovsky in World Trade in Agricultural Products, uitg. Internationaal Landbouw Instituut, Rome 1940, (zie noot 2 blz. 924). Een duidelijk beeld van de ontwikkeling van de Russische spoorwegen sedert het jaar 1850 verkrijgt men door de desbetreffende kaarten in de bijlage van Tuckermann's „Weltgeographie".

[2]) Koersk, Tambow, Orel, Woronesj enz.

[3]) percentage van de totale graanexport.

Als gevolg van de West-Europese industriële ontwikkeling nam de vraag naar tarwe toe, terwijl die naar rogge en haver verminderde. Hierdoor kwam weer spoedig een einde aan deze tijdelijke opbloei van de Oostzeehavens en concentreerde de graanexport zich definitief om de havens aan de Zwarte Zee. Er waren echter ook factoren, verband houdende met de binnenlandse ontwikkeling, die tot deze heroriëntering aanleiding gaven. Het graan, dat in de jaren 1861—'80 in toenemende mate werd geëxporteerd, werd vooral verbouwd in het Wolgagebied en in de centrale bouwstreek. Naarmate de Russische industrie zich aan het einde van de vorige eeuw in toenemende mate begon te ontwikkelen, vond het graan uit deze gebieden vooral zijn bestemming in de industriecentra. Het exportgraan moest nu uit andere gebieden worden betrokken en onder de drang van de toenemende West-Europese vraag, vooral naar tarwe, ontwikkelden zich de vruchtbare Zuidelijke provincies[1]) tot een der meest uitgestrekte graanproducerende gebieden der wereld. Tenslotte kon Rusland, naar de betekenis voor de internationale graanhandel, in drie gebieden worden verdeeld:

Het eerste gebied, dat zijn eigen behoefte niet kon dekken en dus aangewezen was op aanvoer uit de overige delen van Rusland, werd gevormd door het gehele Noordelijke deel van het land, verder door de industriecentra van West-Rusland en door die in het midden van het land met Moskou en Toela als centrale punten.

Het tweede gebied bracht meer voort dan het behoefde. Daartoe behoorde het gehele Zuidelijke deel van Europees Rusland (van de Oostenrijkse en Roemeense grens tot de Wolga) in welk gebied het overschot vooral bestond uit tarwe, mais en gerst; en bovendien het Zuidelijk gedeelte van de aan de overzijde van de Wolga gelegen gebieden. Hier was vooral sprake van een overschot aan haver en rogge.

Het derde gebied, dat zonder meer zijn eigen behoefte dekte, werd gevormd door Finland en Siberië, hoewel Siberië reeds

---

[1]) Het zgn. „Nieuw Rusland", omvattende de provincies Bessarabië, Chersow, Ekaterinsslaw, Taurien en Don; het zgn. „Klein Rusland" met de provincies Tschernigow, Poltawa, Charkow; en het Zuid-westelijk gebied met de provincies Kiew, Walyniew, Padoliew en de Noord-Kaukasus met Tjersk, Koeban en Stowropol.

vóór de wereldoorlog in toenemende mate graan voor export leverde. [1])

Indien wij ons vervolgens een beeld trachten te vormen van de kwantitatieve ontwikkeling van de Russische graanproductie en -export, dan dient voorop gesteld te worden, dat betrouwbare gegevens hieromtrent over de jaren vóór 1880 uiterst schaars zijn. Wat betreft het daarop volgend tijdvak moeten wij toch steeds bedenken, dat de desbetreffende gegevens veelal een twijfelachtige statistische waarde hebben, waarbij vergelijking met gegevens over nog latere perioden zo niet onmogelijk, dan toch bezwaarlijk is.

Gegevens van Gulischambaroff [2]) geven het volgende overzicht omtrent de toename der Russische graanproductie in de eerste helft van de negentiende eeuw:

Gemiddelde in de jaren	in millioenen tschetwert (1 tsch. = 2.099 hl)
1810—'13	155
1831—'40	180
1840—'47	208,7
1851—'60	220

Volgens deze gegevens nam de graanproductie dus in circa 50 jaren toe met ongeveer 42%.

De bevolking van Rusland (inclusief Polen) nam in hetzelfde tijdsbestek van 41,5 millioen zielen in het jaar 1810 tot 66,2 millioen zielen in het jaar 1860 toe, d.w.z. met 59,5%.

Terwijl in het jaar 1810: 7,83 hl graan per hoofd der bevolking beschikbaar kwam, kon in het jaar 1860 op slechts 6,98 hl per hoofd worden gerekend.

Eerst na het midden van de vorige eeuw en vooral in de laatste decennia daarvan werd de Russische graanproductie sterk uitgebreid; toen was de productietoename sterker dan die van de bevolking. Wij komen hierop nog nader terug.

Volgens schatting [3]) werd gemiddeld van de totale graanoogst geëxporteerd in de jaren:

---

[1]) J. Schilthuis: De praktijk van den wereldgraanhandel. Rotterdam 1919, blz. 105.

[2]) vgl. Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 18.

[3]) Jurowsky, t.a.p., blz. 8.

1861—'65:	4,6%	1871—'74:	9,1%
1866—'70:	7,7%	1875—'78:	14,3%

Volgens opgave van Juraschek [1]) exporteerde Rusland echter van zijn tarwe-oogst in de jaren 1883—'87, 1880—'92 en 1893—'97 respectievelijk 32%, 43% en 30%. De met granen bebouwde oppervlakte nam na het jaar 1861 sterk toe. [2]) Zulks moge blijken uit het feit, dat de graanproductie, die in het tijdvak 1810—'60 met 42% toenam, in de laatste twintig jaren van de negentiende eeuw (over een periode, welke dus twee en een half maal zo kort was) met niet minder dan 32% toenam. De export breidde zich evenwel in nog sterkere mate uit, zoals de volgende cijfers tonen. In de jaren 1800—'13 exporteerde Rusland gemiddeld per jaar slechts 3½ millioen hl graan; tussen 1844 en 1853, 11½ millioen hl, doch aan het einde van de vorige eeuw zeven tot acht maal deze hoeveelheid.

RUSSISCHE EXPORT IN 1000 TSCHETWERT [2])

Jaren	Tarwe	Rogge	Gerst	Haver	Totaal
1852—'56	17.546	5.385	1.223	2.034	26.188
1857—'61	17.124	7.139	3.431	7.978	36.446
1862—'66	26.841	6.661	2.997	6.401	42.900
1867—'71	42.910	13.334	5.200	14.621	76.065
1872—'76	43.693	33.608	7.372	20.338	105.011
1877—'81	54.309	42.255	13.907	36.750	147.121
1882—'86	62.332	36.557	22.584	41.817	163.290

In het tijdvak 1861/'65—1886/'90 nam de Russische graanexport per jaar met niet minder dan ongeveer het viervoudige toe, nl. van 1.248.000 ton tot 6.132.000 ton [3]) per jaar.

De gemiddelde opbrengst per ha bedroeg in Europees Rusland in de jaren 1876—'97 slechts 608 kg [4]). Betrouwbare cijfers omtrent de graanconsumptie per hoofd der bevolking vóór het jaar 1888 [5]) staan ons niet ter beschikking, doch zij zouden

[1]) Von Juraschek; Statistik des Getreidehandels in der neusten Zeit; Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2e dr., Band IV, blz. 309.

[2]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., blz. 198—202.

[3]) Jurowsky, t.a.p., blz. 2.

[4]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., blz. 17.

[5]) Zie voor cijfers, betreffende graanconsumptie in het tijdvak 1888—'98 ibidem, blz. 270.

ongetwijfeld aantonen, dat de toenemende productie niet in de eerste plaats ten goede kwam aan de eigen bevolking. De directe oorzaak voor deze toename moeten wij zoeken in de ontwikkeling van de wereldgraanhandel. Uit de op blz. 102 vermelde gegevens kunnen wij afleiden, dat de tarwe- en roggeconsumptie per hoofd der bevolking in Oost-Europa, waar Rusland het meeste gewicht in de schaal legde, in het tijdvak 1871—'95 sterk afnam; terwijl de beschikbare hoeveelheid tarwe en rogge toenam van 192 kg per hoofd tot 210 kg, verminderde de consumptie daarvan tot slechts 168 kg in de jaren 1891—'95.

Jollos [1]) schrijft hierover aldus:

„Eine Thatsache ist est, die durch massenhaftes statistisches Material bewiesen wurden, dass nicht selten, und nicht etwa in Notjahren, das russische Korn in London und Hamburg billiger verkauft wurde als in vielen Gegenden Russlands selbst, welche vom Weltmarkte abgeschnitten sind, ja dass in gewöhnlichen Jahren in den ärmeren Distrikten wie im Gouvernement Orenburg und bei partiellen Missernten selbst im reichen Samaragebiet, Hungerpreise bezahlt worden sind, während die südlichen und mittleren Gouvernements auf dem Weltmarkte die Preise drückten und für ihre Ernte kaum die Herstellungskosten erzielten. Selbst im Verhältnis des gesamten Exports zu der gesamten Getreideproduktion tritt uns schon ein sehr ungesunder Zustand entgegen, der zu berechtigten Klagen seitens vieler Beobachter in Russland über ein planloses Jagen nach grösstmöglicher Ausfuhr zum Schaden der eigenen Bevölkerung Anlass gegeben hat. Nach Untersuchungen, die vom landwirtschaftlichen Departement in Russland vorgenommen wurden, beträgt die Menge des exportierten Getreides etwa 20 % der Ernten; ein ganz ungünstiges Verhältnis, wenn man berücksichtigt, dass die Vereinigten Staaten durchschnittlich nicht über 8 % ihrer Ernte exportierten und pro Kopf der Bevölkerung mindestens 2½ mal so viel behalten wie Russland, für dessen Konsum noch nicht 300 kg pro Kopf der Bevölkerung und inklusive Viehfutter zurückbleibt".

Ongetwijfeld oefende de wereldgraanhandel echter ook een invloed uit in die zin, dat hij het aanbod van partijen graan bevorderde, die vroeger in het geheel niet aan de markt kwamen. Voordat de wereldgraanhandel tot ontwikkeling kwam loonde het veelal niet om een eventueel surplus naar een ander gebied, laat staan een ander land, te transporteren. Dat men in zulke gevallen veelal liever lijdelijk toezag hoe het graan teloor ging, leert ons de volgende beschrijving uit de vorige eeuw [2]):

---

[1]) Jollos, t.a.p., Handw.buch der Staatsw., 2e dr., Bnd. IV., blz. 303.
[2]) Bij Jurowsky, t.a.p., blz. 8.

„Bevor die Eisenbahnlinien dem Korn des Gouvernements Kursk, und der angrenzenden Gebiete die Wege nach Riga und Köningsberg (später auch dem Süden) eröffneten, war man hier in der Hauptsache auf die Moskauer Nachfrage angewiesen.

Und wer wie die meisten Bauern, sein Getreide entweder auf dem nächsten Marktflecken oder es an einem reisenden Aufkäufer verkaufte, der wusste wohl, dasz auf einen regelmässigen Absatz nicht zu rechnen war. Die Preise waren niedrig und fremde Händler besuchten nur selten dieses fruchtbare Land. Zeitweise bildeten sich grosse Getreidevorräte, die ungedroschen dalagen, verfaulten, oder von Mäusern angefressen wurden, bevor sich Käufer meldeten; denn diese erschienen nur ausnahmsweise bei Missernten im Norden oder im Süden Russlands. Der Bau der Eisenbahn schuf ganz neue Zustände."

In dit opzicht bestond er verschil met de ontwikkeling, die wij voor Noord-Amerika releveerden.

Doch ook in het verloop van de binnenlandse graanprijzen demonstreerde zich de invloed van de zich ontwikkelende wereldgraanhandel. Zo betaalde men in de provincies Kursk enz. in het jaar 1850: 3 roebel voor 1 tschetwert tarwe. In het jaar 1861 was de prijs reeds gestegen tot 5 roebel en in het jaar 1870 tot 7 à 8 roebel. In dezelfde twee decennia steeg de roggeprijs per tschetwert van 1 roebel 50 kopeken tot 4 roebel en de haverprijs van 70 kopeken tot 1 roebel 70 kopeken [1]). Onderstaande cijfers geven ons een verder overzicht van de prijsstijging voor tarwe in drie Russische exporthavens, sedert het jaar 1851:

TARWEPRIJS IN ROEBELS PER TSCHETWERT [2])

Jaren	St. Petersburg	Odessa	Taganrog
1851—'55	7,05	5,82	3,84
1856—'60	10,17	8,68	8,16
1861—'65	10,05	7,73	7,73
1866—'70	12,09	10,68	9,67
1871—'75	13,29	10,87	10,25
1876—'80	13,65	12,16	12,2
1881—'85	13,04	12,46	11,13

[1]) 1 Roebel = 100 Kopeken.
N.B. De hieruit blijkende prijsstijging moet ten dele aan de waardedaling van het ruilmiddel worden toegeschreven.
[2]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., blz. 749.

Komen wij thans uitvoeriger terug op de spoorwegtarieven, dan dient allereerst te worden vermeld, dat het principe van de Russische spoorweg-tariefpolitiek in grote lijnen overeenstemde met dat in Noord-Amerika. Ook in Rusland bevorderde men het aanbod van granen door het vaststellen van lage tarieven voor lange-afstandsvervoer, zij het dat de Russische reducties over het algemeen op reëler calculatiebasis waren gegrondvest dan in de Ver. Staten het geval was. Vooral na het spoorwegcongres in het jaar 1880 en met name door de wet van 1889 trachtte men stelselmatiger de diverse lijnen en havens in een onderling gelijke positie ten aanzien van de mogelijkheid tot aanvoer van exportgraan te brengen. De differentiatie van de zeevrachten uit de diverse aflaadhavens wilde men daarbij zoveel mogelijk nivelleren. Een en ander had tot gevolg, dat gebieden, die voordien nimmer in aanmerking waren gekomen om exportgraan te leveren, in de laatste decennia van de vorige eeuw binnen de sfeer van de wereldgraanhandel werden betrokken.

Dat deze gezonde opzet van de tariefpolitiek in Rusland niet dat effect had, waarop de Noord-Amerikaanse spoorwegen konden bogen, vond zijn oorzaak vooral in handelsorganisatorische factoren [1]) en speciaal in de omstandigheid, dat het vraagstuk van de graanopslag in Rusland van den beginne af aan onvoldoende werd aangepakt. [2])

Het waren juist deze factoren, die naast de betere ontwikkeling van den Amerikaansen boer zo stimulerend werkten op de Noord-Amerikaanse graanexporthandel. Sering [3]), die een vergelijking maakte tussen de Noord-Amerikaanse en de Russische landbouw, schrijft o.m. het volgende hierover:

„Hier genüge die Bemerkung, dass beim Transport des Getreides von der Farm im Westen nach Europa Handarbeit nur von Seiten des Farmers in Anwendung kommt, der dasselbe in Säcken in das Lagerhaus, den „Elevator" der nächsten Bahnstation liefert. Im Uebrigen erfolgt jede Umladung auf mechanischem Wege: vom Elevator in den Eisenbahnwagen, von diesem in einen der grossen Speicher der Binnenmärkte oder Hafenstädte und von da ins Seeschiff — oder, falls der Binnentransport zu Wasser er-

[1]) vgl. o.a. M. Winters: Zur Organisation des südrussischen Getreideexporthandels, Leipzig, 1905.

[2]) Met uitzondering van één particuliere silo in Riga, was in 1885 nog geen enkele silo in Rusland aanwezig.

[3]) t.a.p., blz. 190/191.

folgte: vom Kanalboot in den Speicher, eventuell auch direkt in den Seedampfer. Nimmt man nun die Transportkosten für einen bestimmten Zeitpunkt als fest an, so wird man in solchen Ländern, welche ebenfalls als Konkurrenzgebiete, für uns in Betracht kommen, besonders in Russland, viele Arte finden, wovon die Transportkosten auf die westeuropäischen Märkte keineswegs höher sind als vom westlichen Amerika, dabei aber die Grund- und Bodenpreise ebenso niedrig und die Arbeitslöhne sogar niedriger stehen als dort. Russland erfreut sich in der That gleich günstiger allgemeiner Produktionsbedingungen wie Nordamerika. Wenn Russland trotzdem von Nordamerika auf dem Getreidemarkte geschlagen worden ist, so hat das seinen Grund einzig und allein in der Erfindung und Anwendung einer hochentwickelten Technik auf den Ackerbau bei den Amerikanern, während der russische Bauer fortfährt, in altväterischer Weise zu wirtschaften."

De spoorwegvrachten voor graan waren in Rusland aan het einde van de negentiende eeuw vrijwel gelijk aan die in de Ver. Staten. [1]) De zeevracht, die een belangrijke factor vormde in de concurrentie tussen Russisch graan en dat uit de overzeese exportlanden, was in de laatste dertig jaren van de vorige eeuw uit de Baltische havens naar Groot-Britannië lager dan die uit New York, terwijl deze uit de havens aan de Zwarte Zee gemiddeld een derde hoger was.

De aanvoerkosten van de boerderij naar het binnenvaartschip of naar de spoorweg waren in Rusland daarentegen aanmerkelijk hoger.

Jollos [2]) schrijft aldus:

„Ein wunder Punkt im Getreideverkehr, sowie in den gesamten landwirtschaftlichen Verhältnissen ist der Zustand der Zufuhrwege zu den Eisenbahnen und Wasserwegen. Wenn nach den vorhandenen statistischen Erhebungen nur 60 Millionen Pud oder 1/6 bis 1/5 der Getreideausfuhr direkt an die Ausfuhrhäfen und Seeen per Achse gelangen, so muss doch, wie ein Blick auf die Eisenbahnkarte Russlands beweist, der grösste Teil des mit der Eisenbahn und Schiffen beförderten Getreides eine mehr oder minder grosse Strecke bis zu den Bahnstationen und Landungsplätzen auf den Landstrassen und Vizinalwegen durchgehen, deren Zustand jeder Beschreibung spottet. Schon in normalen Verhältnissen, d.h. im Sommer und Winter beträgt die Fracht auf den Landstrassen, die zur Zarizin-Eisenbahn führen, 1/12 bis 1/3 Kopeke per Pud und Werst und zu Odessa durchschnittlich 1/5 Kopeke. Treten aber die Herbstregen ein, so erhöhen sich die Ausgaben bis 1—2, ja in einzelnen Fällen bis 9 Kopeken per Pud und Werst, was ungefähr so viel ist wie die Seefracht von Odessa nach London. Monate lang, gewöhnlich von September bis Ende November und von März bis Ende April, ist auf den meisten Wegen überhaupt kein Verkehr denkbar; um ein Beispiel zu nennen, legen im Herbst die Fuhren mit Getreide von einem Dorfe, das 8 Kilometer von Samara entfernt ist, den Weg in 36

[1]) vgl., Jollos, t.a.p., blz. 301.
[2]) ibidem, blz. 302.

Stunden zurück. Beim jetzigen Zustande der Landstrassen können auch in den günstigsten Fällen nur diejenigen Wirtschaften am Getreidehandel partizipieren, die höchstens 60 Kilometer von einer Eisenbahn oder in der Nähe eines grösseren schiffbaren Flusses gelegen sind, die übrigen aber — und dies sind noch die Mehrzahl — sind überhaupt vom Weltmarkt isoliert."

Vooral na het jaar 1880 werd de met tarwe bebouwde oppervlakte in Rusland sterk uitgebreid. Terwijl deze in het tijdvak 1883—'87 in Europees Rusland gemiddeld 11.202.000 desjatinen [1]) bedroeg, was deze in het jaar 1898 reeds tot 13.790.000 desjatinen toegenomen, in welke toename dan nog niet eens de met tarwe bebouwde oppervlakte in de Kaukasus, Siberië en Midden-Azië — welke in de jaren 1894—'98 een uitbreiding van 3.627.000 op 3.873.000 desjatinen te zien gaf — was begrepen.

De met tarwe bebouwde oppervlakte nam in het tijdvak 1883/'87—1911/'13 met 77% toe. [2])

Deze uitbreiding van het tarwe-areaal, naast de voortgang in de ontwikkeling der transportmogelijkheden en de verbetering der sociale toestanden op het platteland, maakte het mogelijk dat Rusland in de vooroorlogse jaren van de twintigste eeuw een uitermate belangrijke rol als exporteur op de wereldgraanmarkt kon spelen.

In het jaar 1906 verkregen de boeren onder Stolypin, nadat zij sedert de opheffing van de slavernij in de jaren van zestig onderworpen waren gebleven aan de contrôle van de gemeentelijke overheid, meer vrijheid. Dat wilde zeggen, dat de boeren sedertdien hun aandeel van het communaal bezit zonder verdere verplichtingen konden afscheiden, met het recht het te verkopen of te belasten.

Bovendien vonden de vruchten van de landbouwwetenschap een steeds toenemende toepassing; het drieslagstelsel maakte plaats voor meer intensieve methoden van verbouw; cultuurtechnische werken werden ter hand genomen en landbouwmachines werden in steeds ruimere mate in de Russische landbouw toegepast.

De afzet van granen werd mede in betere banen geleid door de daartoe opgerichte coöperaties.

---

[1]) 1 Desjatine = 109,25 are.

[2]) World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 925.

Zo kon Rusland in de vijf vooroorlogse jaren (1909—'14) optreden als de belangrijkste exporteur van tarwe, haver en vooral van gerst en kon het de tweede plaats in de wereldgraanhandel innemen als exporteur van rogge. Het nam in dezelfde periode ongeveer een derde deel van de totale wereldgraanexport voor zijn rekening, hetgeen betekende, dat het meer exporteerde dan de Ver. Staten en Canada tezamen.

In het vijfde hoofdstuk zullen wij nagaan hoe door het uitblijven van het Russisch aanbod op de wereldgraanmarkt, gedurende de eerste wereldoorlog een ingrijpende structuurverandering plaats vond.

Na het voorgaande behoeft ons zulks ook niet te verwonderen, daar wij immers herhaaldelijk gelegenheid hadden om vast te stellen, hoe de productie- en consumptiemogelijkheden der diverse landen in de wereld zich door het ontstaan van de wereldgraanhandel in nauwe afhankelijkheid tot elkaar hadden ontwikkeld.

§ 6. *De ontwikkeling van Brits-Indië als tarwe-exportland*

Een sprekend gevolg van de ontwikkeling van de wereldgraanhandel was, dat tarwe, die op het Zuidelijk halfrond werd verbouwd, na het jaar 1870 op de Europese markt kon concurreren met tarwe, die uit de meer nabij gelegen exportlanden van het Noordelijk halfrond werd aangeboden. Hiermede kreeg de internationale graanhandel feitelijk eerst het typisch karakter van een wereldhandel.

In het volgend betoog zullen wij geen aandacht schenken aan de export van rijst uit Brits-Indië (ofschoon deze belangrijker was dan die van tarwe), omdat rijst vanouds een uitzonderlijke plaats in de wereldgraanhandel inneemt.

Vóór het jaar 1873 exporteerde Brits-Indië slechts geringe hoeveelheden graan, welke in vergelijking tot die uit de reeds besproken graanexporterende landen onbetekenend waren. Zo bedroeg de Indische export in de jaren 1867—'73 gemiddeld slechts circa 16.000 ton per jaar. [1]) Niet zoals in de Ver. Staten,

---

[1]) J. Wolf: Tatsachen und Aussichten der ostindischen Konkurrenz im Weizenhandel. Tübingen 1886, blz. 1.

Canada, Rusland, Australië en Argentinië was de toename in de Indische tarweproductie, welke nadien plaats vond, een gevolg van structuurwijzigingen ten aanzien van de kolonisatie, bevolkingsdichtheid, immigratie e.d. In Brits-Indië werd deze toename vooral bevorderd door de opheffing van de uitvoerrechten op granen, door de aanleg van spoorwegen, de verlaging der zeevrachten en de landbouwtechnische ontwikkeling. Bovendien, en zeker niet in de laatste plaats, speelde bij de Indische ontwikkeling van de tarweproductie en -export een factor een rol, die wij tot dusverre niet leerden kennen, namelijk de waardevermindering van het zilver. Deze maakte het bij dalende wereldmarktprijs mogelijk om de verbouwers toch een betere beloning voor hun arbeid te verschaffen.

In het jaar 1873 werd het hoge uitvoerrecht op tarwe, waarmede deze sedert het jaar 1859 [1]) belast was geweest, opgeheven, hetgeen een dienovereenkomstige verhoging van de exportprijs betekende. Volgens berekening van Wolf [2]) bedroeg dit uitvoerrecht in het tijdvak 1868/'69—1872/'73 gemiddeld 5,88 pence per hundredweight, overeenkomende met ongeveer 2 sh. per quarter.

De agiowinst, die tengevolge van de waardevermindering van het zilver ten goede kwam aan de „Konkurrenzfähigkeit" van de Indische tarwe op de wereldgraanmarkt, werd door denzelfden schrijver berekend op 2 sh. 1 d. per quarter voor het jaar 1870; 10 d. voor 1871; 1 sh. 3 d. voor 1872; tenslotte 1 sh. 9 d. per quarter voor het jaar 1873. Wolf [3]) merkt hierbij op:

„Jede Ermässigung des Silberpreises wirkt wie ein Zubau von Eisenbahnen und anderen Kommunikationen an allen Strecken, sie rückt die Endpunkte des Gebietes hinaus, von dem noch Weizen an die Eisenbahnen zum Export nach Europa gelangen kann. Die programmässige Weiterführung des Eisenbahnbaues ist gegenüber der Ermässigung des Silberpreises eine Erscheinung von verhältnissmässig lokalem Charakter und Rang."

In het jaar 1853 werd met de bouw van spoorwegen in Brits-Indië een begin gemaakt. [4]) De aanleg geschiedde volgens een

[1]) In het jaar 1858 werd Brits-Indië kroonkolonie van het Britse Imperium.
[2]) t.a.p., blz. 12.
[3]) t.a.p., blz. 161.
[4]) vgl. voor ontwikkelingsgeschiedenis van de Brits-Indische spoorwegen: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2e dr., Band IV. Berlijn 1912—'14 (Uitg. von Röll).

van te voren vastgesteld plan; vóór het jaar 1870 werd zij voornamelijk door particulieren, met behulp van garanties van de zijde der overheid, ter hand genomen. Te zelfder tijd wierp men zich op de bouw van kanalen en wegen. Anders dan in Rusland werd in Brits-Indië het graanvervoer over de bevaarbare rivieren vrijwel geheel verdrongen door het spoorwegvervoer.

In het tijdvak 1853—'74 werden 9.163 km spoorwegen aangelegd. Volgens het bouwplan bouwde men toen een drietal „trunk-lines", welke voor de graanexport van groot belang waren, t.w.:

1. de Great India Peninsula-railway, die van Bombay in Noordoostelijke richting naar Jabalpoer liep;
2. de East India railway, die van Culcutta naar Delhi liep en met eerstgenoemde lijn werd verbonden door een zijlijn Allahabad-Jabalpoer;
3. de Madras-railway, die van Madras naar Bombay liep, om vervolgens via Beroda en Agia aan te sluiten bij de Great-Peninsula.

In het jaar 1873 beschikten de uitvoerhavens Bombay en Calcutta dus reeds via bovengenoemde spoorwegen over een goede verbinding met het binnenland. Het Indusgebied evenwel, dat voor de verbouw van tarwe van groot belang was — en dan vooral de zgn. Pendsjaab — bleef voorlopig van een doelmatig vertakt spoorwegnet verstoken. Sedert het jaar 1870 had de overheid de bouw van spoorwegen ter hand genomen; in de periode 1870—'84 werden evenwel slechts enkele lijnen aangelegd. Na het jaar 1884 werd de aanleg energiek voortgezet. Wij vermelden dit, omdat juist na dit jaar verschillende voor de tarwe-export belangrijke trajecten werden gebouwd, vooral in het gebied der Verenigde Povinciën en dat ten N.W. van de Indus. Zodoende kon het spoorwegnet in het tijdvak 1873—'86 toch met ruim 10.000 km lengte toenemen.

Ongetwijfeld heeft deze spoorwegaanleg stimulerende invloed uitgeoefend op de intensiteit van de graanexport. Helaas ontbreken ons gegevens over het tarwevervoer over de voornaamste spoorlijnen. Uit de volgende cijfers, die betrekking hebben op het graanvervoer in het algemeen, kunnen wij afleiden, dat de aanleg van spoorwegen van het grootste belang

voor de ontwikkeling van Brits-Indië als graan-exporterend land is geweest.

GRAANEXPORT IN TONNEN OVER DIVERSE SPOORWEGEN

Jaar	East-India railway	Great-India Peninsula railway	Pundjab and Dehlirailway
1872	48.392	167.974	67.420
1876	195.452	424.515	91.628
1884	517.577	558.907	435.114

In Brits-Indië bestond niet die concurrentie tussen de verschillende parallellijnen, welke in Noord-Amerika viel vast te stellen; ook werd geen tariefnivellerende invloed door de overheid uitgeoefend, zoals in Rusland het geval was.

In Brits-Indië bestond een andere reden waardoor de vrachten over de diverse belangrijke trajecten betrekkelijk laag bleven. De belangrijkste tarwegebieden toch, namelijk die in de Pendsjaab en die in de Ver. Provinciën, werden doorkruist door de drie bovengenoemde „trunk-lines", met hun vertakkingen; zij verbonden deze gebieden respectievelijk met de uitvoerhavens Calcutta, Bombay en Karatsji.

Zo exporteerde Karatsji de tarwe uit de Pendsjaab (voornamelijk uit het gebied ten Westen van de Subley-rivier); Bombay was vooral de aflaadhaven voor de tarwe uit de Centrale Provinciën en uit het gebied ten Westen daarvan, en Calcutta voor de tarwe uit de gebieden van Rohilkland, Oudh en Patna. [1])

De afstanden van de tarwegebieden naar de drie belangrijkste exporthavens, welke overbrugd worden door de genoemde spoorlijnen, zijn ongeveer gelijk. Op deze wijze konden deze spoorlijnen, ondanks hun verschillende richtingen, toch een felle concurrentiestrijd voeren en in wezen fungeerden zij als parallellijnen. Iets dergelijks, hoewel minder gunstig ten aanzien van de uniformiteit in afstand tot de exporthavens, viel in het tarwecentrum der Centrale Provinciën, met Jabalpoer als middelpunt, waar te nemen.

---

[1]) In de graanhandel bestaat ten aanzien van de productiegebieden van de Brits-Indische tarwe nog wel eens misverstand, omdat men het veelal doet voorkomen alsof de tarwe, die onderscheiden wordt met de namen der aflaadhavens, verbouwd wordt in de omgeving van de genoemde exporthavens. In werkelijkheid evenwel wordt de Indische export-tarwe, zoals in Noord-Amerika en Rusland juist in gebieden verbouwd, die ver van de kust zijn gelegen.

De kooplieden zorgden er overigens wel voor, dat de vrachttarieven tot het uiterste gedrukt werden. In de jaren 1875—'85 daalde de spoorvracht op de drie voornaamste lijnen gemiddeld met 5 sh. per quarter.

De gemiddelde zeevracht naar West-Europa verminderde in de jaren 1871—'86 van 2 pond sterling tot 18 shilling per ton. De mogelijkheid voor Brits-Indië om als tarwe-exporteur op de wereldmarkt te verschijnen was voordien reeds in sterke mate gunstig beïnvloed door de opening van het Suez-kanaal in het jaar 1869. Hierdoor werd de zeeweg van Bombay naar Londen verkort van 11.188 tot 6.307 zeemijlen; die van Calcutta naar Londen van 12.143 tot 8.292 zeemijlen. [1])

De gemiddelde zeevracht naar West-Europa daalde met ongeveer 7 sh. per quarter in het decennium 1875—'85.

Vooral de zich ontwikkelende stoomvaart profiteerde van deze kortere weg. Desalniettemin bleef de afstand van Brits-Indië naar Engeland ongeveer tweemaal zo lang als die van New York naar Liverpool (resp. plm. 6.000 zeemijlen en plm. 3.000 zeemijlen).

Door de hierboven besproken factoren — de opheffing der uitvoerbelemmeringen, de waardevermindering van het zilver en de ontwikkeling van de transportmogelijkheden — was het mogelijk, dat de Indische tarweprijs in de moeilijke jaren 1875—'85 op het niveau van het vorig decennium kon worden gehandhaafd, terwijl deze op de Engelse markt in hetzelfde tijdvak met niet minder dan 20 sh. daalde (van 55 sh. 9 d. op 35 sh. 8 d.).

Voor een goed begrip van de plaats, welke Brits-Indië als tarwe-exporteur op de wereldgraanmarkt in de tweede helft der vorige eeuw ging innemen, is het wenselijk, dat wij nog nader aandacht schenken aan de sociale toestand, waarin de Indische boer destijds verkeerde en aan de eigenaardige omstandigheden, waaronder hij zijn bedrijf uitoefende.

In Brits-Indië was van oudsher het kleinbedrijf overwegend, met een gemiddelde oppervlakte van ongeveer 8 acres (3 à 4 ha). Het bedrijf was meestal zwaar belast ten gevolge van de

---

[1]) vgl. Blum, t.a.p., blz. 128/129.

hoge grondbelastingen. Tevens ondervond dit de nadelige gevolgen van het feit, dat de Indische boer over het algemeen slaaf was van de tussenhandel. Wat het laatste betrof, bestond er overeenstemming met de positie van den Russischen boer.

Over het algemeen was de vakkennis van den Indischen tarweverbouwer gering en stond deze hiermede bijvoorbeeld sterk achter bij zijn Amerikaansen collega; zulks mocht reeds blijken uit het feit, dat de gemiddelde tarwe-opbrengst per ha in Brits-Indië in de jaren 1880—'90 in het gunstigste geval gelijk was aan die in de Ver. Staten. Bij grotere vruchtbaarheid van de bodem en begunstigd door de tropische klimatologische omstandigheden en veelal ook door een doelmatig irrigatiestelsel, kon de Indische boer op zijn kleinbedrijf niet meer tarwe oogsten dan de Noord-Amerikaanse boer op zijn extensief grootbedrijf. Een mededeling van het Indische Departement van Landbouw gewaagde destijds reeds van de mogelijkheid om de bodemopbrengst, bij doelmatige cultivering, met 30 à 70% per hectare te verhogen.

Wel was het slagen van de Brits-Indische oogst in hoge mate afhankelijk van de regenval. Om deze afhankelijkheid te reduceren ging men reeds spoedig over tot de aanleg van een irrigatie-systeem. Deze aanleg was voor de Indische tarweverbouw van groot belang, omdat de tarwe juist verbouwd werd in de gebieden, die kunstmatige bevloeiïng behoefden. Wij mogen hieruit evenwel niet afleiden, dat de met tarwe bebouwde gronden ook inderdaad alle kunstmatig werden geïrrigeerd. Bij nog geen derde gedeelte van de met tarwe bebouwde oppervlakte was dit aan het einde van de negentiende eeuw het geval en zodoende bleef de grote afhankelijkheid van de regenval bij het welslagen van de oogst bestaan.

In het jaar 1884 bedroeg het tarwe-areaal, volgens opgave van het Departement van Landbouw, ongeveer 20 millioen acres, terwijl daarbuiten de met granen bebouwde oppervlakte in de zgn. Native-States op rond 6 millioen acres werd geschat. Voor de exporthandel was laatstgenoemde oppervlakte echter van gering belang, omdat tarwe hier veelal gemengd met zaad van andere gewassen werd uitgezaaid. Deze 26 millioen acres leverden in de jaren 1870—'75 gemiddeld ruim 8 millioen ton tarwe, waarvan niet minder dan ruim 11% werd geëxpor-

teerd.[1]) In dezelfde jaren 1881—'86 produceerden de Ver. Staten gemiddeld 10—13 millioen ton tarwe per jaar, waarvan ruim 2 millioen, dus circa 20%, werd uitgevoerd. Het voor Brits-Indië vermelde percentagecijfer mag evenwel niet als gemiddelde worden aangenomen voor een groter tijdvak. Het exportkwantum fluctueerde immers heftig, afhankelijk van het welslagen van de Indische tarwe- en rijstoogst. Daardoor oefende de eigen consumptie steeds een belangrijke invloed uit op de plaats, die Brits-Indië in een bepaald jaar op de wereldgraanmarkt kon innemen. In slechte oogstjaren moest het land zelfs tarwe importeren, ook al bestond het voedsel der inheemse bevolking hoofdzakelijk uit rijst. In verband met de weinig stabiele plaats, die dit exportland op de wereldgraanmarkt innam, zou men de vraag kunnen stellen of het eigenlijk wel juist is om in verband met ons onderwerp meer uitvoerig bij de ontwikkelingsgeschiedenis van de Brits-Indische tarweexport stil te blijven staan.

Deze vraag moet zonder twijfel bevestigend worden beantwoord en wel om tweeërlei reden:

In de eerste plaats leverde het aanbod van Brits-Indische tarwe op de Europese importmarkt het bewijs, dat er toen reeds sprake was van een wereldgraanhandel in de werkelijke betekenis van het woord;

in de tweede plaats was de Indische tarwe-export, speciaal voor de Britse import-markt van zulk een groot belang, dat wij onvolledig zouden zijn door Brits-Indië niet enigszins uitvoeriger in ons betoog te betrekken. Het belang van de Brits-Indische export werd daarbij niet eens zozeer bepaald door de geëxporteerde hoeveelheden, als wel door zijn prijscorrigerende invloed op de wereldgraanmarkt.

Zoals wij reeds vermeldden, bedroeg de Indische tarwe-export in de jaren 1867—'73 gemiddeld 16.000 ton, overeenkomende met 322.000 cwt; nadien nam hij sterk toe, zoals uit onderstaande cijfers blijkt:[2])

---

[1]) Volgens gegevens van A. Wirminghaus (Handbuch der Staatswissenschaften, 2e dr., Band IV, t.a.p., blz. 331) bedroeg de Brits-Indische tarweexport in het tijdvak 1881—'86 gemiddeld 18.371.000 hundredweight (cwt); 1 cwt = 50,8 kg.

[2]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., blz. 234.

BRITS-INDISCHE TARWE-EXPORT

Jaar	In 1.000 cwt	Jaar	In 1.000 cwt
1873	394	1883	14.194
1874	1.756	1884	21.001
1875	1.074	1885	15.851
1876	2.511	1886	21.069
1877	5.587	1887	22.264
1878	6.373	1888	13.538
1879 *)	1.057	1889	17.611
1880 *)	2.202	1890	13.802
1881	7.444	1891	14.321
1882	19.901	1892	30.307

*) misoogst-jaren.

Sedert het jaar 1874 nam Brits-Indië tevens een steeds belangrijker plaats in op de Britse importmarkt, hetgeen wij het best aan de hand van het volgende cijfermateriaal kunnen nagaan: [1])

OVERZICHT VAN DE INVOER VAN BRITS-INDISCHE TARWE IN GROOT-BRITANNIE

Jaar	Totaal invoer in Groot-Britannië	Hiervan uit Brits-Indië	Aandeel Indische tarwe in totaal Britse import in %
1872	42.127.726 cwt	156.665 cwt	0.37
1873	43.863.098 „	740.934 „	1,69
1874	41.527.638 „	1.073.940 „	2,59
1875	51.876.517 „	1.334.366 „	2,57
1876	44.454.657 „	3.287.236 „	7,40
1877	54.269.800 „	6.104.985 „	11,25
1878	49.906.484 „	1.820.881 „	3,65
1879	59.591.795 „	887.006 „	1,49
1880	55.261.924 „	3.229.050 „	5,84
1881	57.147.933 „	7.334.616 „	12,84
1882	64.240.749 „	8.461.004 „	13,01
1883	64.138.631 „	11.248.988 „	17,54
1884	47.306.156 „	7.980.831 „	16,87

Ook bij het thans besproken exportland zullen wij niet in details treden omtrent het moeilijke vraagstuk van de pro-

[1]) Berekend volgens cijfers bij Wolff, t.a.p., blz. 2/3.

ductiekosten. Wolf [1]), die deze kwestie nader bestudeerde, komt tot de conclusie, dat deze aan het einde van de vorige eeuw 14—15 Annas per bushel bedroegen; bij een toenmalige koers van 1 sh. 6 d. per Roepie kwamen deze overeen met 1 sh. $4^1/_3$ d. per bushel. De gemiddelde aanvoerkosten naar de spoorwegen bedroegen $3^1/_3$ d. per bushel, zodat wij kunnen rekenen met een gemiddelde tarweprijs van 1 sh. $7^2/_3$ d. per bushel aan spoorweg geleverd. Vergelijken wij deze prijs met die, welke tezelfder tijd in de Ver. Staten gold, n.l. 60 dollarcents — overeenkomend met 2 sh. 6 d. [2]) — dan komen wij tot de conclusie, dat de Indische productiekosten zich ten opzichte van die in Noord-Amerika verhielden als 100 : 140. Dit verschil in productiekosten, dat werd veroorzaakt door het aanmerkelijk lagere levenspeil van den Indischen boer, maakte het mogelijk, dat de Brits-Indische tarwe, waarop toch hogere spoorweg-, zeevrachten en kosten voor assuranties en renteverlies drukten, op de West-Euopese markt kon concurreren met die uit de andere exportlanden. De belangrijkste onkosten, die de c.i.f.-prijs op deze importmarkt bepaalden, verhielden zich, wanneer wij voor de jaren 1870—'75 een vergelijking tussen de Ver. Staten en Brits-Indië maken, als volgt:

	Brits-Indische tarwe (per bushel)	Noord-Amerikaanse tarwe (per bushel)
Productiekosten	1 sh. $7^2/_3$ d.	2 sh. 6 d.
Spoorvracht naar exporthaven	9 d.	$6^1/_2$ d.
Zeevracht [3])	$7^1/_5$ d.	$4^1/_3$ d.
	2 sh. $11^{13}/_{15}$ d.	3 sh. $4^2/_3$ d.

Het zou onjuist zijn uit deze gegevens zonder meer de conclusie te trekken, dat de Indische tarwe dus goedkoper op de Engelse markt kon worden aangeboden dan die uit Noord-Amerika. De door ons als uitgangspunt genomen kostprijs houdt namelijk geen rekening met factoren, die op de „Konkurrenzfähigkeit" een belangrijke invloed uitoefenen. Wij wijzen in het bizonder op de kosten van de tussenhandel. Ten gevolge

[1]) t.a.p., blz. 99—116.
[2]) Tegen een omrekeningskoers van 4 sh. 2 d. per dollar.
[3]) Door het Suezkanaal.

van een gebrekkige handelsorganisatie was de marge tussen de f.o.b.-prijs en de spoorvrij-prijs in het binnenland van Brits-Indië aanmerkelijk groter dan die in Noord-Amerika. Ook het grotere renteverlies, dat de Europese importeur leed door de langere reisduur van de Indische tarwe, komt in deze berekening niet tot uitdrukking, terwijl van de veronderstelling werd uitgegaan, dat de kwaliteit van de Indische tarwe door de Europese meelmolens even hoog werd gewaardeerd als die der Amerikaanse, hetgeen evenwel niet het geval was. Leveren deze cijfers dus geen toelaatbare basis tot een nauwgezette vergelijking, toch leveren zij het bewijs, dat het mede ten gevolge van de lage aanvoerkosten naar West-Europa rendabel was geworden om in Brits-Indië, voor Europa bestemde exporttarwe te verbouwen.

Zoals wij reeds vaststelden nam de tarweproductie na 1873 in Brits-Indië sterk toe, aanvankelijk vooral door uitbreiding van de met tarwe bebouwde oppervlakte. Deze uitbreiding bedroeg voor het tijdvak 1873/'74—1882/'83 niet minder dan 14%, d.w.z. 5.820.000 acres.

Was Brits-Indië sedert het jaar 1880 reeds een geduchte mededinger op de internationale tarwemarkt geworden, zijn nog braakliggende productiemogelijkheden, de mogelijke verlaging van de productiekosten bij betere toepassing der landbouwwetenschap en de dreiging van een verdere waardevermindering van het Brits-Indische bankpapier, beïnvloedden van dat ogenblik af nog in meerdere mate de wereldtarwemarkt dan uit het eigenlijke exportkwantum zou zijn af te leiden.

Sedert het jaar 1880 behoorde Brits-Indië, na Noord-Amerika en Rusland, tot de meest vooraanstaande tarweleveranciers op de wereldgraanmarkt. Daarbij kwam, dat de Indische tarwe, die in Februari en Maart wordt geoogst, op een moment aan de markt kwam, waarop de oogst van het Noordelijk halfrond geruimd begon te geraken. De internationale graanhandel verkreeg mede hierdoor het typisch aspect van wereldhandel. Voortaan kon elk land niet meer graan produceren volgens zijn eigen goeddunken[1]), doch diende het zijn aanbod van granen

[1]) Wij zullen niet stil staan bij de bescherming van de eigen akkerbouw, die door de overheid van diverse importlanden werd bevorderd, door invoerrechten e.d.

af te stemmen op de wereldgraanmarkt, die met toenemende snelheid op het spel van vraag en aanbod begon te reageren. Zoals de graanproductie in West- en Midden-Europa sedert het midden der vorige eeuw mede werd bepaald door de agrarische ontwikkeling en expansiemogelijkheden ten aanzien van de graanverbouw in de Ver. Staten, zo moest de Noord-Amerikaanse exporteur sedert het jaar 1880 terdege rekening houden met het aanbod van tarwe, die onder volkomen andere omstandigheden op het Zuidelijk halfrond werd geproduceerd.

Wat Brits-Indië betreft wordt deze afhankelijkheid van de wereldgraanmarkt gekarakteriseerd door de volgende opmerkingen van Wolf: [1])

„Die Konkurrenzlinien der indischen Eisenbahnen liegen in Amerika. Sie liegen dort, nicht nur weil in der Agetation der indischen Kaufmannschaft gegenüber den Bahnen die Fracht in Amerika immer das Hinweisungs- und Kampfesmittel ist und weil die indischen Bahnen diesen Masstab in gewissen Grenzen anerkennen. Die indischen Frachten sind auch nicht gleichgültig gegenüber dem sozusagen schon reflektierten Ausdruck der amerikanischen Frachten, nämlich gegen den Londoner Weizenpreis. Nicht von den indischen Frachten ist der Preis in London zu konstruieren, sondern umgekehrt. Die indischen Bahnen akkomodieren sich jenem. Und in dieser Auffassung der Dinge liegt ein Faktor von mächtiger Bedeutung für die Expansion der indischen Konkurrenz."

§ 7. *De ontwikkeling van Australië als tarwe-exportland*

Hoewel Australië in de negentiende eeuw nog slechts een ondergeschikte rol in de wereldgraanhandel speelde, moeten wij hier toch bij de ontwikkeling van dit land als graanexporteur stilstaan, omdat dezelfde factoren, die karakteristiek waren voor de economische en in het bijzonder agrarische evolutie van de andere graanexportlanden, ook in dit land van overwegend belang waren.

De Portugezen en Spanjaarden, die dit werelddeel in het begin van de zeventiende eeuw ontdekten, noch de Hollanders, die het land nadien bezochten en het zelfs de naam Nieuw-Holland gaven, gingen tot kolonisatie daarvan over. De onherbergzaamheid van het land, dat een oppervlakte heeft, welke ongeveer overeenkomt met die van Noord-Amerika [2]), was hiervan de oorzaak. Eerst in het jaar 1788 vestigden zich defi-

[1]) t.a.p., blz. 162.
[2]) Exclusief Alaska.

nitief Engelsen aan de Oostkust.[1]) Het binnenland was voor de agrarische productie, wegens de klimatologische omstandigheden ten enenmale ongeschikt. Na het verlies van de Ver. Staten gevoelden de Engelsen behoefte aan nieuw koloniaal bezit. Tot het jaar 1840 deporteerde Groot-Britannië zijn misdadigers naar dit werelddeel; deze groep heeft weliswaar bijgedragen tot de agrarische ontwikkeling van het land, doch zij kon niet worden beschouwd als de meest gewenste om het land in cultuur en tot bloei te brengen. Door het Engelse Parlement werd deze kolonie overigens in den beginne zeer stiefmoederlijk behandeld; steeds weer drong het er bij de diverse gouverneurs op aan om deze kolonie financieel onafhankelijk te maken.[2]) Wij vermelden dit, omdat een en ander invloed heeft uitgeoefend op het ontwikkelingstempo van het land, o.a. in sterke mate op dat van de spoorwegaanleg.

Het was gouverneur Hunter — in het jaar 1795 naar Sydney gekomen — die feitelijk als eerste de akkerbouw aanmoedigde, door vrije kolonisten en strafgevangenen aan de landbezittende officieren en ambtenaren toe te voegen, onder subsidie van de overheid.

In het jaar 1797 schatte Hunter de gecultiveerde oppervlakte op ongeveer 5.000 acres.[3]) In het jaar 1820 bedroeg deze reeds 32.267 acres. De bevolking nam vóór het midden der vorige eeuw slechts matig toe; in het tijdvak 1810—'21 groeide zij van 11.590 tot 38.778 zielen, welke toename vrijwel geheel moest worden toegeschreven aan de gedwongen emigratie van onvrije Engelsen en Ieren.

De oorspronkelijke bevolking van Australië, welke voornamelijk uit negers bestond, was zeer primitief en heeft voor de ontwikkeling van het land slechts geringe betekenis gehad. Zij werd door de emigranten uit de Oostelijke kustgebieden naar het onvruchtbare binnenland verdreven, welke actie overigens geenszins ten goede is gekomen aan de kolonisatie van het land.

---

[1]) Zie voor overzicht van de vordering der exploitatie, de desbetreffende kaarten in : Official Year Book of the Commonwealth of Australia, No. 3, blz. 35.

[2]) Zie voor de ontwikkelingsgeschiedenis van Australië o.a. T. A. Coghlan: Labour and Industry in Australia, from the first settlement in 1788 to the establishment of the Commonwealth in 1901, Dl. I—IV. Oxford 1918.

[3]) vgl. Year Book 3, t.a.p., blz. 365.

Reeds aan het einde van de achttiende eeuw trachtte men de kolonisatie te bevorderen door een systeem van landschenkingen. Daartoe stelde men evenwel een schema op, dat geen rekening hield met de speciale geaardheid van het land.

Knibbs schrijft aldus hierover: [1])

„In the early days of Australian colonisation land was alienated by grants and orders from the Crown. The first instructions, issued on the 25th April, 1787, authorised the Governor to make grants only to liberated prisoners, but by further instructions issued by the Secretary of State in 1789, the privilege of obtaining grants was extended to free immigrants to such of the men belonging to the detachment of marines serving in New South Wales, which then included the whole of the eastern part of Australia — as were desirious of settling in the colony; the maximum grant was no to exceed 100 acres, and was subject to a quirent of one shilling per annum for every fifty acres, to be paid within five years of the date of issue. In many cases these grants were made conditional upon a certain proportion of the land being cultivated, or upon certain services being regularly performed, but these conditions do not seem to have been enforced."

In het jaar 1825 werd de aankoop van land door particulieren officieel toegestaan voor een minimumprijs van 5 sh. per acre, waarbij een particulier niet meer dan 4.000 acres mocht kopen, terwijl per familie hoogstens 5.000 acres in bezit mochten worden genomen. Deze faciliteiten vermochten evenmin een stimulerende invloed op de immigratie uit te oefenen.

De ontwikkeling van de graanverbouw werd geremd door de sterk wisselende en overwegend onvoldoende regenval in verreweg het grootste gedeelte van het land; akkerbouw was slechts mogelijk in de Oostelijke, Zuid-Oostelijke en Zuid-Westelijke kuststreek. In contrast tot de ontwikkeling, welke wij voor Argentinië zullen schetsen, bleef in Australië de veehouderij de voornaamste plaats innemen.

De tarweteelt, die in verhouding tot de schapenhouderij in de eerste jaren der negentiende eeuw nog uitermate onbelangrijk was, werd in de eerste decennia van die eeuw door de overheid gestimuleerd door het stellen van een garantieprijs, welke meestal ten minste 10 sh. per bushel bedroeg.

Coghlan [2]) schrijft hierover o.a.:

„... after thirty years of nursing by the authorities, the farmers as a class were unable to grow wheat at a profit when the Government subsidy was withdrawn; and though agriculture continued o be pursued and the area cultivated even extended, wheat growing for grain ceased to be the first

[1]) In Yearbook 3, t.a.p., blz. 245; vgl. tevens Coghlan, t.a.p., Dl. I, blz. 85.
[2]) t.a.p., Dl. I, blz. 250.

consideration of the farmer, and the bulk of the wheat consumed was imported."

Sedert het jaar 1832 trachtte de overheid de immigratie te bevorderen door de benoeming van agenten, die in het moederland moesten trachten emigranten te werven. Zelfs liefdadigheidsinstellingen verzorgden de emigratie uit het moederland naar Australië.

Ondanks al deze maatregelen kon de immigratie, die in het tijdvak 1821—'31 gemiddeld 893 personen per jaar had bedragen, slechts weinig worden bevorderd. De kolonisatie mocht zich nu eenmaal niet in de belangstelling van het moederland verheugen.

Een mijlpaal in de ontwikkelingsgeschiedenis van Australië betekende het jaar 1851, toen de eerste goudvelden bij Mount Alexander werden ontdekt. Aangelokt door het goud spoedden zich nu vele gelukzoekers naar dit land. De immigratie van Europeanen nam hierdoor sterk toe, zij het dat van een „gold rush", zoals men in Californië te zien had gekregen, in Australië geen sprake was. De meeste gouddelvers waren uit de Australische staten zelf afkomstig. Duizenden boeren en handwerkslieden verlieten hun woonplaatsen en trokken naar de goudvelden. In New-South-Wales, waar de bebouwde oppervlakte in 1850 ongeveer 200.000 acres bedroeg, werd deze ten gevolge van de landvlucht in een tijdvak van twee jaren ingekrompen tot ongeveer 130.000 acres en het kostte toen bovendien nog grote moeite om de oogst behoorlijk binnen te halen. Desalniettemin oefende de ontdekking van de goudvelden toch belangrijke invloed op de kolonisatie en de agrarische ontwikkeling van het land uit.

Telde Australië, inclusief Tasmanië, in het jaar 1850 nog slechts 405.356 inwoners [1]), acht jaar later was dit aantal reeds toegenomen tot 1.050.828, in het jaar 1877 tot 2 millioen, in het jaar 1889 tot 3 millioen en in het jaar 1905 tot 4 millioen zielen. [2]) In het decennium vóór de eerste goudvondsten be-

---

[1]) Yearbook 3, t.a.p., blz. 119.

[2]) Van de totale bevolkingstoename, welke tussen het jaar 1860 en 1930 plaatsvond, moet 73 % worden toegeschreven aan de normale toename in het land zelf; slechts 27 % werd door immigratie veroorzaakt.

droeg de bevolkingstoename slechts ongeveer 215.000 mensen. In het decennium 1850—'60 bedroeg deze ruim 740.000 zielen. Door de goudvondsten, die in het jaar 1886 in West-Australië plaats vonden, werd andermaal een stimulerende invloed op de bevolkingsaanwas uitgeoefend.

Sedert het jaar 1855, dus binnen 5 jaren nadat het eerste goud ontdekt was, viel er een hernieuwde belangstelling voor de landbouw waar te nemen. Naarmate de goudvondsten minder werden en de spoeling dunner, wierpen teleurgestelde delvers zich in toenemende mate op de verbouw van granen. Instede van binnen de korst mogelijke tijd als rijk man te kunnen repatriëren, vestigden deze teleurgestelden zich nu definitief als boer, tot welk besluit de landschenkingen het hunne bijdroegen.

Duidelijk demonstreert een en ander zich in de areaal-uitbreiding, die sedert het jaar 1855 viel waar te nemen. In het jaar 1860 was de bebouwde oppervlakte reeds toegenomen tot ruim 260.000 acres. In de staat Victoria kon men een dergelijk verschijnsel waarnemen. Terwijl korte tijd vóór de eerste goudvondsten 4.322 personen in de landbouw werkzaam waren, was dit aantal in het jaar 1857 reeds toegenomen tot 26.838.

In het jaar 1854 werden in Victoria 54.905 acres met granen bebouwd [1]; in het jaar 1858 was het bebouwde areaal reeds tot ruim 237.000 acres toegenomen. [2] Tevens werd sedert 1855 bij de graanverbouw in toenemende mate gebruik gemaakt van landbouwwerktuigen. De tarweverbouw nam evenwel niet evenredig toe met de uitbreiding van de totaal met granen bebouwde oppervlakte, want destijds was het voordeliger om de granen als hooi en groenvoeder te oogsten dan als gerijpte tarwe. De harde tarwe werd aanvankelijk in grote kwantiteiten geïmporteerd. Zowel de boeren als de industrie-arbeiders streden toen voor protectie.

Bijzonder belangrijk was de indirecte invloed van de goudvondsten op de agrarische ontwikkeling van het land, doordat deze tot de aanleg van spoorwegen aanleiding gaven.

Tot het midden van de negentiende eeuw waren feitelijk slechts primitieve wegen van de Oostkust naar het binnenland

[1]) Waarvan circa 30.000 acres met het doel om er hooi van te winnen.
[2]) vgl. Coghlan, t.a.p., Dl. II, blz. 273 e.v.

gebouwd als werkverschaffingsobject voor dwangarbeiders. Bij de sterke toename van de bevolking, vooral ten tijde van de ontdekking van de goudvelden, voldeed het wegennet reeds spoedig niet meer aan de eisen die hieraan werden gesteld. De spoorwegen [1]) verdrongen het verkeer over de wegen en de weinig bevaarbare rivieren bijna geheel. Dressler schrijft: [2])

„Wie in Amerika diente auch in Australien der Bau von Eisenbahnen zunächst den Zwecken der Erschliessung des Innern, die Bodenschätze über und unter der Erde kräftiger auszunützen und die Bevölkerung von den Randgebieten nach innen zu leiten. Wo Strassen und schiffbare Flüsse fehlten, da haben die Bahnen Grossartiges geleistet.

Gebiete, die einst kaum Weideland waren, sind in ware Kornkammern verwandelt worden; die Bahn verschafft ihnen billigen und schnellen Transport nach den Häfen und damit Absatz auf dem Weltmarkt. Die extensive Wirtschaft der Viehzucht erforderte geradezu den Bahnbetrieb; Hin- und Hertransport des Viehes bei Dürren nach besseren Weideplätzen und Abfuhr der Produkte der Viehzucht, bringen neben der von Weizen und Metallen den Bahnen die besten Einnahmen."

De aanleg van spoorwegen in Australië mocht zich echter niet in die mate verheugen in de belangstelling van het particuliere kapitaal, als in de andere overzeese exportlanden het geval was. Voorzover het zich al interesseerde in de spoorwegbouw, liep dit op een teleurstelling uit, want reeds een vijftiental jaren na de oprichting moesten alle spoorwegen in staatseigendom worden geëxploiteerd, omdat zij niet rendabel waren gebleken. Er bestonden overigens logische gronden, waarop de beleggers hun terughoudendheid jegens investering in Australische spoorwegen baseerden. [3]) In Noord- en Zuid-Amerika waren de mogelijkheden ten aanzien van de graanverbouw onbeperkt. Enorme vlakten lagen daar als het ware te wachten om te worden ontgonnen. De aanleg van spoorwegen vormde hier de sleutel tot een aantrekkelijke economische ontwikkeling. Bovendien was de weinig geaccidenteerde terreingesteldheid in dit werelddeel gunstig voor een goedkope en intensieve aanleg van spoorwegen.

In Australië bestonden evenwel niet die economische ontwikkelingsmogelijkheden, welke hun gunstige invloed op het

---

[1]) De eerste spoorweg verbond Melbourne met het centrum van de toenmalige goudvelden.

[2]) vgl. Andree: Geographie des Welthandels, Band II, 4e dr., 1927. (G. Dressler). Blz. 1060.

[3]) vgl. M. Kandt: Australische Eisenbahnpolitik. Berlijn 1894, blz. 113—117.

spoorwegvervoer zouden kunnen doen gelden, noch was de terreingesteldheid dusdanig, dat de spoorwegen anders dan met bijzonder hoge bouwkosten per kilometer konden worden aangelegd. De Britse kapitalist, die in zulk een belangrijke mate had bijgedragen tot de bouw van de Noord-Amerikaanse spoorwegen, interesseerde zich bovendien niet zozeer voor Australië. In deze kolonie wilde een ieder in de korst mogelijke tijd rijk worden. Geldbelegging in spoorwegen vormde hiertoe niet de aangewezen weg. Ook ontbraken hier de ruime landschenkingen aan de spoorwegmaatschappijen, zoals wij die in Noord-Amerika leerden kennen.

Een der voornaamste oorzaken was echter wel deze, dat zich ten Westen van de Oostkust, waar het eerst kolonisatie plaats vond, bergketens bevonden, die noodzakelijkerwijze moesten worden overschreden door de spoorlijnen. Derhalve moesten aanstonds enorme bedragen gelds in de spoorwegen geïnvesteerd worden. Daartoe bestond pas aanleiding nadat het eerste goud gevonden was.

Na het jaar 1870 werd de spoorwegbouw energiek door de overheid ter hand genomen. In het jaar 1855 had het totale spoorwegnet, van hetgeen men na het jaar 1900 „the Commonwealth of Australia" zou noemen, slechts een lengte van 24¼ mijl, vervolgens in de jaren 1871: 1.042 mijl; 1890: ruim 10.000 mijl

Toch was ook in Australië de aanleg van spoorwegen van groot belang voor de ontwikkeling van de graanverbouw. Het tarwe-areaal, dat in het jaar 1860/'61: 643.983 acres bedroeg, was tot het jaar 1870/'71 reeds tot 1,123.839 acres aangegroeid, om vervolgens verder toe te nemen tot 3.054.305 acres in het jaar 1880/'81. Het maximum vertoonde Australië in het jaar 1904/'05, toen niet minder dan 6.269.778 acres werden bebouwd. Beschouwen wij vervolgens de tarweproductie in de overeenkomstige perioden, dan komen wij tot de volgende cijfers: [1])

AUSTRALISCHE TARWEPRODUCTIE IN BUSHELS

1860/'61:	10.245.469	1890/'91:	27.118.259
1870/'71:	12.084.605	1900/'01:	48.353.402
1880/'81:	23.356.749	1903/'04:	74.149.634

[1]) vgl. Yearbook 3, t.a.p., blz. 370.

Hoewel deze cijfers een krachtige groei van de tarweproductie aangeven, dient te worden opgemerkt, dat deze in de diverse jaren aan sterke schommelingen onderhevig was, zulks vooral tengevolge van de in sommige jaren optredende droogte, die in hoge mate invloed op de oogstresultaten uitoefende. Zo moesten in het jaar 1903 zelfs ongeveer 13 millioen bushel tarwe in Australië worden geïmporteerd, o.a. uit de Ver. Staten, Argentinië en Canada, om de gevolgen van een mislukte oogst te lenigen.

In normale jaren daarentegen kon Australië sedert het jaar 1880 als exporteur van tarwe op de wereldmarkt optreden, in concurrentie met de andere overzeese exportlanden.

Een vergelijking van Australië met de andere, reeds besproken exportlanden is van minder belang, omdat de sociale, geografische en klimatologische toestanden in dit land sterk afwijken van die in de andere overzeese exportlanden.

Toen Australië in het eerste decennium van de twintigste eeuw als belangrijke exporteur op de wereldtarwemarkt optrad, waren ongeveer 9½ millioen acres bouwland in cultuur gebracht; deze oppervlakte bedroeg slechts ½% van de totale oppervlakte van het land, welke voor het grootste deel onvruchtbaar is. Per hoofd der bevolking werden tezelfder tijd desondanks niet minder dan 2½ acres bebouwd, waarvan 80% met tarwe.

De opbrengst per acre was in Australië zeer gering. In de jaren 1901—'09 bedroeg deze gemiddeld 9,3 bushel — zij varieerde van 2,4 bushel tot 13.32 bushel — bij een gemiddelde opbrengst in Nederland van 38,50 bushel[1]; in de Ver. Staten van 13,60[1], in Brits-Indië 10,71[1], in Argentinië 11,09 en in Europees Rusland 7,25[2] bushel per acre.

De opbrengst in Australië was dus wel zeer klein, zodat verwacht mocht worden dat door verhoogde intensiteit en verdere mechanisatie van de akkerbouw dit exportland zich zou kunnen scharen onder de grootste exportlanden. Van oudsher waren het de staten New South Wales, Victoria en South Australia, die de meeste tarwe leverden.[3]

---

[1]) In het jaar 1907.

[2]) In het jaar 1906.

[3]) Zie voor exportcijfers: Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., I, blz. 226—231.

Groot-Britannië was ook de belangrijkste afnemer van Australische tarwe [1]), welke vooral per zeilschip over dit grote traject werd aangevoerd. In de laatste 25 jaren van de vorige eeuw nam dit exportland de vijfde plaats op de Britse markt in, achter de Ver. Staten, Rusland, Canada en Brits-Indië. Tot het jaar 1892 overtrof Australië nog Argentinië als tarwe-exporteur.

Evenals ten aanzien van de Brits-Indische tarwe-export het geval was, bepaalde niet zozeer de hoegrootheid van de tarwe-exporten de plaats, welke Australië op de wereldgraanmarkt innam, als wel het feit, dat de andere overzeese graanexportlanden en ook de importcentra voortaan rekening moesten houden met het mogelijke aanbod uit dit jonge tarwe-exportgebied.

Het feit alleen, dat Australië met zijn sterk wisselende oogsten [2]) in een bepaald jaar mogelijk tarwe op de wereldgraanmarkt zou kunnen aanbieden, influenceerde de wereldgraanhandel en was oorzaak, dat het mechanisme, dat de uiteindelijke wereldmarktprijzen bepaalde, nog subtieler moest worden afgestemd op de productie- en consumptiemogelijkheden over de gehele wereld.

§ 8. *De ontwikkeling van Argentinië als tarwe-exportland*

De ontwikkeling van Argentinië als tarwe-exportland geeft ons een duidelijk bewijs van de invloed van de wereldgraanhandel op de graanproductie over de gehele wereld. De steeds toenemende vraag naar goedkope granen in Europa sedert het midden der vorige eeuw was de directe oorzaak van de snelle agrarische ontwikkeling van dit land op het Zuidelijk halfrond, dat in de twintigste eeuw zulk een belangrijke rol zou gaan spelen als graanexporteur. Merkwaardig voor de Argentijnse ontwikkelingsgeschiedenis is het, hoe in de aanvangsperiode historische factoren een remmende invloed uitoefenden, doch tevens hoe de uitermate snelle ontplooiing nadien een direct

---

[1]) vgl. Yearbook 3, t.a.p., blz. 374.

[2]) Zo bedroeg de totale export in de jaren:

1885	12.642.000 bushel	1893	15.785.000 bushel	1896	1.368.000 bushel
1897	1.007.000 bushel	1898	1.814.000 bushel		

gevolg was van de ter beschikking gekomen hulpmiddelen der techniek.

Vóór het jaar 1887 exporteerde Argentinië geen tarwe.[1]) Toen de bevolking aan het einde van de achttiende eeuw en in het begin van de negentiende eeuw sterker toenam dan voorheen, moest het land zelfs tarwe importeren om zijn bevolking te kunnen voeden.[2]) Ook in het jaar 1880 moest nog graan worden geïmporteerd.[3]) Dit behoeft ons niet te verwonderen, indien wij bedenken, dat de bebouwde oppervlakte destijds slechts ongeveer 600.000 ha bedroeg, waarvan 25% uit tarweland bestond.

Tijdens de Spaanse heerschappij, die tot het jaar 1776 duurde, had het land niet de mogelijkheid zich voorspoedig te ontwikkelen. Zoals opgemerkt, nam de bevolking nadien betrekkelijk sterk toe, mede onder invloed van de immigratie van voornamelijk Zuid-Europeanen.[4]) Onwillekeurig zou men de verwachting kunnen koesteren, dat er vele punten van overeenkomst hebben bestaan t.a.v. de invloed, die door de immigratie in Noord- en Zuid-Amerika op de positie als graanexporterend land werd uitgeoefend. Deze veronderstelling blijkt echter bij nader onderzoek ongegrond te zijn, daar zowel het aantal immigranten als hun invloed op de sociale en economische ontwikkeling van het land, in Argentinië ver ten achter stond bij die in Noord-Amerika. In het tijdvak 1860—'70 bedroeg de netto-immigratie in Argentinië gemiddeld slechts 15.044 zielen per jaar en in de daarop volgende twee decennia resp. 29.460 en 84.587.[5])

Het waren hier echter ook niet de immigranten, die in de eerste plaats bijdroegen tot de exploratie van de vele latente, agrarische ontwikkelingsmogelijkheden, zoals dat in Noord-Amerika het geval was geweest.

---

[1]) Behoudens uiterst geringe hoeveelheden aan het einde van de zestiende eeuw en in de jaren 1876 en 1877.

[2]) vgl. E. Tornquist: The economic development of the Argentine republic in the last fifty years. Buenos Aires 1919.

In het jaar 1797 telde de bevolking 310.628 zielen, in het jaar 1818 plm. 580.000 zielen.

[3]) vgl. Andree, t.a.p., Geographie des Welthandels, Band III, blz. 935.

[4]) Hoofdzakelijk waren het Italianen, Spanjaarden en Russen, die in de negentiende eeuw naar Argentinië trokken.

[5]) Tornquist, t.a.p., blz. 7.

De belangstelling voor de Argentijnse tarweverbouw dateert feitelijk eerst sedert het jaar 1870. Vóórdien ging deze belangstelling vooral uit naar de veehouderij.

De wolcrisis van het jaar 1872 droeg bij tot de uitbreiding van het tarwe-areaal. In het tijdvak 1872—'84 breidde dit zich met niet minder dan ruim 400% uit, t.w. van 130.000 ha tot 686.000 ha.

Toch bleef de graanverbouw tot omstreeks het jaar 1900 vooral beperkt tot het Noorden der provincies Santa Fé en Entre Rios, alwaar deze op uiterst extensieve wijze plaatsvond. De geringe bevolkingsdichtheid, de lage bodemprijs en lage arbeidslonen gaven hiertoe aanleiding.

Deze factoren bepaalden van beginne af aan dat Argentinië tegen lagere productiekosten graan kon voortbrengen dan welk land ter wereld ook. Dit bleef ook het geval, toen zowel de immigratie als de met granen bebouwde oppervlakte na het jaar 1900 sterk werd uitgebreid. De grote vruchtbaarheid van dit onmetelijke land stelde het hiertoe in staat.

Ongetwijfeld heeft ook in Argentinië de aanleg van spoorwegen er toe bijgedragen, dat de graanproductie zich in de jaren van tachtig dermate kon uitbreiden, dat Argentinië, dat voor het jaar 1880 als graanproducerend land nauwelijks bekend was, in het jaar 1887 plotseling als tarwe-exporteur op de wereldmarkt kon optreden.

De aanleg van spoorwegen werd hier niet door het initiatief der eigen bevolking tot stand gebracht, doch hiertoe gaf in de eerste plaats Europees kapitaal en initiatief de stoot. De eerste spoorweg werd in het jaar 1857 in bedrijf gesteld, en wel van Buenos Aires naar Florentia; hij was slechts 20 km lang. Tot het jaar 1870 werden vervolgens enige spoorlijnen van Buenos Aires en Rosario uit naar het Westen en het Noorden gebouwd. Zij vormden de kern van de vele spoorlijnen, die na die tijd en vooral in het tijdvak 1880—'90 werden gebouwd.

In het jaar 1875 bedroeg de totale lengte der spoorwegen nog slechts 1.965 km; in 1913 was deze reeds 13.205 km; in 1930 ongeveer 40.000 km.

Een vergelijking van de dichtheid van het Noord-Amerikaanse spoorwegnet met dat van Argentinië is niet op zijn plaats.

Het minder snelle tempo, waarin de spoorwegen in de graangebieden in Argentinië werden gebouwd, vond zijn oorzaak immers in de omstandigheid, dat de oogst in dit land, waar men geen lange winters met bevroren havens kent, meer geleidelijk aan de markt komen.

De Parana-rivier vormde het uitgangspunt voor de meeste, voor de graanverbouw belangrijke spoorwegen, welke loodrecht op deze rivier naar het Westen van het land binnendringen. Deze rivier, die zes tot twintig meter diep is, laat de vaart voor schepen van 10.000 ton tot Rosario open, terwijl kleinere schepen van plm. 6.000 ton tot Santa Fé kunnen opstomen. Afgezien nog van de gunstige terreingesteldheid, bevorderde tevens het feit, dat het graangebied hier omsloten wordt door een cirkel met een straal van 600 km, met Buenos Aires als middelpunt, de aanleg van een dicht spoorwegnet. [1])

De aanleg van spoorwegen werd aanvankelijk aangemoedigd door het verlenen van allerlei faciliteiten aan buitenlands kapitaal. Zo verleende de overheid een garantie ten aanzien van de rente van het in spoorwegmaatschappijen geïnvesteerde kapitaal; ook ging de overheid over tot landschenkingen, te weten over een oppervlakte van 5 km aan beide zijden van de te bouwen spoorlijn. Naarmate het aanbod van kapitaal evenwel toenam door de sedert de jaren van tachtig sterk aangewakkerde belangstelling voor Argentinië, beperkte de Argentijnse overheid deze faciliteiten, vooral toen de risico's bij de aanleg der spoorwegen in dit land gering bleken te zijn. De vrijheid, welke op deze wijze bij de bouw van spoorwegen aan het particuliere initiatief werd gelaten, is niet steeds ten goede gekomen aan de doelmatigheid van de spoorwegaanleg in dit land. [2]) Ongetwijfeld werd door de concurrentie van diverse lijnen bevorderd, dat de aanvoerkosten van graan naar de kust werden gedrukt. De korte afstanden van de productiegebieden naar de kust of naar de Parana-rivier droegen hiertoe bij. De gunstige geografische ligging, de maritieme voordelen, de gunstige klimatologische omstandigheden en de lage bodem-

---

[1]) vgl. B. D. H. Tellegen: Argentinië; Sociaal Geografische Mededelingen, Utrecht 1943, No. 2.

[2]) vgl. hetgeen hieromtrent over de hiervóór besproken overzeese exportlanden werd vermeld.

prijzen, gepaard aan de lage arbeidslonen, gaven gerede aanleiding tot de verwachting, dat dit land een rol moest gaan spelen in de wereldgraanhandel. Volgens schatting [1]) waren in het jaar 1888 van de circa 290 millioen ha land slechts 2,5 millioen ha, d.w.z. nog geen 1%, in cultuur gebracht. Hiervan kwamen 824.000 ha ten goede aan de tarweverbouw en 823.000 ha aan de verbouw van mais. In de jaren 1890 en 1896 was het tarwe-areaal reeds uitgebreid tot 1,3 millioen, resp. 2,2 millioen hectaren. De oogstresultaten wisselden sterk, afhankelijk van de weersomstandigheden. In goede jaren bracht het tarweland circa 1000 à 1200 kg per ha op; in slechte oogstjaren daarentegen slechts 250 à 300 kg.

Aan het einde van de periode 1870—'80 bedroeg de tarweproductie volgens schatting circa 300.000 ton; in de eerste jaren van het decennium 1880—'90 gemiddeld 500.000 ton per jaar en in het jaar 1890 zelfs 900.000 ton. In het laatstgenoemde jaar zou niet minder dan ruim 30% van de tarwe-oogst zijn geëxporteerd. In de tijd van ruim tien jaren had Argentinië zich van een tarwe-importerend land tot een typisch exportland ontwikkeld.

Dat het nog enkele tientallen jaren zou duren, alvorens Argentinië in het eerste decennium van de twintigste eeuw een vooraanstaande plaats in de wereldtarwehandel veroverde, was voor een goed deel toe te schrijven aan de typische geaardheid van zijn bevolking met haar geringe kennis van de landbouwtechniek en aan de uiterst gebrekkige handelsorganisatie. [2]) De snelle ontwikkeling van de Argentijnse tarwe-export aan het einde van de vorige eeuw valt uit de cijfers op blz. 150 af te leiden. [3])

Het is belangwekkend kennis te nemen van de invloed, die door de Europese credieten werd uitgeoefend op de snelle ontwikkeling van Argentinië als graanexporteur. Ruhland [4]) heeft in dit verband gewezen op de overeenkomst, welke bestond in de agrarische ontwikkeling van de Ver. Staten en die van Argentinië.

---

[1]) vgl. Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 30.
[2]) vgl. van Muiswinkel, t.a.p., blz. 127.
[3]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., I, blz. 220.
[4]) t.a.p., blz. 24—32.

ARGENTIJNSE TARWE-EXPORT IN TONNEN (1.000 KG)

Jaar	Tarwe	Meel	Jaar	Tarwe	Meel
1876	324	2.776	1888	178.841	6.380
1877	400	90	1889	19.755	3.300
1878	2.547	2.913	1890	326.588	11.996
1879	25.663	15.296	1891	395.434	7.015
1880	17.415	158	1892	470.105	18.844
1881	11.322	1.285	1893	1.008.042	37.921
1882	1.515	549	1894	1.608.248	40.744
1883	60.525	4.844	1895	1.010.266	53.933
1884	108.499	3.617	1896	531.781	51.727
1885	78.477	7.444	1897	87.439	41.087
1886	37.861	5.248	1898	628.432	23.322
1887	237.824	5.396			

Omstreeks het jaar 1875 waren niet minder dan 3,125.000 goudpesos door buitenlanders in spoorwegen geïnvesteerd; in industriële ondernemingen en banken 49.700.000 goudpesos en in hypotheken 101.000.000 goudpesos. De totale buitenlandse vorderingen in Argentinië werden in het jaar 1892 door het Argentijnse Ministerie van Handel geraamd op niet minder dan 885.5 millioen goudpesos. De belegging in Argentinië werd door de banken sedert het jaar 1875 aantrekkelijk gemaakt door lage provisies, doch vooral doordat de koers van de papieren pesos in de jaren 1883 en 1884 op die van de goudpesos werd gebracht. Hierdoor had het de schijn voor de Europese credietgevers, dat de Argentijnse papieren onder gouddekking werden gekocht. De crisis van het jaar 1890 ontnuchterde deze credietgevers sterk, want reeds in het jaar 1890 kon men 250, in October van het jaar 1891 zelfs 464 papierpesos voor 100 goudpesos kopen.

Wij zouden hierbij niet stilstaan, indien niet een nauw verband zou zijn aan te wijzen tussen deze grote buitenlandse credieten en de ontwikkeling van de graanexport.

Nog een ander punt van overeenkomst bestond er tussen de snelle ontwikkeling van de Noord-Amerikaanse graanproductie en die in Argentinië. Zoals wij zagen, werd de trek naar het Westen van Noord-Amerika — en daarmede de graanproductie en -export — sterk bevorderd door de crises van de jaren

1856/'57 en 1873. Ook in Argentinië zien wij in de eerste jaren na 1890, gedurende de economische crisis, een sterke trek naar het Westen, met als gevolg een belangrijke uitbreiding van het tarwe-areaal.

Na de crisis van het jaar 1890 begint eerst de massale tarwe-export, welke Argentinië tot een der belangrijkste tarwe-exporterende landen ter wereld promoveerde. In het jaar 1889 voerde Argentinië, zoals wij hierboven zagen slechts ongeveer 23.000 ton tarwe uit; in het jaar 1891 bedroeg deze export ruim 400.000 ton en twee jaren later reeds meer dan 1 millioen ton. Deze toename van de tarwe-export werd ondanks sterk dalende pijzen vooral mogelijk gemaakt door de grote waardevermindering van de valuta, waarin vele Europese crediteuren zich hadden geïnteresseerd.

Van groot belang voor de vorming van de wereldgraanhandel was voorts het feit, dat Argentinië met zijn oogst op een tijdstip aan de markt komt, waarop de Europese oogsten — en in het algemeen die van het Noordelijk halfrond — vrijwel geruimd zijn. Wij merkten reeds eerder op dat, hoewel zich vóór het verschijnen van de exportlanden van het Zuidelijk halfrond reeds een wereldgraanmarkt had ontwikkeld, deze in zekere zin toch nog het karakter van de vroegere internationale stapelmarkt had behouden. Daarbij was de aanvoer van graan steeds het sterkst direct na het binnenhalen van de oogst geweest — dus in de vier laatste maanden van ons kalenderjaar — om vervolgens af te nemen, naarmate de nieuwe oogst meer in het zicht kwam. Deze omstandigheid had reeds sedert eeuwen de gewoonte doen ontstaan om voorraden graan op te slaan, die dan met het ruimen van de oogst, meestal tegen hogere prijzen, konden worden verkocht.

Schilthuis [1]) merkt in dit verband op: „Uit de jaarlijks terugkeerende schaarschte met prijsverhooging blijkt wel hoezeer er in Europa behoefte bestond aan een nieuwen tarweleverancier en voor den Europeeschen tarweverbruiker is de aanvang van den Argentijnschen tarweuitvoer dan ook van groote beteekenis geweest."

Ofschoon de Argentijnse tarwe-uitvoer, functioneel be-

---

[1]) t.a.p., blz. 85.

schouwd, reeds aan het einde van de vorige eeuw van grote invloed is geweest op de structuurverandering in de internationale graanhandel, betekende hij destijds in kwantitatief opzicht, in verhouding tot die uit de Ver. Staten en Rusland, nog slechts weinig. Eerst na het jaar 1890, in welk jaar reeds een millioen ha tarweland in cultuur was gebracht, kwam Argentinië als belangrijke exporteur naar voren.[1]) In sterke mate zou dit evenwel eerst het geval zijn na de wereldoorlog (1914—'18), toen dit land als exporteur van mais en lijnzaad de wereldmarkt beheerste en als exporteur van tarwe, met een aandeel van plm. 17 % in de totale wereldtarwe-export, met beide Noord-Amerikaanse landen een vooraanstaande plaats innam.

---

[1]) vgl. blz. 173 e.v.

HOOFDSTUK III

SAMENVATTENDE BESCHOUWING OVER DE INVLOED VAN DE ONTWIKKELING VAN DE WERELDGRAANHANDEL IN DE NEGENTIENDE EEUW OP DE GROTE PRODUCTIE- EN CONSUMPTIEGEBIEDEN VAN GRAAN

Wanneer wij ons een totaal beeld trachten te vormen van de invloed, die de ontwikkeling van de wereldgraanhandel heeft uitgeoefend op de ontwikkeling van de grote graanproductiegebieden, die wij achtereenvolgens onder de loupe hebben genomen, dan treffen ons verschillende aspecten.

Bovenal gaf de zich ontwikkelende wereldgraanhandel aanleiding tot de verbouw van granen in overzeese landen en wel in zulk een mate, dat de welvaart en de ontwikkelingsmogelijkheden van deze landen reeds spoedig ten nauwste hiermede verbonden waren. Vooral bij de economische ontwikkeling van de Ver. Staten en Canada, nadien ook bij die in Argentinië viel deze relatie duidelijk aan te wijzen. De aanleg van kanalen en spoorwegen was in deze landen een direct gevolg van het streven, om de nog maagdelijke graangebieden zo spoedig mogelijk in exploitatie te brengen.

Steeds verder werd de met granen bebouwde oppervlakte uitgebreid en ongeveer dienovereenkomstig nam het aanbod van granen uit de grote productiegebieden toe.

Niet alleen hierop, doch ook op de ontwikkeling van de graanconsumptiegebieden, heeft de wereldgraanhandel grote invloed uitgeoefend. Wij stelden vast, dat het graan vóór de negentiende eeuw voornamelijk uit de naaste omgeving werd betrokken. Naarmate de vervoersmogelijkheden tot ontwikkeling kwamen werd het mogelijk een massa-artikel als graan over grotere afstanden, tenslotte zelfs over de gehele wereld te vervoeren en wel dusdanig, dat de aanvoer van overzees graan in beduidende mate een levensvoorwaarde voor de belangrijkste bevolkingscentra vormde. Vooral op Europa, dat vanouds het belangrijkste graanconsumptiegebied was geweest, moest de wereldgraanhandel grote invloed uitoefenen.

Tot het midden van de vorige eeuw hield de bevolkingstoename van West-Europa ongeveer gelijke tred met de toename van de graanproductie binnen de Europese grenzen. Nadien werd dit verband tussen eigen graanproductie en bevolkingstoename verbroken. Ongetwijfeld was het de overzeese aanvoer van granen, die de Europese graanconsumptie onafhankelijk van de eigen graanverbouw maakte, in dien zin, dat de Europese bevolking zich onafhankelijk daarvan kon uitbreiden. Zoals wij eerder opmerkten (blz. 103), nam de West-Europese broodgraanproductie in de jaren 1870—'98 slechts met 8¾ % toe, terwijl de bevolking in dezelfde periode met niet minder dan 21,06 % vermeerderde.

De voortvarendheid, waarmede West-Europa zich sedert het midden van de vorige eeuw ontwikkelde, moet ongetwijfeld mede in belangrijke mate worden toegeschreven aan het ontstaan van de wereldgraanhandel. In dit verband moeten wij het Europa van destijds twee belangrijke functies toekennen: 1e. het was het belangrijkste importgebied van granen; 2e. het was de belangrijkste exporteur van arbeidskrachten, geld en industriële producten. De wereldgraanhandel was in dit samenspel van krachten zowel oorzaak als gevolg, doch tevens katalysator! Hij veroorzaakte een steeds scherpere scheiding tussen typische productie- en consumptiegebieden, niet alleen ten aanzien van het artikel tarwe, doch ook ten aanzien van de artikelen mais, gerst en haver.

Maar laten wij ons hier vooral bepalen tot de vraag, welke invloed door de wereldgraanhandel op het belangrijke Europese importgebied werd uitgeoefend.

Vrijwel alle Europese importlanden gingen in het tijdvak 1860—'80 tot de vrijhandel over; deze landen stelden zich dus open voor de zegeningen, doch tevens voor de gevaren, die de wereldgraanhandel hun te bieden had.

Tot omstreeks het jaar 1870 was de met granen bebouwde oppervlakte in Europa steeds meer uitgebreid, in relatie tot de grotere vraag van de zijde der sterk toenemende stedelijke bevolking. Nadien werd deze samenhang echter volkomen verbroken als direct gevolg van de wereldgraanhandel. De met granen bebouwde oppervlakte werd nu ingekrompen. Zo werd het Belgische tarwe-areaal nog in de jaren 1846—'66 met niet

minder dan 21,5% uitgebreid, het Nederlandse in de jaren 1851—'60 met 6,53% en het Noorse in het tijdvak 1855—'65 met 70,7 %. Het Belgische tarwe-areaal werd echter spoedig nadien met 36,4 % (1866—'95) het Nederlandse met 33,3 % (1882—'97) en b.v. het Engelse met niet minder dan 52,6 % ingekrompen.

Tezelfdertijd verbouwde de West-Europese boer echter zijn gewassen op toenemend intensieve wijze, zodat de regressie in de bebouwde oppervlakte niet een overeenkomstige teruggang van de totale productie betekende. De opbrengst per ha nam in Europa in de tweede helft van de negentiende eeuw sterk toe; nergens ter wereld werd van de vruchten der jonge landbouwwetenschap sneller en met meer succes geprofiteerd dan in ons werelddeel.

Bedroeg de tarwe-opbrengst in Nederland b.v. in de jaren 1851—'60 nog slechts gemiddeld 19,3 hl per ha, in de jaren 1891—'95 was deze reeds toegenomen tot 23,8 hl. In de andere West-Europese landen viel een overeenkomstige ontwikkelingstendenz waar te nemen. Hoewel het tarwe-areaal in Nederland na het jaar 1860 sterk afnam, was de gemiddelde tarweproductie in de jaren 1891—'95 gelijk aan die in de jaren 1851—'61.

Er ontstond een wisselwerking tussen de West-Europese industriële evolutie en de ongekende agrarische ontwikkeling van de zo juist besproken graan-exportlanden.

In de Midden-Europese landen, zoals Zweden, Polen en de Donaulanden, nam de graanproductie in de besproken periode toe, zowel als gevolg van een uitbreiding van het areaal als tengevolge van een verhoogde opbrengst per ha.

In Oost-Europa daarentegen was de toename der productie voornamelijk een gevolg van de uitbreiding van de met de voornaamste broodgranen bebouwde oppervlakte. [1]) Hetzelfde gold voor de overzeese exportlanden.

De wereldgraanproductie als geheel nam in de tweede helft der negentiende eeuw sterk toe. Aan de hand van het cijfermateriaal in de reeds eerder aangehaalde publicatie „Das Getreide im Weltverkehr" valt te berekenen, dat de *productie* der voor de wereldgraanhandel belangrijkste graansoorten in de pe-

---

[1]) vgl. hoofdstuk 2, § 5.

riode 1878/'81—1903/'06 in de voornaamste graanproductielanden in totaal als volgt toenam:

Tarwe	53,0%	Mais	70,3%
Haver	57,7%	Rogge	36,9%

Om een indruk te verkrijgen in hoeverre deze productieuitbreiding parallel ging met een uitbreiding van de met elke graansoort bebouwde *oppervlakte*, geven wij hierover voor hetzelfde gebied voor de jaren 1876/'79—1901/'04 een overzicht:

Tarwe	23,4%	Mais	21,7%
Gerst	19,5%	Rogge	1,3%
Haver	13,1%		

Volgens opgave van den Amerikaan Wood Davis [1]) nam de tarweproductie in de door broodeters bewoonde gebieden van Europa, Rusland, Noord-Amerika, Australië, Nieuw-Zeeland, Argentinië, Chili, Uruguay, Brazilië en Zuid-Afrika in het tijdvak 1870—'90 toe met 33,6%. De productie van diverse voor de broodbereiding gebruikte graansoorten in totaal, zou volgens dezen schrijver in dezelfde periode met 10,7% zijn toegenomen.

De bevolking van bovengenoemde gebieden nam echter volgens Davis in de overeenkomstige periode met 39,6% toe, welk cijfermateriaal Crookes [2]) in het jaar 1898 tot de volgende toekomstverwachting aanleiding gaf:

„The details of the impending catastrophe no one can predict, but its general condition is obvious enough. Should all the wheat growing countries add to their area to the utmost capacity, on the most careful calculation the yield would give us only an addition of some 100.000.000 acres, supplying at the average world yield of 12.7 bushels to the acre, 1.270.000.000 bushels, just enough to supply the increase of population among breadeaters till the year 1931."

Achteraf kunnen wij, die de jongste landbouwcrisis van nabij volgden, gemakkelijk reconstruëren, dat het betoog van Crookes hiaten vertoonde. [3]) Zijn uitlating is voor ons deson-

[1]) C. Wood Davis, by W. Crookes: The wheat problem. Londen 1905, blz. 136.

[2]) t.a.p., blz. 33.

[3]) vgl. J. S. Davis. On agricultural Policy (1926—'38); Uitg. Food Research Institute, Stanford Univ. Californië, 1938, blz. 3—11.

danks interessant, omdat zij demonstreert, hoe men zich aan het einde van de vorige eeuw reeds vertrouwd had gemaakt met de functie van de wereldgraanhandel.

Dergelijke berekeningen, zoals ook door Davis en Sundbärg [1]) werden opgezet, moesten onnauwkeurig zijn, omdat zij te weinig rekening hielden met diverse feiten. Weliswaar werden in bovengenoemde landen tarwe en rogge als broodgraan gebruikt, doch er waren tevens grote gebieden, waar mais, gerst en haver (welke graansoorten b.v. niet in het betoog van Davis werden betrokken) het hoofdbestanddeel van de menselijke consumptie vormden.

Ook negeerde men het feit, dat het minder kapitaalkrachtige gedeelte der bevolking zich sterker vermeerdert dan het meer kapitaalkrachtige; eerstgenoemde groep ging door de prijsdaling van de industriële producten en de daaraan gekoppelde verlaging van de arbeidslonen sedert het jaar 1875 in toenemende mate tot de consumptie van aardappelen over.

De beter gesitueerden daarentegen nuttigden steeds meer vlees, zuivelproducten, fruit, groenten [2]) en fabriekmatig verwerkte producten uit granen, zoals havermout, gort, maizena enz.

---

[1]) Sundbärg berekende, dat de bevolking van Europa, Amerika en Australië in het tijdvak 1871/'75 tot 1891/'95 met 26,5 % toenam, terwijl de tarweproductie met 34,5 % toenam. De tarwe- en roggeproductie tezamen nam evenwel slechts met 27,7 % toe.

[2]) Interessant zijn in dit verband de volgende cijfers uit de „Agricultural Statistics, Washington, 1912" (Vol. XLVI, Deel IV):

IMPORT-TOENAME VAN DIVERSE PRODUCTEN IN GROOT-BRITANNIE. JAARGEMIDDELDE OVER 7 JAREN

		Per hoofd der bevolking			Per hoofd der bevolking	
	1856—'63	sh.	d.	1905—'12	sh.	d.
Tarwe en meel . . .	17.876.000 £	12	6	48.140.000 £	20	3
Aardappelen	174.000	0	1½	1.570.000	0	8½
Vlees	3.584.000	2	6	48.042.000	21	7
Boter en marg. . .	3.217.000	2	3	25.783.000	11	7
Kaas	1.249.000	0	10	6.902.000	3	1
Eieren	408.000	0	3	7.247.000	3	3
Fruit	839.000	0	7	9.073.000	4	1
Noten	367.000	0	3	1.444.000	0	7¾
Groenten exl. aardapp.	121.000	0	1	2.477.000	1	1¼
	27.835.000 £	19	4½	150.678.000 £	66	3½

Er mag dus worden aangenomen, dat enerzijds de toename van de graanconsumptie geringer was dan die van de totale bevolking, terwijl anderzijds de toename van de graanexport groter zal zijn geweest, dan uit de cijfers betreffende de productietoename oppervlakkig valt af te leiden.

De consumptie per hoofd der bevolking vertoonde in de importlanden een sterke toename, terwijl juist een tegenovergestelde ontwikkeling in de graanexportlanden viel waar te nemen. [1]) In de meest koopkrachtige importlanden was deze consumptie-toename per hoofd der bevolking het meest geprononceerd. Zo nam de tarweconsumptie per hoofd der bevolking in Groot-Britannië in het tijdvak 1852—'95 met niet minder dan 25% toe, n.l. van 140,3 kg tot 175,3 kg.

De internationale graanhandel ontwikkelde zich in de negentiende eeuw in een voordien ongekend tempo. Vóór de achttiende eeuw had Turgot deze geschat op een omzet van totaal 10—11 millioen hl. In het tijdvak 1831—'40 bedroeg alleen de tarwe-export uit Duitschland, Oostenrijk, Frankrijk, Rusland en de Ver. Staten volgens schatting reeds gemiddeld 8 millioen hl per jaar. Twintig jaren later evenwel, in de jaren 1851—'60, bedroeg deze export reeds het dubbele, namelijk ongeveer 17 millioen hl per jaar. [2]) Aan het einde van de negentiende eeuw werd de wereldhandel in granen (inclusief meel) op ongeveer 35 millioen hl (25 millioen ton) geschat.

Bestond dus vóór het midden van de vorige eeuw de neiging tot intensivering van de internationale graanhandel, deze handel kon eerst tot bloei komen, nadat vervoers- en handelstechniek het mogelijk hadden gemaakt een massa-artikel als graan over grotere afstanden te vervoeren tegen een kostprijs, die door de consumenten in de importlanden kon worden betaald. De *wereld*graanhandel kon zodoende, zoals wij eerder aantoonden, eerst na het midden van de negentiende eeuw tot ontplooiïng komen. Van dat ogenblik af werd het aanbod van granen uit diverse nieuwe exportlanden dusdanig gestimuleerd, dat de graanprijzen, ondanks de tevens sterk toegenomen

---

[1]) Een juist beeld geven daaromtrent de gegevens van Jurachek, t.a.p., blz. 311, die o.a. berekende, dat in het tijdvak 1861—'82 de totale wereldgraanimport van 1.52 millioen ton tot 3.26 millioen ton toenam.

[2]) vgl. Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 46.

vraag, beneden het niveau daalden, waarop de Europese boer nog graan tegen kostprijs kon afzetten.

Een belangrijk moment in de ontwikkelingsgeschiedenis van de wereldgraanhandel werd gevormd door de landbouwcrisis, die zich alom in het laatste kwart van de vorige eeuw deed gevoelen.

Deze crisis was zo belangrijk, gezien uit de gezichtshoek van het door ons behandelde onderwerp, omdat zij het duidelijke bewijs leverde, dat sedert het midden van de negentiende eeuw plotseling een structuurwijziging in de internationale graanhandel had plaats gevonden, welke de graanverbouwende boeren over vrijwel de gehele wereld tot elkanders concurrenten maakte.

Voorzover men de economische en technische evolutie van de vorige eeuw niet bewust had gadegeslagen, dwong deze crisis tot rekenschap van de veranderde verhoudingen. De geschiedenis van de Nederlandse landbouw leert ons maar al te goed, hoe plotseling deze crisis zich deed gevoelen, doch tevens hoezeer zij dwong tot een heroriëntatie ten aanzien van de agrarische structuur van ons land. Onze agrarische „veredelingsindustrie" vond haar ontstaan in deze crisis; de omschakeling van onze landbouw hierop was een direct gevolg van de vrije import van granen op basis van de wereldmarktprijs.

Het valt moeilijk, om deze landbouwcrisis aan bepaalde jaren te binden. Immers, deze crisis ontstond in wezen niet op het moment, waarop zij zich door een sterke prijsdaling demonstreerde, doch reeds op het tijdstip, waarop het totale productievermogen der diverse graanverbouwende landen sterker toenam dan het consumptievermogen der totale graanconsumerende bevolking. Wij stelden reeds vast, dat de Europese bevolkingstoename tegen het midden der vorige eeuw de behoefte aan nieuwe graanproductiegebieden deed ontstaan. Door tal van factoren, waarop wij in het voorgaande nader ingingen, was het mogelijk, dat de Ver. Staten in eerste instantie als graanproducent voor de surplus-behoefte van de Europese bevolking konden fungeren. Tevens moesten wij echter vaststellen, dat dit productie-gebied in de allereerste plaats aanleiding gaf tot de landbouwcrisis, die wij thans bespreken.

Het ontwikkelingstempo van de graanproductie en -export van de Ver. Staten werd evenwel niet zozeer bepaald door de importbehoefte der jonge industriële landen in Europa, doch veeleer door factoren van sociale, technische en financiële aard. Wij zagen immers, hoe de spoorwegen in dit land in snel tempo werden aangelegd door gebieden, die op dat moment geen goederen hadden aan te bieden. De transportkosten der spoorwegen, welke over het algemeen in generlei verband stonden tot de werkelijke kostprijs, werden bepaald door de investeringsdrang van Europees kapitaal. De boeren werden voor een belangrijk gedeelte uit Europa gerequireerd; het waren voornamelijk Europese sociale omstandigheden, die aanleiding gaven tot de emigratie naar Noord-Amerika.

Hoewel de agrarische ontwikkeling van de Ver. Staten dus wel direct en indirect verband hield met de sociale en economische evolutie, die zich in Europa bezig was te voltrekken, moeten wij toch vaststellen, dat zij zich overigens onafhankelijk daarvan voltrok en geen acht sloeg op de funeste gevolgen, die mogelijk uit de geforceerde groei van de productiecapaciteit zouden kunnen voortvloeien.

Moge de agrarische ontwikkeling van de Ver. Staten dus de directe oorzaak voor het ontstaan van de landbouwcrisis zijn geweest, de intensiteit en duur daarvan werden ongetwijfeld tevens bepaald door het aanbod van granen uit de jonge graanexportlanden, (zoals Brits-Indië, Australië, Argentinië en Canada) en uit Rusland.

De tarweprijs in Groot-Britannië, welk land zijn vrijhandelspolitiek gedurende deze crisis handhaafde, daalde in de jaren 1860—'94 van 54 sh. 3 d. tot 22 sh. 10 d., een tot dat moment ongekend laag niveau. [1]) De tarweprijs op de Engelse markt noteerde gemiddeld in de jaren 1891—'95 dus slechts weinig meer dan de helft van de gemiddelde prijs, die in de jaren 1851—'60 had gegolden. Deze prijsdaling mag evenwel niet ge-

[1]) Britse tarweprijs per Quarter:

	sh.	d.		sh.	d.		sh.	d.		sh.	d.
1875:	45	2	1885:	32	10	1888:	31	10	1893:	26	4
1877:	56	9	1886:	31	0	1889:	29	9	1894:	22	10
1884:	35	8	1887:	32	6	1890:	31	11	1895:	23	1
									1896:	26	2

heel op rekening van de landbouwcrisis worden gesteld, want in hetzelfde tijdvak daalde de index der groothandelsprijzen in het algemeen, volgens Sauerbeck, van 94 op 66, dus met 30%. Hieruit zou men dus kunnen afleiden, dat de prijsdaling van tarwe, als gevolg van factoren, welke tot deze landbouwcrisis aanleiding gaven, slechts 30% bedroeg. [1]) Deze prijsval, vóór het jaar 1880 vooral veroorzaakt door het massale aanbod uit de Ver. Staten, kon in dit exportland aanvankelijk zonder funeste gevolgen voor zijn agrarische bevolking opgevangen worden door de gelijktijdige vrachtreducties, vooral die van de spoorwegen. Bij goede afzetmogelijkheid kon de Amerikaanse boer toch met winst graan produceren en zelfs kon het areaal sterk worden uitgebreid.

Terecht merkt Sering [2]), schrijvende over deze periode, op: „Nord-Amerika wurde in jener Zeit zum wichtigsten Weizenlieferanten der civilisierten Welt. Damals tauchte zuerst vor den Augen der europäischen Landwirte das Schreckgespenst der „nordamerikanischen Konkurrenz" auf und veranlasste die Einführung von Kornzöllen in den grossen continentalen Importländern."

Wij wezen reeds op het feit, dat de Eurpese misoogsten, die in het decennium 1840—'80 voorkwamen, afgezien nog van de invloed van de sterk toegenomen West- en Midden-Europese bevolking, de vraag abnormaal hadden doen toenemen. Toen in het tijdvak 1880—'85 de Europese oogsten normaal uitvielen en bovendien de Ver. Staten op de wereldgraanmarkt nieuwe overzeese exportlanden als concurrent ontmoetten, bleek plotseling dat de wereldtarweproductie zich in korte tijd sterker had ontwikkeld dan het totale consumptievermogen.

Vooral door de sterk toegenomen export van Russische tarwe werd de Amerikaanse vervolgens op de West-Europese markt verdrongen. Groot-Britannië bleef ook in die tijd voornamelijk georiënteerd op het Noord-Amerikaanse aanbod. De poging van de Ver. Staten om destijds reeds door areaalbeperking en door opslag van tarwe de wereldmarktprijzen te doen herstel-

---

[1]) vgl. N. Jasny: Die neuzeitliche Umstellung der überseeischen Getreideproduktion und ihr Einfluss auf den Weltmarkt, in: Vierteljahres Hefte zur Konjunkturforschung, Sonderheft 116. Berlijn 1930.

[2]) t.a.p., blz. 532 e.v.

len, mislukte. Doordat er in de tijd van ruim één decennium inderdaad een wereldgraanmarkt was ontstaan, waarop naast de exportlanden van het Noordelijk halfrond ook die van het Zuidelijk halfrond een overwegende invloed begonnen uit te oefenen, had Noord-Amerika zijn monopoliepositie als overzees exporteur verloren. Wij releveerden reeds bij de bespreking van de laatste groep exportlanden, dat het aanvankelijk nog niet eens zozeer de kwantitatieve omvang van hun aanbod was, die de wereldgraanmarkt beïnvloedde, als wel het feit, dat hun mogelijk aanbod en latente ontwikkelingsmogelijkheden reeds omstreeks 1880 als een dreiging boven de wereldgraanmarkt hingen.

Was de agrarische ontwikkeling der Ver. Staten in eerste instantie oorzaak van de landbouwcrisis geweest, de oplossing daarvan lag niet slechts in dit land, doch tevens bij al die exportlanden, die inmiddels aan de wereldgraanhandel waren gaan deelnemen en vanzelfsprekend tevens bij de verdere ontwikkeling van de graanconsumptie. Deze landbouwcrisis sproot immers voort uit de verbreking van het evenwicht tussen vraag en aanbod, vooral ten aanzien van het artikel tarwe.

Naarmate bepaalde exportlanden, onder welke zeker de Ver. Staten, overgingen tot het in cultuur brengen van minder gunstig gelegen gronden, die tevens geringere oogstzekerheid gaven, mocht een verschuiving in de „Konkurrenzfähigkeit" tussen de verschillende graanexportlanden verwacht worden. Inderdaad zou deze verschuiving enkele decennia later plaats vinden.

Was de landbouwcrisis aan het einde van de negentiende eeuw van groot belang voor de klassieke Europese graanproducerende landen, waar de lage wereldmarktprijzen tot drastische maatregelen ter bescherming van hun eigen landbouw dwongen, ook de jonge exportlanden ondervonden terdege de terugslag van de ineenstorting der graanprijzen. In de Ver. Staten werd het tarwe-areaal in het midden der jaren van tachtig met niet minder dan 1 millioen acres gereduceerd, zulks ondanks de voortdurende kolonisatie, welke onder de drang van de toestromende immigranten in de Westelijke en Noord-Westelijke gebieden plaatsvond.

De gezonde verhouding tussen productiekosten en graan-

prijzen werd door de ineenstorting van de wereldmarktprijzen verbroken. De gebieden welke het eerst in cultuur waren gebracht en ook het meest intensief bebouwd werden, ondervonden de terugslag het sterkst. In Australië werd het tarweareaal in de jaren 1843 tot 1885 beperkt van 3.698.807 acres tot 3.161.916 acres. In Rusland viel de invloed van de landbouwcrisis minder goed te onderscheiden, als gevolg van de sterk wisselende oogstresultaten in dit land. Bovendien nam dit land zowel ten aanzien van zijn geografische ligging als ten aanzien van zijn binnenlandse sociale verhoudingen een speciale plaats in onder de grote graanexporterende landen.

In Brits-Indië evenwel werd het tarwe-areaal niet beperkt, hetgeen ons niet behoeft te verwonderen, daar dit land in de eerste plaats tarwe voor eigen consumptie produceerde; bovendien werden de exportmogelijkheden van dit land vooral bepaald door de Britse marktprijs, terwijl men in het disagio van het zilver een middel had om de exportprijs hieraan te doen aanpassen. Op deze wijze kon dit land, ondanks de lage wereldtarweprijs, blijven exporteren, zij het, dat het slechts 2 à 3% van de West- en Midden-Europese tarwe-import leverde. Sering [1]), die zich reeds in het jaar 1887 een critisch oordeel over de toekomstige ontwikkeling van de wereldgraanhandel had gevormd, schreef destijds:

„Als Gesamtresultat ergibt sich, dass es sich bei der gegenwärtigen Depression der Getreidepreise um eine vorübergehende Erscheinung handelt. Es ist eine Krisis, hervorgerufen durch die rasche Besiedelung fremder Erdteile und den Ausbau des modernen Verkehrnetzes, deren baldigen Heilung hauptsächlich auf Grund der Thatsache zu erwarten ist, dasz die Niederlassung in Nordamerika [2]) jetzt und in Zukunft mit grösseren Schwierigkeiten und Kosten verknüpft ist als bisher und dass die Krisis alle Getreide producierenden Länder gleichmässig ergriffen, die privatwirtschaftlichen Grundlagen der Volkswirtschaft aller Kulturnationen gleichmässig erschüttert hat."

Ook de te verwachten bevolkingsaanwas in de importlanden maakte een herstel van de wereldgraanmarkt waarschijnlijk.

Was de landbouwcrisis aan het einde van de negentiende eeuw dus in menig opzicht van groot belang, in verband met

---

[1]) t.a.p., blz. 587.

[2]) Zulks gold in zekere mate ook voor de andere exportlanden.

de ontwikkelingsgeschiedenis van de wereldgraanhandel betekende zij slechts een — zij het een belangrijk — moment. Belangrijker was de vraag, hoe zich vraag en aanbod verder zouden ontwikkelen.

Voor de ontwikkeling van de wereldgraanhandel was vooral de bevolkingstoename in West-Europa van essentieel belang. Immers, dit gebied importeerde toch vrijwel het gehele kwantum graan, dat op de wereldmarkt werd aangeboden. De bevolking van West-Europa nam in de laatste 25 jaren van de negentiende eeuw met ruim 40 millioen zielen toe, tot een totaal van 223 millioen inwoners.

Tevens viel in dit tijdvak in tal van landen een toenemende tarweconsumptie waar te nemen. In Groot-Britannië nam de tarweconsumptie in de jaren 1876—'96 toe van gemiddeld 154,1 kg tot 173,3 kg per hoofd der bevolking. [1])

In Duitsland bedroeg deze toename in het tijdvak 1878—'82 16,5 kg, namelijk van 55,3 tot 71,8 kg. In Frankrijk bleef de tarweconsumptie vrijwel constant. In Rusland daarentegen nam deze in het tijdvak 1888/'92—1893/'97 toe van 18,9 kg tot 37,4 kg per hoofd der bevolking. In de Ver. Staten echter nam de tarweconsumptie per hoofd der bevolking in de periode 1880/'84—1895/'98 af van 240 kg tot 198 kg.

Tegenover de sterke bevolkingsaanwas in West-Europa en de toename der tarweconsumptie stond een toegenomen wereldtarweproductie. Deze werd ook na het jaar 1875 uitgebreid en wel met ongeveer 16 %, zoals uit onderstaande cijfers valt af te leiden:

	Wereldtarweproductie gem. per jaar	Europese tarweproductie gem. per jaar
1878—'83	55.446.000 ton	32.089.500 ton
1883—'88	57.972.000 „	34.027.100 „
1888—'93	59.203.900 „	34.504.900 „
1893—'97	64.269.000 „	39.731.200 „

Zoals bovenstaande cijfers ons leren, was de verhoogde wereldtarweproductie gedurende de crisisjaren (1875—'95) vooral een gevolg van de toegenomen Europese productie. In

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 84.

vele Europese importlanden werden de graanproducenten door middel van invoerrechten tegen het overvloedige aanbod van goedkope ovezeese granen beschermd. De eigen graanproductie werd gestimuleerd en het resultaat was, dat de tarweproductie in Midden- en West-Europa in de jaren 1890—1914 met ongeveer 25 % toenam.

Het was voor de ontwikkeling van de wereldgraanhandel van bizonder belang, dat deze productietoename echter vrijwel in het niet viel bij de sterke bevolkingsaanwas in die jaren en hieruit moet ook in de eerste plaats worden verklaard, dat de wereldgraanmarkt zich aan het einde van de negentiende eeuw herstelde.

Een sprekend bewijs levert ons het feit, dat, terwijl in West- en Midden-Europa de tarweproductie in de jaren 1890—1914 met 25 % toenam, het aandeel van de tarweconsumptie dat in hetzelfde gebied uit eigen oogst kon worden geput ondertussen slechts van 35,7% tot 37,4% toenam. Volgens schatting bedroeg de West-Europese tarwe- en roggeproductie tezamen in de jaren 1891—'95 gemiddeld 33.771.200 ton per jaar. De totale West-Europese broodgraanconsumptie bedroeg toen 46.612.500 ton. Daar gemiddeld 4.454.500 ton als zaaizaad werd gebruikt, moesten in totaal dus niet minder dan ongeveer 12,5 millioen ton tarwe en rogge in West-Europa worden geïmporteerd om dit consumptiegebied te voeden. Van alle Europese landen hadden destijds slechts Oostenrijk-Hongarije, De Balkanstaten en Rusland een regelmatig exportoverschot. Alle overige Europese landen behoefden import van broodgraan en wel in toenemende mate.

Zo werden achtereenvolgens gemiddeld per jaar de volgende hoeveelheden tarwe in Europa ingevoerd: [1])

1888— '94:	9,6 millioen ton	1904—'09:	12,2 millioen ton
1894— '99:	10,2 „ „	1909—'14:	14,2 „ „
1899—1904:	11,3 „ „		

Reeds aan het einde van de negentiende eeuw had de wereldtarwehandel zich hersteld en beleefde deze kort voor de eerste wereldoorlog een bloeiperiode als nimmer tevoren. In de jaren

[1]) W. Zimmermann: Die Nahrungsquellen der Welt. Berlijn 1941, blz. 10.

1909—'14 was het volume van de wereldhandel in tarwe ongeveer even groot als die in alle voedergranen tezamen.

Terwijl in die jaren van de wereldproductie van tarwe ongeveer 20,5% werd geëxporteerd, bedroeg dit aandeel bij de voedergranen gemiddeld slechts 5,7% (t.w. bij gerst 6,3%; haver 3,5%; mais 7,3%).

De verhoogde levensstandaard van de sterk toegenomen Europese bevolking had tevens tot gevolg, dat de vraag naar dierlijke veredelingsproducten — zoals zuivel, vlees, vet en eieren — bizonder toenam, waardoor een grote groep graanconsumenten in de vorm van een krachtig toenemende veestapel „aan de markt" kwam. Trouwens, de lage graanprijzen gedurende de landbouwcrisis (1875—'95) hadden tevens aanleiding gegeven tot een agrarische structuurverandering in diverse West-Europese landen [1]) en wel in dien zin, dat zij zich niet weerden tegen de lage graanprijzen door middel van hoge invoerrechten, doch deze benutten, om met behulp van de goedkope overzeese granen via het dierlijk lichaam duurdere dierlijke kwaliteitsproducten te „fabriceren".

Zoals onderstaande cijfers tonen, nam het aandeel van de wereldhandel in mais in de totale wereldgraanhandel in het decennium 1887—'97 toe van 13,98% tot 24,38%.

	1887			1897			Aandeel in de totaal-omzetten in procenten	Aandeel in de totaal-omzetten in procenten
	Import	Export	Totaal	Import	Export	Totaal		
	In millioenen kilogrammen			In millioenen kilogrammen			1887	1897
Tarwe . . .	7.673,79	6.714,55	14.388,34	9.065,00	9.415,30	18.480,30	40,32	35,02
Rogge . . .	1.672,37	1.861,13	3.533,50	2.027,20	2.101,40	4.128,60	9,90	7,83
Gerst en mout	1.991,29	2.193,08	4.184,37	3.345.70	3.268,90	6.614,60	11,73	12,53
Haver . . .	1.689,49	1.677,81	3.367,30	2.557,50	2.215,40	4.772,90	9,43	9,05
Mais . . .	2.475,47	2.513,30	4.988,37	5.970,30	6.892,30	12.862,60	13,98	24,38
Andere graansoorten *) .	1.063,44	655,59	1.719,03	1.121,60	655,00	1.776,60	4,82	3,37
Meel	1.691,16	1.813,47	3.504,63	2.028,90	2.102,10	4.131,00	9,82	7,82
Totaal . . .	18.257,01	17.428,93	35.685,94	26.116,20	26.650,40	52.766,60	100,00	100,00

*) Bij Groot-Britannië en Rusland incl. peulvruchten, elders boekweit, millet, spelt e.d.

[1]) O.a. de Nederlandse agrarische ontwikkeling sedert 1880 levert hiervoor het bewijs.

Als goedkoopste zetmeelvoeder veroverde deze graansoort als veevoeder een zeer speciale plaats in de wereldgraanhandel. Hoewel tarwe steeds het belangrijkste artikel bleef, kon de wereldhandel in mais sedert het jaar 1880 een volume bereiken, dat aanmerkelijk groter was dan dat van een der andere voedergranen [1]).

Uit het bovenstaande hebben wij niet slechts kunnen afleiden, dat de wereldgraanhandel zich aan het einde der negentiende eeuw geheel en al herstelde, doch bovendien bleek, dat voortaan de onder de meest gunstige omstandigheden producerende landen niet uitsluitend als leverancier van een eventueel tekort werden aangesproken, zoals kort na het midden van die eeuw nog het geval was geweest. Het waren nu juist deze landen die in staat waren, ook ongevraagd, in een belangrijk gedeelte van de totale wereldgraanbehoefte te voorzien.

De graanproductie van de onder minder gunstige omstandigheden verkerende landen dreigde, indien men althans niet tot maatregelen overging, zelfs min of meer te worden verdrongen door de export uit die landen, welke tot de eerste groep behoorden. Van grote betekenis daarbij was, dat de aanvoerkosten van graan uit veraf gelegen productiegebieden, niet meer in die mate als vroeger, als bescherming voor de hogere productiekosten dienden; tenslotte maakten de aanvoerkosten nog slechts een gering percentage van de hogere productiekosten uit. Het spreekt vanzelf, dat deze veranderde situatie vooral haar stempel drukte op de agrarische structuur, of wel op de handelspolitiek van de dicht bevolkte consumptielanden van West-Europa.

De overgang van een regionale graanmarkt, met een beperkt internationaal karakter, tot een wereldgraanmarkt, waarop vraag en aanbod van de gehele wereld zich concentreerden, had tevens tot gevolg, dat de prijsvorming niet meer afhankelijk was van de productiemogelijkheden van één bepaald land. Sedert de jaren van tachtig der vorige eeuw kon men het verloop van de graanprijzen niet meer afleiden uit de oogstresultaten van een beperkt aantal in de nabijheid van elkander ge-

---

[1]) Hieronder verstaan wij: mais, gerst, haver, rogge, gierst.

legen landen, doch daartoe moest men zich vergewissen van de stand der gewassen, de voorraden, de mogelijke consumptie, de spoor- en zeevrachten, in tal van landen verspreid over de gehele aardbol. Deze noodzakelijkheid leidde op haar beurt weer tot een ver doorgevoerde arbeidsdeling in de graanhandel, waarbij de behartiging van elke functie, gespecialiseerde en goed onderlegde vaklieden eiste. De aan de graandistributie verbonden handelsorganisatie onderging een algehele structuurwijziging. [1])

Op de prijsnivellerende invloed, welke uitging van de zich ontwikkelende wereldgraanhandel, wezen wij reeds eerder. [2]) Ook vestigden wij reeds de aandacht op de structuurverandering, die de internationale graanhandel onderging, doordat sedert het jaar 1880 ook de exportlanden van het Zuidelijk halfrond daaraan deelnamen. Tenslotte was er geen maand in het jaar, waarin niet ergens ter wereld tarwe werd geoogst, zoals wij uit ondestaande oogsttabel kunnen afleiden:

Januari: Australië, Argentinië, Chili en Nieuw-Zeeland.

Februari en Maart: Brits-Indië, Beneden-Egypte, Onder-Egypte en Mexico.

April: Klein-Azië, Cuba, Perzië en Syrië.

Mei: Algiers, Centraal Azië, China, Florida, Japan, Marokko en Texas.

Juni: Alabama, Arkansas, Californië, Carolina, Colorado, Georgia, Griekenland, Italië, Kansas, Kentucky, Louisiana, Mississippi, Missoeri, Oregon, Portugal, Zuid-Frankrijk, Spanje, Tennessee, Turkije en Utah.

Juli: Oostenrijk, Hongarije, Bulgarije, Noord-Frankrijk, Duitsland, Illinois, Indiana, Java, Michigan, Minnesota, New York, Nebraska, Ohio, Roemenië, Zuid-Rusland, Zwitserland, Zuid-Engeland en Canada.

Augustus: België, Columbia, Denemarken het Noordelijk deel van Groot-Britannië, Nederland, Canada, Manitoba en Polen.

September en October: Noorwegen, Noord-Rusland, Schotland en Zweden.

November: Peru en Zuid-Afrika.

December: Birma.

---

[1]) vgl. van Muiswinkel, t.a.p.

[2]) vgl. blz. 109/110.

Sedert de evolutie in de vervoerstechniek en die in de handelsorganisatie konden de importlanden op het tarwesurplus van bijna de gehele wereld rekenen. De nadelige gevolgen van misoogsten, welke mogelijk op een bepaald moment in een bepaald productiegebied zouden kunnen optreden, werden voortaan met vrij grote zekerheid genivelleerd door het voortdurende aanbod van graan uit andere gebieden der wereld.

Het belang van een goed functionnerende wereldgraanhandel mag dan ook niet worden afgemeten naar de verhouding van het via deze gedistribueerde kwantum graan ten opzichte van de totale wereldgraanproductie; zijn belang voor de gehele mensheid kan ons eerst duidelijk voor ogen staan, wanneer wij ons aan de hand van zijn ontwikkelingsgeschiedenis bewust worden, hoe de wereldgraanhandel steeds in staat was die hoeveelheid en dat soort graan op een bepaalde plaats in de wereld aan te bieden, waaraan op een bepaald ogenblik behoefte bestond. Zonder overdrijving kunnen wij vaststellen, dat het een der grootste overwinningen van de negentiende eeuw is geweest, dat voortaan aan de meest essentiële behoeften van den mens kon worden voldaan. Hongersnood, voordien één der meest gevreesde kwellingen van de geschiedenis, behoefde voortaan niet meer op te treden, mits de mensheid zich bereid zou tonen de vruchten van het menselijk vernuft en de rijkdom van de bodem, aan een gemeenschappelijke welvaart ten goede te laten komen.

HOOFDSTUK IV

DE ONTWIKKELING VAN DE WERELDTARWEHANDEL IN HET TIJDVAK 1885—1914

Inleiding

In het tweede hoofdstuk hebben wij gereleveerd, hoe de ontwikkeling van diverse overzeese landen en Rusland aanleiding gaf tot deelname aan en tot ontwikkeling van de wereldgraanhandel. Met een beeld uit de toneelwereld zou men kunnen zeggen, dat omstreeks het jaar 1885 alle spelers op het toneel aangetreden waren en dat sedertdien het spel in volle actie een begin kon nemen.

Het tijdvak 1885—1914 is, gezien in verband met de ontwikkelingsgeschiedenis van de wereldgraanhandel vooral belangrijk, omdat in die jaren verschuivingen optraden in het aandeel, dat diverse der belangrijkste deelnemende exportlanden in deze tak van handel namen. Gold zulks ten opzichte van vrijwel alle exportlanden, die ook reeds voor het einde der negentiende eeuw regelmatig tarwe op de wereldmarkt aanboden, vooral ten aanzien van Rusland en de Ver. Staten vielen in de thans te beschouwen jaren opmerkelijke veranderingen waar te nemen.

Na een bespreking van de belangrijkste overzeese exportlanden, zullen wij onze aandacht dan ook speciaal tot deze beide landen bepalen.

A. Brits-Indië

De positie van Brits-Indië als exporteur op de wereldtarwemarkt onderging sedert de opkomst van dit land geen wijziging van belang. Zij werd bepaald door zijn bevolkingsdichtheid, zijn sociale omstandigheden en door de voedingsgewoonten van zijn bevolking. Uit onze uitvoerige beschouwing in het vorige hoofdstuk (vgl. blz. 127 e.v.), viel reeds af te leiden, dat nauwelijks verwacht mocht worden, dat Brits-Indië in de toe-

komst in de wereldgraanhandel een beslissende rol zou kunnen spelen.

Daartoe leverde dit land met zijn bevolking van 315 millioen zielen, bij een tarweproductie van slechts 6—8 millioen ton, te weinig mogelijkheden tot een verrassende ontwikkeling. In de jaren 1880—'90 werden volgens Zimmerman [1]) voor eigen consumptie jaarlijks 6,3—6,9 millioen ton achtergehouden. In verband met de enorme bevolking was dit kwantum uiterst gering; per inwoner werd slechts 0,4 ha tarwe verbouwd. Daarbij dient men evenwel te bedenken, dat de inlandse bevolking zich hoofdzakelijk met rijst voedt. Slechts de blanke bevolking en de beter gesitueerde Indiërs consumeren tarwe. Daarentegen werd tarwe destijds reeds als veevoeder gebruikt, zodra de oogst van de voedergranen onvoldoende opleverde.

Door een verdere uitbreiding en perfectionnering van het irrigatiestelsel verkreeg de Brits-Indische tarweproductie een grotere stabiliteit dan aanvankelijk het geval was geweest (vgl. blz. 132). In het tijdvak 1888/'92—1908/'12 kon de productie worden verhoogd van 6,9 millioen ton tot 9,5 millioen ton. Deze productievermeerdering, hoe belangrijk zij ook was, viel evenwel in het niet bij die, welke tezelfder tijd in de andere overzeese exportlanden en ook in Rusland plaatsvond.

De Brits-Indische tarwe-export bleef in verhouding tot het aanbod uit andere overzeese exportlanden klein, zij het, dat deze sedert het einde van de vorige eeuw, toch kon worden verhoogd. In het jaar 1903/'04 exporteerde Brits-Indië 1,5 millioen ton tarwe; in het daarop volgende jaar zelfs 2,1 millioen ton.

Toch zou het onjuist zijn de plaats welke dit land op de wereldtarwemarkt innam af te meten naar het geëxporteerde kwantum. Zijn positie was meer van functionnele dan van kwantitatieve aard. Terwijl Canada en Australië nog slechts 1 à 2 millioen ton tarwe voortbrachten, leverde de Brits-Indische bodem reeds 6 à 7 millioen ton tarwe, waarvan echter slechts een klein gedeelte werd geëxporteerd.

Aan het feit, dat het Brits-Indische aanbod echter steeds „boven de markt" hing, ontleende dit land zijn speciale prijscorrigerende functie in de wereldgraanhandel.

---

[1]) t.a.p., blz. 137.

B. Australië

Een typisch verschil tussen Brits-Indië en Australië is, dat laatstgenoemd land juist uitermate dun bevolkt is. De klimatologische omstandigheden bepalen daar tevens in sterke mate de productie- en zodoende ook de exportmogelijkheden van dit land. Toch ontwikkelden de Australische productie en export zich meer overeenkomstig de tendenz, die voor vrijwel alle jonge graanexportlanden in de jaren 1885—1914 karakteristiek was en waarbij beide in sterke mate werden uitgebreid.

Na hetgeen wij in het vorige hoofdstuk (blz. 137 e.v.) over dit graanexportland releveerden, kunnen wij vervolgen met de mededeling, dat in de jaren 1889—'93 andermaal, vooral tengevolge van hernieuwde goudvonsten, stagnatie in de ontwikkeling van de graanbouw optrad. Zoals in het midden van de negentiende eeuw, viel toen weer een teruggang in de graanproductie waar te nemen; ditmaal van 740.000 ton in het jaar 1889 tot 580.000 ton in het jaar 1892.

Vooral na dat jaar vertoonde de Australische tarweproductie en -export een voorspoedige ontwikkeling, zó, dat omstreeks het jaar 1895 jaarlijks reeds gemiddeld 200.000 ton tarwe, d.w.z. circa 30% van de totale productie, kon worden uitgevoerd. Omstreeks 1890 had West-Australië, welke staat tot dat jaar nog een tarwe-importgebied was gebleven, zich ook geschaard onder de Australische staten [1]), die regelmatig over een exportsurplus konden beschikken.

De door de klimatologische gesteldheid veroorzaakte onzekerheid ten aanzien van het slagen van de oogst bleef oorzaak van het feit, dat het tarwe-exportsurplus van Australië, ondanks de niet te ontkennen tendenz tot toename, van jaar tot jaar sterk fluctueerde. Zo moest Australië in de jaren 1896 en 1897 bij misoogst zelfs tot import van tarwe overgaan.

Bij een gemiddelde eigen consumptie van ongeveer 650.000 ton tarwe steeg de tarweproductie van 1,23 millioen ton in het jaar 1900 tot 2,1 millioen ton in het jaar 1914, d.w.z. met 70%. Een toename van de export ging hiermede gepaard; in de jaren 1910—'15 exporteerde Australië gemiddeld niet minder dan

[1]) t.w. Zuid-Australië, Victoria, Nieuw-Zuid-Wales, Queensland, Tasmanië.

1,46 millioen ton tarwe jaarlijks, d.w.z. ruim zevenmaal zoveel als in de twee decennia voordien. Deze toename van productie en export werden in de eerste plaats veroorzaakt door de sterk toegenomen West-Europese vraag, vooral door die uit Groot-Britannië, en ook wel uit Frankrijk, naar welke landen zich de Australische tarwe-uitvoer in eerste instantie richtte. De productietoename was in Australië, zoals in de andere overzeese exportlanden [1]), een direct gevolg van de uitbreiding van het tarwe-areaal. De geringe opbrengst per ha bleef met gemiddeld 810 kg in de besproken periode vrij constant; trouwens, ook na de wereldoorlog werd deze, zoals wij nog zullen zien, nauwelijks verhoogd.

Het tarwe-areaal bereikte tenslotte kort vóór de wereldoorlog (1914—'18) een oppervlakte van circa 3 millioen ha. Op dat moment stond Australië in de rij van de voornaamste exportlanden op de zevende plaats, achter Rusland, de Ver. Staten, Argentinië, Canada, Roemenië en Brits-Indië, met een aandeel van ongeveer 7,5% in de wereldtarwe-uitvoer. [2])

C. Argentinië

Weliswaar kunnen wij de ontwikkeling van de wereldgraanhandel in de thans besproken periode toetsen aan die, welke de Argentijnse *tarwe*-productie en -export vertoonde, doch er dient daarbij te worden opgemerkt, dat ten aanzien van dit land een juister beeld zou zijn te verkrijgen, indien wij de exportontwikkeling bij mais, lijnzaad, haver en gerst mede in ons betoog zouden betrekken.

Zoals wij reeds eerder opmerkten, begon de Argentijnse tarweverbouw zich feitelijk eerst omstreeks het jaar 1880 te ontwikkelen. Na dat jaar namen productie en export van tarwe regelmatig toe. Werden in de jaren 1888—'92 gemiddeld 1,82 millioen ton tarwe geproduceerd, tien jaren later (1898—1902) was deze productie reeds toegenomen tot gemiddeld 2,4 millioen ton, terwijl deze vóór de wereldoorlog tot niet minder dan 4,34 millioen ton werd uitgebreid. Daarmede had dit land zich een vooraanstaande plaats onder de voornaamste

[1]) Uitgezonderd Brits-Indië.
[2]) vgl. World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 35.

tarweproductiegebeden van het Zuidelijk halfrond veroverd.

Als tarwe-exporteur presenteerde Argentinië zich eerst aan het einde der vorige eeuw op de wereldgraanmarkt. In de jaren 1893—'98 exporteerde dit land gemiddeld nog slechts 849.000 ton tarwe.[1]) In het tijdvak 1909—'13 exporteerde Argentinië evenwel reeds ongeveer 2,5 millioen ton.

Met een bevolking van nog geen 8 millioen inwoners behoorde Argentinië in het jaar 1913 tot de dunbevolkte landen, hetgeen zijn positie als graanexporteur ongetwijfeld in sterke mate heeft beïnvloed. Minder dan de helft van zijn tarweproductie was in de vooroorlogse jaren nodig, om zijn bevolking te voeden. Toen reeds had de tarweverbouw — en meer nog de maisverbouw — zich ingesteld op de exporthandel.

Omvatte het tarwe-areaal in het jaar 1888 nog slechts een oppervlakte van 824.000 ha[2]), reeds vóór de wereldoorlog werd dit areaal tot ruim 6 millioen ha[3]) uitgebreid, waaruit moge blijken, dat ook in dit land de meerdere productie destijds overal een gevolg was van een verdere uitbreiding van het areaal. De tarwe-opbrengst die in de vijf vóóroorlogse jaren gemiddeld 660 kg per ha bedroeg was niet hoger dan die, welke voordien werd behaald.[4])

Na Rusland en de Ver. Staten behoorde Argentinië in het tijdvak 1909—'14 met een aandeel van circa 14% in de wereldtarwe-uitvoer, tot de voornaamste tarweleveranciers op de wereldgraanmarkt. Eerst gedurende de wereldoorlog moest Argentinië in Canada een tarwe-uitvoerland van groter formaat erkennen. Opgemerkt dient te worden, dat Argentinië zijn eenmaal verworven vooraanstaande plaats in de wereldgraanhandel handhaafde, ook al was zijn ontwikkeling als tarwe-uitvoerland gedurende en na de wereldoorlog minder opzienbarend dan die van de beide Noord-Amerikaanse exportlanden.

---

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., blz. 220.

[2]) T. Latzina: Géographie de la République Argentine. Buenos Ayres 1890, blz. XXIII.

[3]) A. Schindler: Agrarstatistisches Handbuch, Berlijn 1931.

[4]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., I, blz. 91.

D. Canada

De ontwikkeling van Canada als graanexportland in het tijdvak 1880—1914 geeft wel een zeer karakteristiek beeld van de structuurverandering, die zich destijds in de wereldgraanhandel bezig was te voltrekken.

Was de grondslag tot de wereldgraanhandel feitelijk reeds gelegd vóór de jaren van tachtig, aan het einde van de vorige eeuw kwam hij eerst tot volle ontwikkeling.

Vooral de sterk toegenomen Europese vraag naar granen maakte het mogelijk, dat een toenemend aantal exportlanden aan de wereldgraanhandel kon deelnemen; elk daarvan kon zonder ontwrichting te veroorzaken voortgaan met een verdere uitbreiding van het areaal; zowel de wereldconsumptie als de -productie van granen — en in de eerste plaats die van tarwe — schenen in onbeperkte mate te kunnen worden uitgebreid. Zoals wij reeds vaststelden, werd met het in cultuur brengen van de Canadese prairiegebieden eerst in het laatste decennium van de vorige eeuw een begin gemaakt.

In het tijdvak 1871—1911 was de Canadese bevolking van 3,7 tot 7,2 millioen zielen toegenomen. Met een bevolkingsdichtheid van 0,7 per km² behoorde Canada vóór de wereldoorlog zeker tot de dunbevolkte landen. Het aantal immigranten, dat in de jaren 1880—'90 gemiddeld 85.000 personen per jaar had bedragen — daarentegen in het laatste decennium van de vorige eeuw tot een gemiddelde van 37.000 was teruggelopen — groeide in het eerste decennium na de eeuwwisseling tot een gemiddelde van 140.000 aan, om tenslotte in het jaar 1913 een maximum van 400.000 te bereiken.

In de jaren 1909—'14 leverden de 4 millioen hectaren Canadees tarweland, bij een opbrengst van plm. 1390 kg, ruim 5 millioen ton tarwe. Iets minder dan de helft hiervan, namelijk ruim 2 millioen ton, werd uitgevoerd.

Wel produceerden de Ver. Staten te zelfder tijd haast viermaal zoveel tarwe, n.l. 18,8 [1]) millioen ton, doch van deze productie werd in de jaren 1909—'13 gemiddeld slechts 1,4 millioen ton geëxporteerd. [2])

---

[1]) Bij een tarwe-areaal van circa 19 millioen ha en een gemiddelde opbrengst van 990 kg per ha.

[2]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 109/110.

In het jaar 1870 exporteerde Canada nog slechts 54.000 ton tarwe; in het jaar 1898 bedroeg deze export reeds 653.000 ton, om in het jaar 1903 voor het eerst meer dan 1 millioen ton te bedragen. Zoals zojuist werd gereleveerd nam deze export nadien toe tot gemiddeld ongeveer 2 millioen ton. [1])

Er mocht worden verwacht, dat de Canadese tarwe-uitvoer in de toekomst voor de wereldgraanhandel van groter belang zou blijken te zijn dan die uit de Ver. Staten.

Canada had zich dus reeds vóór de wereldoorlog en wel in een kort tijdsbestek van twee decennia tot een geduchte concurrent in de wereldtarwehandel ontwikkeld. Naarmate de landbouwwetenschap vorderingen maakte, kon men in Canada met behulp van tarwerassen, die sneller rijpten en meer koude-resistent waren, steeds groter oppervlakten tarweland in cultuur brengen.

De beperkende factor, welke destijds door Sering [2]) o.a. in de vorm van klimatologische grenzen was gesteld, werd nu niet meer bepaald door een gebrek aan land of door vervoersmoeilijkheden, doch in de eerste plaats door een gebrek aan voldoende arbeidskrachten om de nog braak liggende grond in cultuur te brengen. [3])

In de jaren 1909—'14 bedroeg Canada's aandeel in de totale wereldtarwe-uitvoer reeds circa 13,5%.

E. De Verenigde Staten van Noord-Amerika en Rusland

Afgezien van de algemene ontwikkelingstendenz, welke in vrijwel alle aan de wereldgraanhandel deelnemende exportlanden een uitbreiding van de bebouwde oppervlakte bij ongeveer gelijkblijvende opbrengst per hectare te zien gaf, werd de structuurverandering in de wereldgraanhandel na het jaar 1885 vooral teweeg gebracht door de wijziging, die zich in de verhouding tussen de beide voornaamste tarwe-uitvoerlanden — de Ver. Staten en Rusland — voltrok.

---

[1]) vgl. Zimmermann, t.a.p., blz. 115.

[2]) t.a.p., blz. 349.

[3]) Volgens opgave in het Canada Yearbook 1931 (blz. 39) werden in het jaar 1930, 141 millioen acres land geëxploiteerd; volgens schatting waren toen evenwel nog 217 millioen acres voor dit doel beschikbaar.

Tot het einde van de negentiende eeuw hadden de Ver. Staten onbedreigd hun leidende positie op de wereldtarwemarkt kunnen handhaven. Wel zagen wij, dat dit land reeds omstreeks 1880 meer en meer gedwongen werd om rekening te houden met concurrerende exportlanden [1]), dat nam echter niet weg, dat de wereldtarwemarkt tot de eeuwwisseling werd beheerst door het Amerikaanse aanbod. In het eerste decennium nadien zouden de Ver. Staten evenwel reeds genoodzaakt worden hun dominerende positie op de wereldgraanmarkt in het algemeen en in het bijzonder die op de wereldtarwemarkt prijs te geven, terwijl Rusland tezelfder tijd als het ware klaar stond om deze leidende functie over te nemen. Aan het einde van de negentiende eeuw exporteerden de Ver. Staten nog ongeveer de helft van de totale tarweproductie. [2])

In de vijf vóóroorlogse jaren 1909—'14 exporteerden de Ver. Staten, Argentinië en Canada tezamen ongeveer $^2/_5$ gedeelte van de totale wereldtarwe-export; ieder der drie genoemde landen bood toen een ongeveer gelijk kwantum aan. In hetzelfde tijdvak had Rusland zich reeds tot het belangrijkste tarwe-uitvoerland ontwikkeld, waarbij het ongeveer een vierde gedeelte van de totale wereldtarwe-uitvoer voor zijn rekening nam.

Door welke factoren werd deze verschuiving veroorzaakt? De voornaamste was wel deze, dat de Ver. Staten zich sedert het einde van de negentiende eeuw als gevolg van een sterke bevolkingstoename gedwongen zagen, een steeds groter kwantum tarwe voor de „home-consumption" te reserveren, dat hoofdzakelijk moest worden onttrokken aan het exportsurplus. De Amerikaanse bevolking nam in het tijdvak 1860—'90 toe van 31,5 millioen tot 62,6 millioen zielen. In het jaar 1899 werd de bevolking reeds in 75 millioen zielen geschat, terwijl deze tot het jaar 1913 verder tot 96,5 millioen inwoners toenam. De

---

[1]) Na een record-tarwe-uitvoer van 4,17 millioen ton in het jaar 1879, zagen de Ver. Staten zich in de daarop volgende jaren genoodzaakt hun tarwe-uitvoer te verminderen, tenslotte tot slechts 1,5 millioen ton in het jaar 1890. Weliswaar nam de export onder de drang van de Europese vraag nadien weer toe, doch deze toename ging gepaard met een gereduceerde binnenlandse consumptie per hoofd.

[2]) In de jaren 1891/'92—1897/'98 bedroeg deze gemiddeld ruim 100 millioen bushel = plm. 2.700.000 ton.

Ver. Staten hadden toen een bevolkingsdichtheid van 12,3 inwoner per km².

De met tarwe bebouwde oppervlakte werd in het tijdvak 1880—1913 uitgebreid van 15 millioen ha tot 19 millioen ha, terwijl de opbrengst per ha in het tijdvak 1870/'79—1909/'13 toenam van gemiddeld 825 kg tot 990 kg per ha. De productie nam zodoende toe van:

gem.	4,46	millioen	ton	in	de	jaren	1862—'66	tot
"	7,12	"	"	"	"	"	1870—'74	"
"	9,88	"	"	"	"	"	1875—'79	"
"	12,6	"	"	"	"	"	1880—'84	"
"	11,85	"	"	"	"	"	1885—'89	"
"	12,98	"	"	"	"	"	1890—'94	"
"	14,29	"	"	"	"	"	1895—'98	"
"	18,8	"	"	"	"	"	1909—'13	

Uit bovenstaande gegevens valt af te leiden, dat, terwijl de bevolking in de Ver. Staten in het tijdvak 1860—'98 toenam met 250% de tarweproductie tezelfder tijd met 350% werd uitgebreid.

Sedert het jaar 1885 werd deze verhouding tussen toename der bevolking en die der tarweproductie evenwel volkomen gewijzigd, doordat de bevolking in de jaren 1890—1913 met 54% toenam, terwijl de tarweproductie in de overeenkomstige periode slechts met 13% werd uitgebreid. Per hoofd der bevolking kwamen achtereenvolgens van de tarweoogst beschikbaar:

Gemiddeld in de jaren	kg	Gemiddeld in de jaren	kg
1849	118	1885—'89	202
1870—'74	175	1890—'94	200
1875—'79	213	1895—'98	198
1880—'84	240		

De drang om het exportvolume te vergroten, bleef evenwel tot in de twintigste eeuw bestaan, ondanks de grotere hoeveelheden graan, die voor de binnenlandse consumptie noodzakelijk waren, hetgeen uit de volgende cijfers moge blijken: [1])

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 89.

Gemiddelde in de jaren	Percentage van de binnenlandsche tarweproductie, dat werd uitgevoerd
1869—'73	18,8
1874—'78	25,3
1879—'83	34,9
1884—'88	27,7
1889—'93	29,9
1894—'98	35,0

Zolang de productie sneller toenam dan de bevolking, kon het exportvolume worden vergroot, zonder dat de binnenlandse consumptie hiervan schade ondervond. Zodra de bevolkingsaanwas evenwel relatief groter was dan de productietoename, moest een reductie in de consumptie per hoofd plaats vinden, althans indien men op dezelfde voet wilde blijven exporteren. Deze reductie viel in het laatste decennium van de vorige eeuw in de Ver. Staten inderdaad duidelijk waar te nemen, niet slechts bij tarwe, doch ook bij de consumptie der andere graansoorten.

Per hoofd der bevolking kwamen in kilogrammen beschikbaar: [1])

Gem. in de jaren	Tarwe	Rogge	Gerst	Haver	Mais
1868—'77	108	—	—	—	537
1878—'82	100	9	19	101	592
1883—'87	107	8	21	131	621
1888—'92	105	8	23	129	648
1893—'97	78	6	16	117	525

Hieruit moge blijken, hoe in de Ver. Staten de exporthandel een remmende invloed op de binnenlandse consumptie uitoefende, doordat hier de neiging bestond om steeds grotere hoeveelheden graan ten koste van het eigen verbruik te exporteren.

Geheel juist is deze opvatting niet, want ongetwijfeld werden bij voortdurend beter wordende vervoersmogelijkheden en bij een meer geperfectionneerde handelsorganisatie, hoeveelheden graan uitgevoerd, die vroeger weliswaar in het binnenland werden geconsumeerd, doch slechts omdat er geen andere afzetmogelijkheid voor was.

Bij een tarweproductie van 18,8 millioen ton in de jaren 1909—'14 konden de Ver. Staten gemiddeld slechts 1,4 mil-

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., blz. 90.

lioen ton of 7,6% der productie exporteren, terwijl in de jaren 1894—'98 gemiddeld 35% van de productie (overeenkomende met 14,2 millioen ton) werden uitgevoerd. Hoewel de tarweproductie der Ver. Staten in de eerste helft der negentiende eeuw slechts was toegenomen in evenredigheid met de bevolkingsaanwas en in de tweede helft daarvan aanmerkelijk sterker was uitgebreid dan het consumptievermogen der bevolking, was sedert de eeuwwisseling de relatieve productietoename veel kleiner.

Van een ten aanzien van de graanvoorziening autarkisch gebied hadden de Ver. Staten zich na het midden der vorige eeuw ontwikkeld tot een typisch graanexporterend gebied, om als zodanig terug te treden, zodra de snelle toename der bevolking en tevens die van de koopkracht eiste, dat een groter percentage van de binnenlandse oogst binnen de grenzen werd geconsumeerd.

De structuurverandering in de broodgraanpositie van de Ver. Staten bleek omtrent de eeuwwisseling reeds zo duidelijk, dat in het jaar 1900 dienaangaande het volgende kon worden opgemerkt: [1])

Allerdings sind in der Union noch 574 Millionen Acres, dasz heiszt rund 230 Millionen Hektar unbebauten Landes im Besitze des Staates und zum Verkaufe an Farmer vermessen, während das Farmland selbst auch nur 623 Millionen Acres oder 249 Millionen Hectar umfasst; aber die officiellen Berichte gestehen selbst zu [2]), dass das beste Land bereits in Besitz genommen wurde, dasz es schwer sei zu bestimmen, was von dem freien Lande als productiv anzugeben ist, dass von diesem Lande an 69 Millionen Acres als Wüsten zu rechnen sind, und dass der grösste Theil des freien Landes nur durch künstliche Bewässerung fruchtbar gemacht werden könne, weshalb zur Bildung von grossen, kapitalkräftigen Bewässerungsgesellschaften aufgefordert wird. *Dazu kommt ferner die bedeutende Zunahme der grossen Bevölkerung, wonach angenommen werden darf, dass in 30 Jahren, um 1920 etwa doppelt so viele Einwohner als gegenwärtig, das heisst an 150 Millionen Menschen in der Union leben werden.* Die Versorgung dieser Menschenmassa würde wenigstens 600 Millionen Bushels Weizen allein erfordern. Wurde also die Union gleichzeitig nur den gegenwärtigen Export von circa 240 Millionen Bushels Weizen und Weizenmehl aufrechterhalten, so muszte die Weizenernte um 1930 durchschnittlich an 840 Millionen Bushels ergeben, wozu eine Anbaufläche von 70 Millionen Acres statt 44 (den Durchschnittsertrag von rund 12 Bushels per Acre angenommen) nöthig wäre. Aehnlich müssten auch die Anbauflächen der anderen Fruchtgat-

[1]) vgl. Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 35.

[2]) Gedoeld wordt op het Yearbook of United States, Department of Agriculture 1898. Washington 1899, pag. 327.

tungen um etwa 60 Prozent ausgedehnt werden, um seine so grosse Bevölkerung zu erhalten. Da von dem Farmland gegenwärtig etwa 358 Millionen Acres cultiviert sind und keineswegs das ganze Farmland (623 Millionen Acres) cultiviert werden kann, so würde die Vermehrung der Anbauflächen um 60 Prozent (215 Millionen Acres) entschieden ein Hinübergreifen auf das oben erwähnte minder wertvolle Land im Staatsbesitz nöthig machen. Das heisst, die Union würde im Laufe der nächsten Jahrzehnten, falls die bestehende Volksvermehrung anhält, genöthigt sein, ihre Anbauflächen auf einen minder fruchtbaren Boden auszudehnen, oder eine inthensivere Bodencultur einzuführen, d.h. sie müsste die Productionskosten erhöhen."

Wij geven dit citaat, omdat het de ontwikkelingsbasis van de tarwepositie der Ver. Staten in principe juist schetst. Thans weten wij, dat de in het bovenstaande gedane voorspellingen anders bleken uit te komen, als gevolg van een minder sterke bevolkingstoename en van gewijzigde voedingsgewoonten, doch tevens als gevolg van een toenemende mechanisatie van de landbouw, terwijl — zoals wij nog nader zullen onderzoeken — de wereldoorlog bovendien een onverwachte revolutie in de evenwichtige ontwikkeling van de wereldgraanmarkt teweeg bracht.

De Amerikaanse „home-consumption" nam in de jaren 1900—'14 gemiddeld met 2,7 millioen ton per jaar toe. [1]) Deze toename van het binnenlandse tarweverbruik had directe, voor de exportpositie der Ver. Staten, belangrijke gevolgen. Zo nam de tarwe-uitvoer af van 227.240.000 bushel in het jaar 1898 tot 81.891.000 bushel in het jaar 1911. In de eerste plaats konden de Ver. Staten hierdoor de nadelige gevolgen van de toenemende concurrentie van de andere overzeese exportlanden ontgaan. Tevens echter werd de Amerikaanse tarweproductie hierdoor op gezondere basis geplaatst; immers deze was in den vervolge niet meer in die mate als voorheen afhankelijk van het absorptie-vermogen en de prijsontwikkeling der wereldmarkt, doch steunde op de reële vraag der eigen bevolking. Een gevolg hiervan was dan ook, dat het den Amerikaansen tarweverbouwer in de jaren 1900—'14 voor de wind ging.

Bovendien veroorzaakte dit toegenomen binnenlandse tarweverbruik in de Ver. Staten een voor de wereldmarkt belangrijke

[1]) In het eerste decennium van de twintigste eeuw vestigden zich gemiddeld 900.000 Europese emigranten, voornamelijk uit de Latijnse en Slavische landen afkomstig, in de Ver. Staten. Deze vestigden zich vrijwel allen in de steden. Bovendien viel destijds een binnenlandse trek van het platteland naar de stad waar te nemen.

structuurverandering. Door het uitblijven van het tarwe-aanbod uit de Ver. Staten kon de Russische tarwe-exporthandel tot volle ontwikkeling komen.

De Russische graanuitvoer, die omstreeks de eeuwwisseling voor een goed deel in de plaats trad van die der Ver. Staten, had een ontwikkeling, die op vele punten afwijkt van die van laatstgenoemd land, zulks ondanks de overeenkomstige momenten in beider ontwikkeling, op welke wij reeds vroeger de aandacht vestigden.

Zoals de cijfers van Gulichambaroff [1]) ons leren, werd het volume van de Russische graanuitvoer in het tijdvak 1810—'63 met 42% uitgebreid. In dezelfde periode nam de bevolking van dit land [2]) toe met 59,5%, zodat de Russische bevolking in dat tijdvak — zulks in tegenstelling tot de ontwikkeling in de Ver. Staten — sterker toenam dan de graanproductie. Terwijl in het jaar 1810 circa 7,83 hl graan per inwoner beschikbaar kwamen, werden in het jaar 1860 slechts 6,98 hl per hoofd der bevolking geoogst.

Nadien ontwikkelde zich de Russische graanexport snel, zij het dat deze ontwikkeling in Rusland sterker door binnenlandse sociale hervormingen werd beïnvloed dan o.a. in de Ver. Staten en Canada het geval was. Rusland exporteerde reeds van oudsher graan, en ofschoon zijn tarweverbouw en tarwe-export zich vooral in de tweede helft van de vorige eeuw in snel tempo ontwikkelden, werd het beeld van deze evolutie steeds vertroebeld door de politieke en sociale revoluties, welke sedert het jaar 1860 grote invoed op de agrarische structuur van dit land uitoefenden.

In de laatste 25 jaren van de vorige eeuw konden de Russische tarweproductie en -export sterk worden uitgebreid door het in cultuur brengen van grote oppervlakten land in Europees- zowel als in Aziatisch-Rusland.

Zoals wij eerder releveerden, speelde ook in dit land de ontwikkeling der vervoerstechniek een belangrijke rol bij de ontsluiting van deze voor de wereldgraanhandel belangrijke gebieden. In het tijdvak 1878—'98 kon de tarweproductie in Euro-

[1]) vgl. noot 2, blz. 120.
[2]) Inclusief Polen.

pees Rusland (inclusief Polen) met 76% worden uitgebreid, terwijl die in Europees en Aziatisch Rusland tezamen met 127% toenam, hetgeen uit de volgende cijfers valt af te leiden: [1])

TOENEMENDE RUSSISCHE TARWEPRODUCTIE
in millioenen tonnen (v. 1000 kg)

Europees Rusland + Polen							Europees + Aziatisch Rusland				
1878 tot 1882	1883 tot 1887	1893 tot 1897	1898	1899	Toename 1893 tot 1897 t.o.v. 1878—1882	Toename 1898 t.o.v. 1878—1882	1893 tot 1897	1898	1899	Toename 1893 tot 1897 t.o.v. 1878—1882	Toename 1898 t.o.v. 1878—1882
5.513	6.097	8.772	9.686	9.155	3.259	4.173	11.256	12.499	12.359	5.743	6.986

De totale *graan*productie nam in het tijdvak 1878—'98 in Europees Rusland toe met 32%, terwijl deze in de periode 1810—'60 gedurende een tweemaal zo lange periode slechts met 42% was toegenomen.

In het jaar 1903 bedroeg de Russische *tarwe*productie reeds 16,5 millioen ton; in het jaar 1913 zelfs 26,6 millioen ton, zodat de productie zich in ruim 30 jaren haast vervijfvoudigd had. [2]) De in de vorige eeuw geconstateerde productietoename was in de eerste plaats een gevolg van de sterke uitbreiding van het met granen bebouwde areaal.

De totale met granen bebouwde oppervlakte nam in Europees Rusland (exclusief Finland en Polen) in het tijdvak 1881—'97 met circa 3 millioen ha toe, van 64,6 millioen ha tot 67,6 millioen ha [3]), d.w.z. met 4,5%. Juister is het evenwel om de toename van het areaal van geheel Rusland (inclusief Polen en Aziatisch Rusland) na te gaan, omdat toch dit gehele gebied exportgranen leverde.

De met granen [4]) bebouwde oppervlakte nam in dit gebied in de jaren 1881—'99 toe van ongeveer 68,6 millioen ha tot circa 81,5 millioen ha, of met 18,8%. De met tarwe bebouwde oppervlakte nam in dezelfde periode toe van plm. 12,2 millioen ha tot 20,1 millioen ha, d.w.z. met ruim 64,7%.

[1]) Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 19.
[2]) Zimmermann, t.a.p., blz. 17.
[3]) vgl. Das Getreide im Weltverkehr, t.a.p., III, blz. 14/15.
N.B. Nauwkeurige gegevens omtrent de met granen bebouwde oppervlakte vóór het jaar 1881 ontbreken
[4]) Tarwe, rogge, gerst, mais, spelt, boekweit en gierst.

In de jaren 1880—'97 nam de Europees-Russische bevolking evenwel slechts toe met 24%, tot 129 millioen zielen. Een en ander had tot gevolg, dat de graanproductie per hoofd der bevolking in voormelde periode toenam. Terwijl in het jaar 1880 ongeveer 411 kg graan per hoofd der bevolking werd geproduceerd, kwam omstreeks het jaar 1895 reeds circa 436 kg graan beschikbaar. Van tarwe en rogge, de specifieke broodgranen, kwamen volgens Sundbärg [1]) in de jaren 1871—'75 gemiddeld 192 kg per hoofd der bevolking beschikbaar, daarentegen in de jaren 1891—'95 gemiddeld 210 kg. De werkelijke broodgraan-*consumptie*, welke in eerstgenoemde periode 210 kg per inwoner had bedragen, werd door de toenemende graanexport echter gereduceerd tot 168 kg, d.w.z. met 42 kg, zijnde een teruggang van niet minder dan 20%. Helaas ontbreken ons afzonderlijke gegevens betreffende tarwe. Wel staat vast, dat de productie van rogge per hoofd der bevolking in bovengenoemde twee decennia afnam, en wel van 120 kg tot 113 kg, terwijl die van tarwe aanzienlijk toenam, van 72 tot 97 kg.

Ruslands tarwe-uitvoer nam in het tijdvak 1875—'98 toe van 95,4 millioen pud [2]) tot 213 millioen pud, d.w.z. met 124%. Het exportoverschot was evenwel steeds in sterke mate afhankelijk van de wisselende oogstresultaten, welke op hun beurt een gevolg waren van de primitieve graanverbouw en van de klimatologische omstandigheden.

Was de Russische export van tarwe reeds vóór het jaar 1870 niet onaanzienlijk — terwijl deze in het volgend decennium tijdelijk sterk terugliep, o.a. onder invloed van de Noord-Amerikaanse en Brits-Indische concurrentie — vooral na het jaar 1880 werden productie zowel als export in sterke mate uitgebreid. In laatstgenoemd jaar werden 960.000 ton tarwe uitgevoerd, in 1891 evenwel reeds circa 4 millioen ton.

In de jaren 1880—'92 werd niet minder dan 43% van de tarweproductie geëxporteerd [3]); gemiddeld bedroeg dit percentage voor alle graansoorten tezamen in de jaren vóór de wereldoorlog circa 20%. Vergelijken wij deze verhouding tussen productie en geëxporteerd kwantum met die der Ver. Staten,

---

[1]) vgl. cijfers blz. 102.
[2]) 1 pud = Russ. pond = 16.381 kg.
[3]) In het tijdvak 1893—'97: 32 %.

dan wordt ons duidelijk, hoe de Russische graanproductie zich sedert 1880 tot de wereldoorlog in toenemende mate instelde op de exporthandel, veelal ten koste van de graanvoorziening van de eigen bevolking.

In de Ver. Staten, in welk exportland naar wij konden vaststellen toch ook reeds graan ten behoeve van de toenemende export aan de binnenlandse consumptie werd onttrokken, werd destijds gemiddeld slechts 8% der productie geëxporteerd. Terwijl toen in Frankrijk circa 200 kg tarwe per hoofd der bevolking werd geconsumeerd en de consumptie van tarwebrood in Duitsland op 60 kg per hoofd der bevolking werd geschat (zulks evenwel naast een aanzienlijke consumptie van rogge en aardappelen in laatstgenoemd land!), kwam in Rusland nog geen 40 kg tarwebrood per inwoner beschikbaar, naast een consumptie van 130 kg rogge, doch bij een vrijwel geheel ontbreken van andere voedingsmiddelen.[1]) Naast grote ontwikkelingsmogelijkheden ten aanzien van de graanproductie, bestond in Rusland dus wel degelijk de mogelijkheid van een aanmerkelijk toenemende binnenlandse graanconsumptie.

De bevrijding der boeren, die in het zesde decennium van de vorige eeuw slechts schijnbaar had plaats gevonden, werd onder leiding van Stolypin in het jaar 1906 voortgezet. Hiervan ging ongetwijfeld een stimulerende invloed op de graanproductie uit, doordat de graanverbouw nadien op meer gezonde basis werd geplaatst.

De handelsorganisatie bleef evenwel gebrekkig en stond aan een sterkere exportpositie in de weg.[2])

Met een gemiddelde tarwe-uitvoer van circa 4,4 millioen ton in de jaren 1909—'14 verzorgde Rusland 24,1% van de totale wereldtarwe-uitvoer en had het daarmee als exporteur vóór de Ver. Staten (15,1%), Argentinië (14,2%), Canada (13,5%), Roemenië (7,9%), Brits-Indië (7,7%) en Australië (7,4%), onbedreigd de leiding op de wereld*tarwe*markt overgenomen.

Vóór de wereldoorlog was Rusland tevens het belangrijkste *graan*exportland ter wereld met een aandeel van ruim 30% in de totale wereldgraanexport.

---

[1]) vgl. Jollos, Handw.buch der Staatsw., t.a.p., blz. 303, en Zimmermann, t.a.p., blz. 17.

[2]) vgl. Schilthuis, t.a.p., blz. 103 e.v.

Voor de Europese importmarkt — en wel in het bijzonder voor die van het Europese vasteland — was de Russische tarwe-export destijds van uitermate groot belang. Niet minder dan 70—94% van de totale tarwe-invoer van het Europees continent werd uit Rusland betrokken; Groot-Britannië betrok 11—30% van zijn tarwe-invoer uit dit exportland. [1])

Was het Rusland dus gelukt de leidende positie van de Ver. Staten over te nemen, de vraag voor de toekomst was, of Rusland deze vooraanstaande plaats in de wereldgraanhandel wel zou kunnen handhaven. De Ver. Staten en Rusland hadden dit gemeen, in contrast tot Australië, Argentinië en Canada, dat zij betrekkelijk dicht bevolkt waren.

De economisch-sociale ontwikkeling der Ver. Staten sedert het einde van de negentiende eeuw had geleerd, hoe het exportvolume vrij plotseling kon worden verminderd, door de toename van de binnenlandse consumptie. Het liet zich vóór de wereldoorlog zelfs aanzien, dat de broodgraanproductie zich in dit land geheel zou aanpassen aan de consumptie binnen zijn grenzen.

Ongetwijfeld konden de Ver. Staten van Noord-Amerika, méér evenwel nog Rusland, hun graanproductie sterk opvoeren door verdere uitbreiding van het areaal, door verhoging van de opbrengst door een betere landbouwtechniek en, voor zover het Rusland betrof, zeker door een perfectionnering van zijn handelsorganisatie en van zijn verkeersnet. Het feit, dat het Noord-Amerikaanse landbouwbedrijf in de eerste plaats kapitaalintensief, terwijl dat in Rusland vooral arbeidsintensief was, bracht voor de wereldgraanhandel opmerkelijke consequenties met zich mede. Voor het Noord-Amerikaanse agrarische productie-apparaat, dat gedurende de wereldoorlog geforceerd zou worden uitgebreid, was het zaak zich tot elke prijs te handhaven. Lagere productiekosten — zo de wereldmarkt daartoe dwong — moesten bij dit streven worden verkregen door een verdere uitbreiding van het productievermogen en een verdere mechanisering van de graanbouw, met alle consequenties van dien. De Russische graanproductie en -export daarentegen bleven ook na de wereldoorlog meer afhankelijk van de binnenlandse sociale ontwikkeling.

[1]) Zimmermann, t.a.p., blz. 17.

HOOFDSTUK V

DE ONTWIKKELING VAN DE WERELDTARWEHANDEL GEDURENDE DE EERSTE WERELDOORLOG EN IN DE JAREN NADIEN, TOT HET JAAR 1930

Inleiding

De wereldoorlog 1914—'18 had ook diepgaande gevolgen voor de ontwikkeling van de wereldgraanhandel. Het evenwicht tussen graanproductie en -consumptie, dat vóór de wereldoorlog tot stand was gekomen, werd plotseling verbroken en daarmede trad een voor de wereldgraanhandel zo ingrijpende structuurverandering in, dat de hiervoor besproken krachtsverhoudingen volkomen werden gewijzigd.

Deze oorlog, die vooral op het Europese vasteland werd gevoerd, veroorzaakte in de eerste plaats wijzigingen in de productieverhoudingen in de landen van dit gebied. In de aan de oorlog deelnemende landen van Europa — en tot deze groep behoorden de grootste graanproducenten — nam de tarweproductie sterk af, als gevolg van de oorlogshandelingen, zowel als gevolg van een gebrek aan arbeidskrachten, paarden, kunstmest e.d. Terwijl de tarweproductie der oorlogvoerende Europese landen in de jaren 1909—'14 gemiddeld 20,2 millioen ton had bedragen, werd in dit gebied in het jaar 1917 nog slechts 10 millioen ton geoogst.

Weliswaar werd de productie in enkele neutrale landen gedurende de oorlogsjaren iets uitgebreid, doch de invloed van deze productietoename viel in het niet, vergeleken bij de afname in eerstgenoemde groep landen.

Aan de andere kant trachtten na de wereldoorlog de importlanden en wel vooral die in West-Europa hun eigen graanproductie te beschermen tegen de concurrentie der overzeese graanexportgebieden.

Deze neiging tot bescherming werd in diverse landen bovendien gestimuleerd door een algemeen streven naar autarkie,

waartoe tal van omstandigheden op politiek, financieel en economisch gebied aanleiding gaven.

Het komt ons juist voor thans allereerst nader stil te blijven staan bij de voornaamste exportlanden.

§ 1. *Exportlanden*

A. Rusland

De Russische graanuitvoer, die vóór de wereldoorlog zulk een belangrijke invloed op de wereldgraanmarkt had uitgeoefend, bleef met het uitbreken van de vijandelijkheden vrijwel geheel achterwege. Dit feit is wel de voornaamste oorzaak voor de structuurverandering, welke in de wereldtarwehandel in de thans besproken periode zou plaats vinden. Immers nog in de vijf vóóroorlogse jaren verzorgde dit land niet minder dan circa 25% van de wereldtarwe-uitvoer, welke export groter was dan die van elk der overige grote overzeese uitvoerlanden.

Had het Russische tarwe-exportsurplus in de jaren 1909—'14 nog ruim 4 millioen ton bedragen, in de vier oorlogsjaren werden gemiddeld slechts 567.000 ton — een voor Rusland en de wereldtarwemarkt onbelangrijk kwantum — geëxporteerd. Ook de met granen bezaaide oppervlakte verminderde in dit land als gevolg van de mobilisatie van mannen en paarden.

Ter verkrijging van een beter inzicht willen wij niet volstaan met de vaststelling van het feit, dat Rusland voorlopig als belangrijke factor in de wereldgraanhandel had afgedaan, doch willen wij trachten na te gaan, welke factoren de toekomstige positie van dit belangrijke productieland zouden kunnen bepalen.

Niettegenstaande Rusland bij het uitblijven van de graanexport gedurende de oorlogsjaren over voldoende graan beschikte voor de voeding van zijn eigen bevolking, was het niet mogelijk te voorkomen, dat vooral in stedelijke centra een tekort aan granen ontstond. Het onvoldoend ontwikkelde en bovendien door militaire transporten nog overbelast verkeersnet was hiervan de oorzaak. In het tweede hoofdstuk stelden wij vast, hoe telken jare graan uit de Zuidelijke en Zuid-Oostelijke productiegebieden naar de industriële centra in het

Noorden moest worden vervoerd. Daar kwam nog bij, dat de boerinnen gedurende de oorlogsjaren het graan achterhielden, omdat zij dank zij de kostwinnersvergoeding van de gemobiliseerde mannen nog over contanten beschikten en het bovendien toch niet mogelijk was om industriële producten te kopen. De maatregelen, welke onder die omstandigheden door de Russische overheid ten behoeve van de graanproductie en graandistributie werden getroffen, waren vele, zij het dat zij het beoogde doel niet verwezenlijkten.

Om de plaatselijke tekorten aan granen te bestrijden, ontwikkelde de Russische regering geleidelijk een systeem van overheidscontrôle op de graandistributie. Maximumprijzen, die aanvankelijk slechts golden zover het de aankoop van granen door de overheid betrof, werden in het jaar 1916 voor alle gaantransacties van kracht verklaard. Daar deze maximumprijzen op een lager niveau lagen dan die van de welig tierende „zwarte handel", liep het aanbod van granen sterk terug en werd de levering van graan aan het einde van het jaar 1916 verplicht gesteld. Aan de tsaristische noch aan de liberale overheid, die eerstgenoemde in Februari 1917 verving, gelukte het echter de verplichte graanlevering in de praktijk ten uitvoer te brengen. Wel trok de liberale regering de graanhandel als overheidsmonopolie tot zich, ook stelde zij hogere maximumprijzen vast en beloofde zij een herverdeling van het grondbezit, doch de boeren eisten toen reeds onmiddellijk ingrijpen. Zij kwamen in opstand en vernielden niet uitsluitend het adellijk bezit, doch tevens de zojuist gevestigde kleinere boerenhoeven. Nadat de Communisten, die zich met hun pleidooi voor onmiddellijke verdeling van het grondbezit van de adhaesie van de revolutionnaire socialisten hadden weten te verzekeren, het liberale bewind hadden omvergeworpen, werd het adellijk grondbezit onteigend en in het voorjaar 1918 werd het particuliere bezit van land nietig verklaard. Het recht van grondgebruik kwam voortaan aan de werkende gemeenschap als zodanig ten goede. Overdracht van land werd verboden, behoudens onder goedkeuring van de Sovjet-overheid. De boeren mochten voortaan geen dienst meer verrichten.

In aansluiting op de verdeling van het grootgrondbezit vond een nieuwe verdeling plaats van de boerderijen, die reeds

onder Stolypin [1]) van de gemeentegronden waren afgescheiden. Hetzelfde geschiedde met het land, voorzover het nadien aangekocht was door de boeren zelf. Slechts een gering aantal grote bezittingen werd intact gelaten, dat ter beschikking van coöperatieve organisaties werd gesteld of voortaan door de overheid zelf werd geëxploiteerd.

De boeren ontvingen echter verreweg het grootste gedeelte van het onteigende land. Gemiddeld werd hun grondbezit met 20% uitgebreid, hetgeen overeenkwam met 2—2½ dasjatin [2]) per familie.

Ook werd grond ter beschikking gesteld aan de terugkerende frontsoldaten en aan menig fabrieksarbeider uit de stad, die door honger, of door gebrek aan arbeid gedwongen, het platteland optrok.

Al deze drastische veranderingen in de agrarische politiek brachten echter voorshands geen verbetering in de graanpositie van Rusland. Gedurende de revolutie ontstond er in tal van steden hongersnood. Hiertoe droeg tevens het feit bij, dat de vroegere bondgenoten en de nieuwe Europese staten aan zijn West-grenzen, tot het jaar 1920 een blokkade tegen Rus-

---

[1]) Een duidelijke samenvatting van de invloed van de sociale en politieke maatregelen gedurende de negentiende eeuw op de positie van de boeren, geeft Sneller a) als volgt:

„De boeren, die in het jaar 1861 van de horigheid waren bevrijd, bleven, hoewel persoonlijk vrij, toch nog gebonden in mir- of marke-verband.

Hun werd gemeentegrond ter bebouwing toegewezen, met het noodlottig gevolg, dat de gemeenschappelijkheid van het bezit en de verschuivingen telkens weer in de toegewezen percelen, de boeren van landverbetering en de nodige bemesting terughielden.

Dus zocht men na de Japanse oorlog heil in een stelsel van individualisering (Stolypin!) en werd het tot dan geldend gemeenschappelijk bezit met individueel gebruiksrecht, vervangen door individueel bezit. Redding bracht ook dit individuele stelsel niet; vaak kwam het voor dat boeren, onder de druk van onvoldoende bedrijfsresultaten zich genoodzaakt zagen hun land te verkopen. Zij declasseerden dan tot landelijk proletariaat, tenzij zij een toevlucht vonden in de steden, waar de fabrieksnijverheid pas was opgekomen en zij de rijen van het stedelijk proletariaat konden versterken.

De ontevredenheid dreef de agrariërs naar de sociaal-revolutionnairen, die een verdeling van het grootgrondbezit ten behoeve van de behoeftige boeren in uitzicht stelden."

[2]) 1 desjatin = 10.925 m^2.

---

a) Z. W. Sneller. 1914—'39. Vijf en twintig jaren Wereldgeschiedenis. Wageningen 1942, blz. 129.

land voerden. Bovendien was het graantransport uit de belangrijkste productiegebieden naar de grootste steden gedurende de revolutie veelal onmogelijk. Ook de industriële productie en de reële waarde van de valuta verminderde destijds sterk, hetgeen het aanbod van granen zeker niet bevorderde.

Andermaal werd de inlevering van graan in April 1918 verplicht gesteld, doch om voor de naleving van deze verplichting te waken, moesten strenge maatregelen worden genomen. Inderdaad gelukte het de overheid op deze wijze om de jaarlijks beschikbare graanvoorraden van 800.000 ton in het jaar 1917/'18 tot 6,1 millioen ton in het jaar 1920/'21 op te drijven. De boeren reageerden echter op deze maatregelen door de graanproductie te verwaarlozen.

Toen tengevolge van de droogte in het jaar 1921 een minder goede oogst werd binnengehaald, was het één met het ander aanleiding tot de verschrikkelijke hongersnood, die ook op het Russische platteland tienduizenden slachtoffers eiste.

In datzelfde jaar werd ten aanzien van de Russische economische politiek een nieuwe weg ingeslagen. Tot dusver had de Communistische Partij gestreefd naar een volledig collectivisme van de nationale economie, althans voor zover het de industrie en distributie van goederen betrof. De agrarische productie had men daarbij vrijwel geheel vrijgelaten en herhaaldelijk opgeworpen plannen tot nationalisatie daarvan, werden telkens weer opgegeven.

Naast de vrije onderneming bleven uit de vorige periode de kolchoz (= *col*lectief landbouwbedrijf, agrarische productiecoöperaties) en de sovchoz (= *sov*jet- of radenbedrijf, staatslandbouwbedrijf) voortbestaan.

Ook de detailhandel werd tot zekere hoogte vrij, maar de overheid deed deze concurrentie aan door de inrichting van grote verkoophuizen en door de aanmoediging van consumptiecoöperaties. [1])

De landbouwwet van het jaar 1922 verschafte de mogelijkheid tot de hierboven omschreven reorganisatie op agrarisch gebied.

Onder deze omstandigheden herstelde de graanproductie zich

---

[1]) Sneller, t.a.p., blz. 139.

spoedig van het lage niveau, waartoe de Revolutie aanleiding had gegeven. Rusland, dat in de eerste jaren nadat de blokkade was opgeheven, nog graan had moeten importeren, ontwikkelde zich weer spoedig tot graanexporteur. Vóór de crisisjaren, die omstreeks 1930 begonnen, kon dit land als zodanig echter nimmer zijn vóóroorlogse positie herwinnen. De Russische graanexporten bedroegen in de jaren 1924—'29 gemiddeld nog geen achtste gedeelte van die in de jaren 1909—'14. Als tarwe-exporteur, in welke kwaliteit dit land vóór de eerste wereldoorlog zulk een dominante positie had ingenomen, stond Rusland in het eerstgenoemde tijdvak op de zevende plaats; als haver-exporteur eveneens op de zevende, als mais-exporteur op de vijfde, als gerst-exporteur op de vierde en als rogge-exporteur op de tweede plaats. Het gemiddeld exportvolume van deze vijf graansoorten was 9,45 millioen ton, d.w.z. 89% minder dan vóór de oorlog. [1])

Weliswaar verloor Rusland door de Wereldoorlog belangrijke graanproductiegebieden—Polen, Bessarabië, Litauen, Letland en Estland — doch de opmerkelijke teruggang van het graanexport-overschot kan hierdoor toch niet worden verklaard. Immers, het verlies van Polen betekende inderdaad het verlies van een belangrijk productiegebied, doch daar stond tegenover, dat dit land ook aanmerkelijk dichter bevolkt was dan Rusland. Het verlies van de zgn. „randstaten" [2]) kon nauwelijks van groot belang zijn voor de Russische graanexport.

Een verklaring voor de structuurverandering in de graanexportpositie laat zich in hoofdzaak tot de volgende punten terugbrengen: òf zij was een gevolg van een sterke teruggang in de productie, òf van een sterk toegenomen binnenlandse consumptie, dan wel van een combinatie van beide factoren. Blijven wij bij ieder van deze punten nader stilstaan, dan blijkt ons, dat de productie gedurende de oorlogsjaren inderdaad sterk terugliep. Bedroeg de jaarlijkse tarweproductie in de vijf vóóroorlogse jaren 1909—'14: 20.6 millioen ton [3]) (d.w.z. 21,4%

[1]) vgl. World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 928.

[2]) Estland, Letland, Litauen.

[3]) Rusland was met deze productie, onder de belangrijkste tarwe-uitvoerlanden, tevens de grootste producent. Volgens het Agrarstatistisch Handbuch, t.a.p., (blz. 14) bedroeg de wereldtarweproductie in de jaren 1909—'14: 95 millioen ton.

van de wereldproductie), deze liep vervolgens tot 12 millioen ton in het jaar 1916 terug en tenslotte zelfs tot slechts 11,3 millioen ton als gemiddelde voor de jaren 1919 en 1920.

Bij een tarweproductie van gemiddeld 11,3 millioen ton in de jaren 1918—'24 moesten in het jaar 1921/'22 zelfs 667,000 ton tarwe (incl. meel) in Rusland worden ingevoerd. Zimmermann [1]) veronderstelt, dat deze import destijds niet eens toereikend is geweest. Zoals wij reeds opmerkten, was deze productie-afname vooral toe te schrijven aan factoren van sociale en politieke aard. In de jaren 1925—'30 produceerde Rusland met gemiddeld 21,3 millioen ton ongeveer het kwantum, dat dit land vóór de wereldoorlog had voortgebracht.

Omtrent de Russische tarweconsumptie is het moeilijk een duidelijk overzicht te verkrijgen. Ongetwijfeld heeft de sterke bevolkingstoename, welke Rusland na de wereldoorlog te zien gaf, in hoge mate invloed uitgeoefend op zijn positie in de wereldgraanhandel. Telde Rusland in het jaar 1913 een bevolking van ongeveer 144 millioen zielen, in het jaar 1929 was deze reeds tot 158,5 millioen inwoners aangegroeid, en in het jaar 1931 tot 160,6 millioen. Volgens officiële Russische gegevens [2]) bedroeg de bevolkingstoename na de wereldoorlog jaarlijks gemiddeld 3½ millioen zielen, waarvan 2 millioen voor rekening van het platteland kwamen.

De Russische sociale politiek richtte zich sedert de wereldoorlog op het bevorderen van een toename van de plattelandsbevolking. Door een herverdeling van grondbezit en boerderijen nam het aantal zelfstandige boerengezinnen in het tijdvak 1916—'27 toe van 21 tot 25 millioen. De bevolkingsdichtheid nam toe van 6,8 per km² in het jaar 1913 tot 7,5 per km² in het jaar 1929. [3]) Bij een sterke toename van het aantal boerderijen mag worden aangenomen, dat het graansurplus per boerderij zal zijn afgenomen. Te meer mag men dit aannemen, indien

Rusland	produceerde	hiervan:	plm.	20	millioen	ton
De Ver. Staten	"	"	"	18	"	"
Brits-Indië	"	"	"	9	"	"
Frankrijk	"	"	"	8	"	"
Canada	"	"	"	5	"	"
Argentinië	"	"	"	4	"	"

[1]) t.a.p., blz. 18.

[2]) vgl. World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 930.

[3]) Agrarstatistisches Handbuch, t.a.p., blz. 100.

men bedenkt, welke ontwikkelingsmogelijkheden vooral de tarweconsumptie in het vóóroorlogse Rusland had, waarin veelal geëxporteerd werd ten koste van het binnenlandse verbruik.

Volgens Zimmermann [1]) waren er in de jaren 1909—'14 gemiddeld 16.5 millioen ton tarwe nodig voor de eigen consumptie (waarin tevens het aanhouden van voorraden en het gebruik van zaaizaad begrepen is); in de periode 1927—'31 behoefde men hiertoe reeds 24,3 millioen ton; in de jaren 1932—'37: 27,6 millioen ton; in de jaren 1937—'39 zelfs 31,5 millioen ton.

Bovendien werd vóór de wereldoorlog vooral rogge geconsumeerd en was het te verwachten, dat, naarmate de koopkracht der bevolking zou toenemen, een verschuiving in de richting van een toegenomen tarweconsumptie, althans tot een bepaalde grens, zou plaatsvinden. [2])

Na het jaar 1925 vond onder aanmoediging van de overheid een sterke mechanisatie van de landbouw plaats. Steeds meer werd sedertdien de graanverbouw op Amerikaanse leest geschoeid; verdere landonteigeningen hadden ten doel de graanverbouw op een gezondere basis te plaatsen.

Het tarwe-uitvoeroverschot bereikte in het jaar 1925 voor het eerst weer een kwantum van 326.000 ton; in het jaar 1926 zelfs van ruim 1 millioen ton.

Door uitbreiding van het tarwe-areaal werd de productie na het jaar 1925 groter. Gemiddeld werden in de jaren 1927—'32: 22,36 millioen ton tarwe geproduceerd, d.w.z. circa 2 millioen ton meer dan de gemiddelde productie in de jaren 1909—'14. De met tarwe bebouwde oppervlakte nam toe van circa 27 millioen ha als gemiddelde voor de jaren 1905—'14, tot 29,3 millioen ha in de jaren 1927—'32.

In laatstgenoemde periode exporteerde Rusland gemiddeld 1,05 millioen ton, zodat het zich toen weer voor het eerst sedert het jaar 1913 als belangrijke mededinger op de wereldtarwemarkt presenteerde. Uit de zojuist vermelde cijfers kunnen wij berekenen, dat vóór de wereldoorlog (in de jaren 1909—'14) 20,6% van de tarweproductie werd uitgevoerd, terwijl het

[1]) t.a.p., blz. 123.
[2]) vgl. Hfdst. VI.

exportkwantum in de jaren 1927—'32 gemiddeld slechts 4,7% van de totaal geproduceerde hoeveelheid tarwe uitmaakte.

Hieruit moge dan tevens blijken, dat het vooral de hervormingen op sociaal en economisch gebied binnen de Russische grenzen waren, die de positie van dit land op de wereldtarwemarkt bepaalden. De structuurwijzigingen, welke gedurende de beide vijfjaren-plannen in de periode 1929—'38 op velerlei gebied plaatsvonden, leverden het bewijs, dat de Russische graanproductie zowel als de consumptie van graan nog velerlei ontwikkelingsmogelijkheden boden. Zodoende bleef Rusland ook na de oorlog „de grote onbekende" in de wereldgraanhandel. Hoewel dit land vóór het jaar 1930 vrijwel niet aan het internationale graanhandelsverkeer deelnam, verwachtte men toch, dat het Rusland t.z.t. mogelijk zou zijn weer als belangrijk exporteur op te treden, zulks ondanks zijn toegenomen binnenlandse consumptie.

Deze verwachting was alleszins gemotiveerd, niet slechts uit hoofde van de productiemogelijkheden, doch tevens wist men, dat verbetering van de organisatie van vervoer en handel in dit land directe invloed zou kunnen uitoefenen op het exportvolume.

Bovendien viel hierbij te bedenken, dat Rusland na de wereldoorlog toch reeds een eigenaardige plaats innam, omdat zijn graanexportpositie niet zozeer werd bepaald door de natuurlijke omstandigheden, doch tevens het resultaat was van politieke, vooral van financieel-politieke overwegingen en bedoelingen der overheid.

Terecht merkt Rudolph [1]) dan ook op (1931):

„Haben doch gerade die letzten Jahre gezeigt, dasz die Sowjet-Regierung selbst dann eine Getreideausfuhr erzwingt, wenn sie im eigenen Lande den Brotverbrauch rationieren muss, um Hungerkatastrophen in grösserem Umfange zu vermeiden. Immerhin darf bei der Beurteilung der Entwicklungsmöglichkeiten der Weltversorgungslage mit Weizen nicht übersehen werden, dasz in einer näheren oder ferneren Zukunft Russland wieder zu einem bedeutend stärkeren Getreideausfuhrland werden kann. Das Jahr 1930 brachte eine ganz unerwartet starke Getreide- und insbesondere Weizenausfuhr Russlands, die während der Herbstmonate mehrfach 100.000 t. wöchentlich überschritt und für die Zeit vom 1. August bis 1. Dezember 1930 auf etwa 2 Millionen t. angenommen werden muss. Diese Steigerung kam völlig überraschend, bewies aber, wie ernst mit Russland als einem massgebenden Faktor auf dem Weltweizenmarkt zu rechnen ist."

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 101.

Te weinig betrouwbaar cijfermateriaal konden wij verzamelen, om de Russische graanpositie in een meer gedocumenteerd relaas dan het hierboven gereleveerde te schetsen. Wij kregen evenwel uit diverse publicaties de indruk, dat van dit land, hoewel het sedert de wereldoorlog slechts een ondergeschikte rol in de wereldgraanhandel speelde, verwacht mag worden, dat het in de toekomst nogmaals als exporteur van granen op de voorgrond zal treden. Opmerkelijk is, dat Rusland, terwijl het tarwe via de Zwarte Zee exporteerde, omstreeks het jaar 1935 tevens Australische tarwe aan de Pacific-kust importeerde.

Ongetwijfeld zal het na de huidige wereldoorlog zaak zijn aan de Russische graanpositie aandacht te schenken.

B. De Verenigde Staten van Noord-Amerika

In het vorige hoofdstuk vermeldden wij, hoe de tarweproductie van de Ver. Staten van Noord-Amerika zich vóór de wereldoorlog hoe langer hoe meer instelde op de „home-consumption", welke zich tenslotte dusdanig ontwikkelde, dat voor de toekomst zelfs verwacht mocht worden, dat de Ver. Staten zich onder de tarwe-importlanden zouden scharen.

Deze ontwikkelingstendenz werd door de wereldoorlog volkomen verbroken en wel op een wijze, welke voor de structuur van de wereldtarwemarkt van het grootste belang zou blijken te zijn. Immers, door de wereldoorlog traden de Ver. Staten opnieuw als belangrijke tarwe-exporteur naar voren, in combinatie met Canada, Argentinië en Australië.

Reeds in het eerste oorlogsjaar 1914/'15 exporteerden de Ver. Staten niet minder dan 9 millioen ton tarwe (incl. meel), d.w.z. ruim dertien maal zoveel als gemiddeld in de jaren 1905—'14, bij een goede oogst van 24,25 millioen ton. Toen werd dus niet minder dan 37,1% van de tarweproductie uitgevoerd. In het daarop volgende jaar werd bij een productie van 27,5 millioen ton een kwantum van 6,6 millioen ton uitgevoerd.

Deze uitvoer richtte zich aanvankelijk niet slechts naar de neutrale landen, doch tevens naar vrijwel alle belligerente landen, die met alle middelen trachtten hun voorraden zoo sterk mogelijk aan te vullen. Daar de Amerikanen bij hun verkopen aanvankelijk steeds de voorkeur aan de meest biedende gaven, werd de tarweprijs reeds spoedig aangetrokken tot 2 dollar per

bushel, terwijl deze vóór de wereldoorlog slechts zelden boven 1 dollar was uitgekomen.

Daar de „home-consumption" van tarwe in de jaren 1909—'14 gemiddeld circa 16 millioen ton had bedragen, kwam van de oogsten 1916/'17 (17,4 millioen ton) en 1917/'18 (17,9 millioen ton) op die basis dus feitelijk slechts ruim 1,5 millioen ton tarwe beschikbaar voor export. Door middel van allerlei distributiemaatregelen, mengvoorschriften voor de bloemfabricage [1]) e.d. konden de Ver. Staten gedurende de wereldoorlog evenwel voortgaan met een sterk geforceerde export van tarwe.

Het spreekt vanzelf, dat de hoge tarweprijzen en de dringende Euopese vraag (welke bovendien geaccentueerd werd door de consumptie der strijdende legers) invloed uitoefenden op de Amerikaanse tarweverbouw. Het areaal [2]) werd gedurende de wereldoorlog sterk uitgebreid en wel van 51.5 millioen acres in het jaar 1913 tot 76,7 millioen acres in het jaar 1919, d.w.z. met niet minder dan 49%.

Het einde van de oorlog betekende niet een onmiddellijke opheffing van de abnormale verhoudingen, die gedurende de oorlogsjaren hadden gegolden. In de eerste jaren na de oorlog bleef de vraag naar tarwe bijzonder groot, zodat de Ver. Staten ondanks het feit, dat dit land na het jaar 1918 weer de concurrentie met Canada, Argentinië en Australië moest opnemen, in het jaar 1920/'21 een recordexport van 9,6 millioen ton tarwe (incl. meel) kon boeken, zijnde plm. 40% van de toenmalige productie. [3])

[1]) Welke o.m. bepaalden, dat 20 % mais, gerst of enige andere graansoort moest worden gemengd met tarwe.

[2]) Zomer- en wintertarwe.

[3]) Een overzicht hiervan geven ons de volgende cijfers uit het Yearbook of Agriculture, 1935, t.a.p.

Jaar	Tarweproductie in 1000 bushel	Netto-export in 1000 bushel	in % der productie
1913	763.380	146.306	19.2
1914	891.017	335.162	37.6
1915	1.025.801	239.591	23.4
1916	636.318	181.067	28.5
1917	636.655	102.775	16.1
1918	921.438	276.615	30.0
1919	952.097	216.671	22.8
1920	843.277	312.625	37.1
1921	818.964	265.590	32.4

In de daarop volgende jaren 1922/'23/'24 daalden de tarweprijzen snel, onder de drang van het sterk toegenomen aanbod van de vier belangrijkste overzeese exportlanden, t.w. Canada, de Ver. Staten, Argentinië en Australië.

Het uitblijven van het aanbod van Russische tarwe en die uit de Balkan op de wereldmarkt, vermocht nauwelijks invloed uit te oefenen op het plotselinge grote aanbod van de zijde van de overzeese exportlanden.

De Ver. Staten zagen zich nu gedwongen hun tarwe-areaal tijdelijk in te krimpen, zij het dat deze aanpassing aan de werkelijke vraag vóór het jaar 1930, feitelijk nimmer plaatsvond.

TARWE-AREAAL DER VER. STATEN IN MILLIOENEN ACRES [1])

Jaar	Wintertarwe	Zomertarwe	Totaal
1913	33,0	18,5	51,5
1918	43,1	22,1	65,2
1919	51,5	25,2	76,7
1920	44,9	21,1	66,0
1921	45,6	20,3	65,9
1922	47,9	20,0	67,9
1923	46,1	20,2	66,3
1924	38,9	16,9	55,8
1925	39,8	21,0	60,8
1926	39,9	19,4	59,3
1927	43,4	21,1	64,5
1928	47,3	21,5	68,8
1929	43,2	20,9	64,1

Toch zag het er in het jaar 1924 naar uit, alsof de structuur van de tarwepositie der Ver. Staten weer de vóóroorlogse ontwikkelingstendenz zou opvatten. In dat jaar was het tarweareaal nog slechts 8,3% groter dan in het jaar 1913. De bevolking nam sneller toe dan de tarweproductie, zodat verwacht mocht worden, dat de vóóroorlogse prognose, waarin ten aanzien van de Ver. Staten een overgang van tarwe-uitvoerland naar tarwe-invoerland in het vooruitzicht werd gesteld, toch bewaarheid zou worden.

Dat de ontwikkeling kort nadien evenwel in een geheel andere richting ging, viel aan bepaalde factoren toe te schrijven. De voornaamste was wel deze, dat ten gevolge van de steeds

[1]) Schattingen van het „Department of Agriculture", vgl. Jasny, t.a.p., blz. 64.

meer plaats vindende mechanisatie van de graanverbouw, het kostprijsprobleem van de graanproductie een ander aspect verkreeg. In ruwe trekken kwam deze wijziging hierop neer, dat meer produceren voortaan niet zonder meer hogere productiekosten met zich meebracht, doch dat bij toenemende mechanisatie van de graanverbouw grotere productie juist een kostprijsverlaging ten gevolge had. Hetzelfde verschijnsel deed zich ook bij de industriële productie voor. Na de wereldoorlog bestond in het algemeen de tendenz om de productie steeds verder uit te breiden, zulks ongeacht de reële vraag, om zodoende het kostencijfer te drukken. Wij raken hiermede een even interessant als gecompliceerd economisch probleem aan; het ligt niet op onze weg daarvan een verdere analyse te geven. Voor ons is het in dit verband wel van belang nader stil te staan bij de mechanisatie van de Amerikaanse tarweverbouw.

Vóór de wereldoorlog werden in het Amerikaanse landbouwbedrijf nauwelijks tractoren gebruikt. De wereldoorlog veroorzaakte, dat de Ver. Staten zich tot de belangrijkste producent van tractoren ontwikkelden. Het lag voor de hand, dat het extensieve graanbedrijf, doch vooral de bedrijven in de Westelijke tarwegebieden, sterke affiniteit tot al die technische vondsten vertoonde, welke de productie goedkoper en gemakkelijker zouden kunnen maken. Tot het jaar 1922 stimuleerde het prijspeil van tarwe bovendien sterk in die richting.

In het jaar 1920 produceerden de Ver. Staten reeds niet minder dan 203.200 tractoren waarvan slechts 29.100 werden geexporteerd. Hoewel de Ver. Staten zich toen reeds tot het belangrijkste exportland van landbouwtractoren hadden ontwikkeld, werd steeds het grootste percentage der geproduceerde tractoren in de eigen landbouw afgezet.

In het jaar 1920 registreerde men in de Ver. Staten niet minder dan 293.800 boerderijen, waar gebruik van een tractor werd gemaakt; in het jaar 1925 was dit aantal toegenomen tot 473.800 boerderijen, terwijl volgens schatting van Jasny [1]) in het jaar 1929 in de Ver. Staten op ruim 1 millioen boerderijen met één of meer tractoren werd gewerkt; 40% van deze boerderijen bevonden zich in Noord- en Zuid-Dakota. [2])

[1]) t.a.p., blz. 13.
[2]) Agrarstatistisches Handbuch, t.a.p., blz. 110.

Een direct gevolg van het toegenomen gebruik van tractoren was een afname van het aantal paarden. Volgens schatting van het Amerikaanse Departement van Landbouw [1]) zouden ten gevolge van de afname van het aantal paarden, met als direct gevolg een verminderde behoefte aan voeder, in de jaren 1918—'27, 15 tot 20 millioen acres land voor andere doeleinden dan voor de voortbrenging van voedergranen beschikbaar zijn gekomen; 40% van de ten gevolge van de bevolkingstoename groter geworden graanbehoefte zou hierdoor kunnen worden gedekt.

In mindere mate heeft ook de toepassing van de „combine" [2]) bijgedragen tot uitbreiding van de tarweproductie. Niettegenstaande dit landbouwwerktuig reeds vóór de vorige landbouwcrisis in de Pacific-Staten werd toegepast en sedert het einde van de vorige eeuw ook in Australië, werd deze machine vóór de wereldoorlog in de Westelijke Amerikaanse tarwegebieden nauwelijks gebruikt. Na de wereldoorlog vond de combine meer toepassing in het Amerikaanse landbouwbedrijf; dit heeft ontegenzeggelijk invloed uitgeoefend op de tarweproductie der Ver. Staten.

Deze mechanisatie van de Amerikaanse tarweverbouw had een sterke toename van de arbeidsproductiviteit ten gevolge, die op haar beurt aanleiding gaf tot een eigenaardige wisselwerking. De hierdoor bevorderde dispariteit tussen de lonen in de landbouw en in de industrie had een vlucht van arbeidskrachten van het platteland naar de stad tot gevolg. Op haar beurt bevorderde deze vlucht evenwel weer een verdere mechanisatie van de landbouw.

Omtrent deze toename van de arbeidsproductiviteit merkt Jasny [3]) op:

„Diese war so erheblich, dasz die durch den Wegfall des russischen und indischen Exports und die Verringerung der Ausfuhr aus den Donauländern notwendig gewordene Ausweitung der überseeischen Produktion unter gleichzeitigem Freisetzen grosser Massen von Arbeitskräften erreicht werden konnte. Die grosse wirtschaftliche und soziale Bedeutung dieser Wandlung ist kaum zu überschätzen."

---

[1]) vgl. Yearbook of Agriculture, t.a.p., 1927, blz. 9.
[2]) Een gecompliceerde machine, welke maait, dorst en reinigt.
[3]) t.a.p., blz. 35/36.

Niettegenstaande de landbouwende bevolking in het tijdvak 1909—'29 in aantal verminderde en wel van 31 millioen tot 28 millioen zielen, kon de met granen bebouwde oppervlakte in dezelfde periode toch met circa 7 millioen ha toenemen. Het grootste aandeel in deze toename had het tarwe-areaal, dat met niet minder dan 5,7 millioen ha (van plm. 19 millioen ha tot plm. 24,7 millioen ha) werd uitgebreid, voornamelijk na het jaar 1924. [1])

De kostprijsverlaging, welke een gevolg was van de ver doorgevoerde mechanisatie van de tarweverbouw, ging in de jaren 1924 en 1925 gepaard met een opmerkelijke prijsstijging van het graan, deels in sympathie met de verhoging van het wereldprijsniveau, deels als gevolg van slechte oogstresultaten. Hiermede was echter de drang tot beperking der productie, die zich tijdens de scherpe prijsdaling na 1920 had geopenbaard, spoedig weer verdwenen en begon de bezaaide oppervlakte zich opnieuw uit te breiden. [2])

Door een uitbreiding met niet minder dan 13 millioen acres in de jaren 1924—'28, bereikte het tarwe-areaal ongeveer de oppervlakte van het jaar 1919, welke niet minder dan 33% groter was dan die in de vijf vóóroorlogse jaren. De graanproductie nam in het tijdvak 1909—'29 toe van 18,8 millioen ton tot 24,9 millioen ton, d.w.z. met 23,6%. [3]) De bevolking der Ver. Staten nam daarentegen in de jaren 1913—'30 toe van 96,5 tot 122,7 millioen zielen, d.w.z. met 26.6%. De tarweconsumptie nam echter na de wereldoorlog per inwoner af, zoals wij straks nog nader zullen vaststellen. [4])

Volgens berekening van het Amerikaanse Departement van Landbouw nam de broodconsumptie per hoofd der bevolking tot het jaar 1930, in vergelijking tot het gemiddelde broodgebruik in de vóóroorlogse jaren, af met plm. 15%.

Onder die omstandigheden is het niet verwonderlijk, dat de Ver. Staten in de jaren 1925—'30 circa 1,5 millioen ton tarwe (incl. meel) meer konden exporteren dan in de jaren 1909—'14,

---

[1]) Volgens het Yearbook of Agriculture 1930 (blz. 17) nam het aantal tarweboerderijen in het tijdvak 1915/'17—1930 af van 35.000 tot 14.000, terwijl tezelfder tijd het tarwe-areaal sterk toenam.

[2]) vgl. van Muiswinkel, t.a.p., blz. 160.

[3]) vgl. cijfers Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 109.

[4]) Hoofdstuk VI.

d.w.z. dat het exportoverschot in de jaren 1925—'30 ongeveer anderhalf maal zo groot was als in de vijf vóóroorlogse jaren.

EXPORTSURPLUS AAN TARWE EN TARWEMEEL (IN 1000 KG) [1])

Jaar	Tarwe	Tarwemeel	Totaal
1909—'14	1.427.113	916.677	2.343.790
1925	1.982.329	987.494	2.969.823
1926	3.383.369	1.053.080	4.436.449
1927	4.261.145	1.139.772	5.400.917
1928	2.108.928	1.053.594	3.162.522
1929	2.058.433	1.214.640	3.273.073

Bij een gemiddelde productie van 22,3 millioen ton tarwe in de jaren 1925—'30 exporteerden de Ver. Staten dus gemiddeld slechts 3,8 millioen ton tarwe (incl. tarwemeel), d.w.z. circa 17% van de productie; in de jaren 1909—'14 werd van een gemiddelde oogst van 18,8 millioen ton tarwe, 2,3 millioen ton geëxporteerd, d.w.z. ruim 12% van de oogst.

Oppervlakkig beschouwd was er dus niet eens zoveel veranderd in de export-positie der Ver. Staten. In wezen was dit echter terdege het geval, want het Amerikaanse tarwe-exportsurplus vormde na het jaar 1925 voor de wereldtarwemarkt een aanmerkelijk groter gevaar dan vóórdien.

De Ver. Staten hadden zich sedert de wereldoorlog tot de belangrijkste crediteurstaat ontwikkeld. Terwijl dit land vóór de wereldoorlog agrarische producten exporteerde en tal van industrieproducten importeerde, daarbij gebruik makende van het aanbod uit diverse — voornamelijk Euopese — landen, zag het zich na de wereldoorlog gedwongen zijn graanexport kunstmatig te handhaven door het verstrekken van credieten aan bepaalde importlanden. [2]) Juist doordat verreweg het grootste gedeelte van de tarwe-oogst in eigen land werd geconsumeerd, konden de Ver. Staten met het exportsurplus manipuleren op een wijze, welke voor een rustige ontwikkeling van de wereldtarwemarkt ongewenst was.

---

[1]) Cijfers ontleend aan: Agrarstatistisches Handbuch, t.a.p., blz. 109/110/111.

[2]) vgl. o.a. K. Länge: Die Entwicklung des Getreidehandels im Rahmen der Getreidepolitik der Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschlands. Würzburg 1936, blz. 16.

Al naar gelang de wereldmarktprijs al dan niet aantrekkelijk was, boden de Ver. Staten hun exportsurplus aan, of hielden dit achter. Tevens echter kon een kapitaalkrachtig land als de Ver. Staten zonder bezwaar zijn exportsurplus tegen dumpingsprijzen op de wereldmarkt afzetten, temeer daar hiermede een weldadige invloed op het binnenlandse prijsverloop te verwachten was.

Toen de tarweprijzen na het jaar 1925 sterk terugliepen, gaf men er in de Ver. Staten de voorkeur aan, van de aanmerkelijk grotere oogst 1928 ruim de helft minder te exporteren dan van de oogst 1927, in afwachting van een herstel der tarwemarkt. Toen dit uitbleef, bleek, dat de achtergehouden Amerikaanse tarwevoorraden, die „boven de markt hingen", in sterke mate bijdroegen tot de totale ontwrichting van de wereldtarwemarkt.

Jaar	Amerikaanse tarweprijs in dollarcent per bushel
1927/'28	120,8
1928/'29	101,2
1929/'30	104,9
1930/'31	68,1
1931/'32	39,1

Op deze wijze beïnvloedden de wijzigingen, die sedert het jaar 1914 in de Amerikaanse tarwe-exportpositie hadden plaatsgevonden, in sterke mate het beeld van de wereldgraanmarkt.

C. Canada

De structuurwijziging, die de wereldoorlog in de wereldgraanmarkt teweeg bracht, komt wel het duidelijkst naar voren bij de Canadese tarwe-uitvoer. Vóór de wereldoorlog had de Canadese tarwe-export zich reeds sterk ontwikkeld. Vooral sedert het jaar 1908 kon het exportvolume aanzienlijk worden uitgebreid. Exporteerde Canada in de jaren 1900—'07 bij een gem. tarwe-oogst van 2 à 3 millioen ton, ongeveer 1,3 millioen ton, in de jaren 1908—'13 nam de export toe van respectievelijk 1,74 millioen ton tot 3.5 millioen ton per jaar. Daarmede had Canada dus reeds kort vóór de eerste wereldoorlog een vooraanstaande plaats in de wereldtarwehandel veroverd.

Een grote kans zou dit land echter worden geboden, als gevolg van de abnormale verhoudingen gedurende de jaren

1914—'29. In het jaar 1915 bedroeg de Canadese tarweproductie reeds circa 10 millioen ton. Vooral als gevolg van de vèrgaande mobilisatie ten behoeve van het leger en onder invloed van klimatologische omstandigheden, liep de tarweproductie in de daarop volgende oorlogsjaren terug en wel tot resp. 7,5, 6.36 en 5.15 millioen ton. De gemiddelde tarwe-uitvoer bedroeg in de jaren 1915—'19 gemiddeld circa 2,5 millioen ton per jaar. Oppervlakkig bezien zouden deze feiten niet bepaald kunnen wijzen op een stimulerende invloed, die door de wereldoorlog op de Canadese tarweproductie zou zijn uitgeoefend.

Duidelijker komt dit tot uiting in de uitbreiding van het tarwe-areaal, die in de jaren 1914—'18 niet minder dan 70% bedroeg en wel van 4,1 millioen ha tot 6,7 millioen ha.

Er waren eveneens verschillende factoren, die Canada als het ware voorbestemden om een leidende rol in de wereldtarwevoorziening te spelen. Hoe revolutionnair de in het jaar 1879 door Lord Beaconsfield geuite voorspelling [1]), dat Canada te eniger tijd de Ver. Staten als tarwe-exporteur op de wereldmarkt zou overvleugelen, ook scheen, de geschiedenis zou leren dat deze prognose bewaarheid werd. Hoewel de Canadese tarweproductie, zowel vóór als na de wereldoorlog kleiner was dan die der Ver. Staten, ontleende Canada aan het feit, dat het slechts over een in verhouding tot het tarwe-areaal uitermate geringe bevolkingsdichtheid beschikte [2]), een bijzondere positie als exporteur. Deze gunstige ontwikkelingsbasis kon echter eerst goed tot haar recht komen, toen de vooruitgang der landbouwtechniek de mogelijkheid bood tot een schier ongebreidelde expansie van de tarweverbouw.

De toepassingsmogelijkheden van de tractor in de landbouw bleken voor het Canadese landbouwbedrijf van het grootste belang. Reeds in het jaar 1926 werden op 44.000 boerderijen [3]) in de prairieprovincies tractoren gebruikt, vooral op de extensieve graanbedrijven in Manitoba, Saskatchewan en Alberta. Ook het gebruik van de combine bleek voor het Canadese bedrijf zeer wel mogelijk; dit behoeft ons ook niet te

---

[1]) Bij Sering, t.a.p., blz. 310.

[2]) 1913: 0,7 per km²; 1929: 1,0 per km².

[3]) Het totaal aantal boerderijen was toen plm. 247.000. In het jaar 1927/'28 werden in Canada 18.471 tractoren uit de Ver. Staten geïmporteerd.

verwonderen, wanneer wij bedenken, dat de Canadese oogst op een bepaald moment in de kortst mogelijke tijd moet worden binnengehaald, vóórdat de ongunstige weersgesteldheid het oogsten onmogelijk maakt. Terwijl in het jaar 1924 nog slechts een viertal combines in West-Canada werden gebruikt, telde men in het jaar 1928 alleen in de provincie Saskatchewan reeds circa 3.000 van deze landbouwmachines. [1])

Juist omdat men in Canada een tekort aan arbeidskrachten had, oefende de mechanisering van de graanverbouw hier een niet te onderschatten invloed op de productie uit. Hierdoor werd het mogelijk de tarweproductie uit te breiden tot die gebieden, die vroeger nauwelijks enige tarwebouw toelieten. Door middel van „dry-farming" kon bovendien het tarwe-areaal in de prairieprovincies met 4 à 5 millioen ha worden uitgebreid.

Een andere factor vormde de veredeling van het zaaizaad. Terwijl de vroeger gebruikte tarwesoorten een ontwikkelingsduur van 114—115 dagen hadden, gelukte het zomertarwerassen te selecteren, die tenslotte binnen 90 dagen na uitzaai geoogst konden worden. De rassen „Marquis" en „Reward" leverden voor de Canadese tarweverbouw voordien ongekende mogelijkheden. De met zomertarwe bebouwde oppervlakte kon mede hierdoor in de jaren 1913—'28 worden verdubbeld, terwijl de uitzaai van wintertarwe werd beperkt.

Ondanks al deze verbeteringen bleef de Canadese tarweproductie in sterke mate afhankelijk van de klimatologische omstandigheden en werden de oogstresultaten tevens beïnvloed door het optreden van ziekten e.d.

Bij de sterke uitbreiding van het tarwe-areaal, in voor de tarweverbouw minder gunstige gebieden, kon de vóóroorlogse opbrengst per ha niet gehandhaafd worden. Zij nam af van gemiddeld 1390 kg in de jaren 1909—'13 tot 1260 kg in de jaren 1925—'29. Het laatste gemiddelde werd evenwel ongunstig beïnvloed door de misoogst in het jaar 1929, welke slechts een gemiddelde opbrengst van 800 kg opleverde. Bovendien dient men te bedenken, dat men zijn streven vooral richtte op het verkrijgen van rassen en het vinden van cultuurmethoden, die onder ongunstige omstandigheden dezelfde uitkomsten gaven

---

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 78.

als vroeger alleen in de gunstigste gevallen werden bereikt. [1])

Tenslotte werden de tarweproductie en -export gestimuleerd door de toegenomen immigratie en meer nog door de buitenlandse kapitaalbeleggingen, welke in dit land plaats vonden.

Terwijl het tarwe-areaal in het tijdvak 1909—'28 van gemiddeld 4 millioen ha tot 15,8 millioen ha werd uitgebreid, nam de productie toe van 5,4 millioen ton tot 15,4 millioen ton, terwijl de export van tarwe (incl. meel) in dezelfde periode van gemiddeld 2,3 millioen ton tot 10,8 millioen ton werd uitgebreid.

Het bevolkingsaccrès bedroeg 2,6 millioen zielen en wel van 7,2 millioen in het jaar 1911 tot 9,8 millioen in het jaar 1929, d.w.z. een toename van 35%. Weliswaar nam in dezelfde periode, zoals wij nog zullen vaststellen, de tarweconsumptie per inwoner toe in Canada, doch uit deze cijfers blijkt toch reeds duidelijk, hoezeer de Canadese tarweproductie zich sedert de wereldoorlog op de exporthandel instelde. [2])

Jaar	Productie in 1000 ton	Netto tarwe-export in 1000 ton	Netto tarwe-meelexport in 1000 ton	Totaal export tarwe incl. meel
1909—'14	5.364	2.015	324	2.339
1925	10.763	6.040	913	6.953
1926	11.081	6.804	925	7.729
1927	13.055	6.937	818	7.755
1928	15.424	9.942	948	10.890
1929	8.152	5.692	843	6.535

Achtereenvolgens werden de volgende percentages van de totale tarweproductie geëxporteerd:

1909—'14	43,7%	1927	59,6%
1925	64,3%	1928	72,6%
1926	70,3%	1929	81,6%

Daarmede had Canada zich ontwikkeld tot het belangrijkste tarwe-uitvoergebied van de wereld. Terwijl dit land aan het einde van de negentiende eeuw nog slechts 13% van het door de Ver. Staten uitgevoerde kwantum op de wereldtarwemarkt aanbood, nam het in de jaren 1924—'29 niet minder dan 35,2%

[1]) vgl. G. Minderhoud: Verslag van een onderzoek naar de ontwikkeling van den Canadeeschen Landbouw sedert 1930. 's-Gravenhage 1939, blz. 27.

[2]) Agrarst. Handbuch, blz. 77—81.

van de totale wereldtarwe-export voor zijn rekening, waarmede het de Ver. Staten, die destijds slechts 21,4% van de wereldtarwe-uitvoer verzorgden, verre overvleugelde. (Zie grafiek XII, blz. 273).

Voor Canada vormde de tarwe-uitvoer sedert de wereldoorlog een levenskwestie, welke situatie kernachtig tot uitdrukking kwam in de volgende woorden van Rew [1]): „In Canadian agriculture wheat is king and its sovereignty will endure however important other products of the soil may become." Het is dan ook begrijpelijk, dat Canada in sterke mate de nadelige gevolgen ondervond van de crisis, welke zich sedert het jaar 1929 deed gevoelen. Op dat moment waren 141 millioen acres cultuurgrond in gebruik genomen; niet minder dan 217 millioen acres lagen echter beschikbaar voor de graanbouw. [2])

D. Argentinië

Hoewel ook de Argentijnse tarweproductie en -export sterk werden beïnvloed door de structuurwijzigingen, welke de wereldoorlog teweegbracht, geschiedde de aanpassing aan de veranderde omstandigheden in dit exportland minder snel en heftig dan in de beide Noord-Amerikaanse exportlanden. Zoals wij reeds releveerden konden de landen van het Zuidelijk halfrond gedurende de oorlogsjaren minder profiteren van de hoogconjunctuur in de wereldtarwemarkt, als gevolg van de transportmoeilijkheden.

Desondanks gelukte het Argentinië om zijn tarweproductie gedurende de oorlogsjaren dusdanig uit te breiden, dat het in het jaar 1920 in staat bleek met circa 5 millioen ton tweemaal zoveel tarwe te exporteren als in de jaren 1909—'14, toen de gemiddelde export slechts 2,4 millioen ton had bedragen. Terwijl dit land in de jaren 1909—'14: 14,2% van de wereldtarweexport voor zijn rekening nam, verzorgde het in de jaren 1924—'29 reeds 16,8% van de totale tarwe-export. (Zie grafiek XII, blz. 273).

Nog duidelijker trad Argentinië na de wereldoorlog als exporteur van mais naar voren. Terwijl dit land in de jaren

[1]) bij Minderhoud, t.a.p., blz. 25.
[2]) vgl. The Canada Yearbook 1931.

1909—'14 reeds 44% van de wereldmaisexport verzorgde, leverde het in de jaren 1925—'30 niet minder dan 60.7% van het totaal geëxporteerde kwantum mais.

Als exportland van tarwe ontleende Argentinië zijn machtige positie aan het feit, dat het met een kleine bevolking in staat was grote hoeveelheden tarwe voort te brengen. Met een bevolking van 8 millioen zielen en een bevolkingsdichtheid van 2,9 per km², behoorde dit land tot de dunbevolkte gebieden. De buitengewone vruchtbaarheid van de Oostelijke gebieden vormde een goede basis voor de verbouw van grote hoeveelheden tarwe.

Toch zou Argentinië als exportland van tarwe nog meer naar voren zijn gekomen, indien er niet enkele remmende factoren waren geweest. Zo stelde de bodemgesteldheid in het binnenland, met zijn vele oerwouden en overstromingsgebieden, grenzen aan een snelle ontginning van de maagdelijke gronden. Ook de geaardheid van de Argentijnse bevolking stond aan een snelle aanpassing van de tarweproductie aan de wereldtarwemarkt in de weg; zij bestond n.l. in de eerste plaats uit inheemsen en nakomelingen van Latijnse immigranten, waaraan niet die werkkracht en dat initiatief mochten worden toegeschreven als aan de Noord-Amerikaanse tarweboeren; ook het grootgrondbezit en de sociaal-economische positie van den Argentijnsen boer beletten zulk een vlotte accomodatie. [1]) Tenslotte liet de organisatie van de graanhandel in dit land zeer veel te wenschen over, hetgeen ongetwijfeld nadelige invloed op zijn exportpositie uitoefende. Van Muiswinkel [2]) merkt ten aanzien van het laatste punt op, dat de Argentijnse handelsorganisatie, ondanks het feit dat dit land reeds sedert de jaren van tachtig der vorige eeuw als belangrijk graanexportland optrad, vrijwel op al die punten te wensen overliet, die typerend waren voor de organisatie in de Ver. Staten en Canada.

„De organisatie van den Argentijnschen graanhandel", aldus deze schrijver, „is gedurende de laatste 40 jaren vrijwel onveranderd gebleven en draagt ook thans nog alle kenmerken, die

---

[1]) O.a. was deze te weinig kapitaalkrachtig om zijn gewas dusdanig te verzorgen, dat de hoogst mogelijke opbrengsten werden verkregen (vgl. Zimmermann, t.a.p., blz. 32).

[2]) t.a.p., blz. 127.

Grafiek 1

WERELDTARWEPRODUCTIE

1909—'14

1925—'30

Totaal gemiddeld 1909—'14 95.594.000 ton
" " 1925—'30 113.500.000 "
1 ton = 100 kg

men in de economisch achterlijke landen pleegt aan te treffen."

Desondanks werd de Argentijnse tarweproductie, zowel als de tarwe-export in de door ons besproken periode sterk uitgebreid. Vooral in de jaren 1921—'26 nam het Argentijnse tarwe-areaal sterk toe, zodat dit in het jaar 1925 met ruim 7 millioen ha reeds circa 25% groter was dan in het jaar 1914. Gedurende de jaren 1926 en 1927 trad vervolgens een stilstand in deze voorspoedige ontwikkeling van het tarwe-areaal in. Deze stilstand werd vooral veroorzaakt door de tijdelijk mindere vraag naar Argentijnse tarwe, als gevolg van de in die jaren hoge zeevrachten, welke veroorzaakt werden door de stakingen in de Engelse kolenmijnen; tevens door de slechte kwaliteit van de oogst 1925/'26 en door de herwaardeering van de Peso-koers op pariteit. In de jaren 1928 en 1929 kon het tarwe-areaal evenwel verder worden uitgebreid tot ruim 8 millioen hectare in laatstgenoemd jaar. Werd het Argentijnse tarwe-areaal in het tijdvak 1909/'13—1928/'29 zodoende met circa 33.5% uitgebreid, de productie nam aanmerkelijk sterker toe en wel met ruim het tweevoudige in diezelfde periode. Deze opmerkelijke productietoename was in de eerste plaats een gevolg van de sterke toename van de opbrengst per ha, die van gemiddeld 660 kg in de 5 vóóroorlogse jaren tot 1040 kg in het jaar 1928/'29 kon worden verhoogd.

Hoe sterk de Argentijnse tarweproductie zich op de exporthandel instelde, valt uit onderstaande cijfers af te leiden. [1])

Jaar	Tarweproductie in 1000 ton	Tarwe-export in 1000 ton	Export van tarwemeel in 1000 ton	Percentage export van prod.
1909—'14	4.000	2.425	121	63,65
1925	5.200	2.993	137	60,29
1926	6.261	2.034	142	34,75
1927	7.683	4.225	170	57,20
1928	8.365	5.216	169	64,38
1929	—	6.613	137	—

Terwijl de bevolking in het tijdvak 1913—'30 toenam van 8 tot ruim 11 millioen zielen (d.w.z. met 37½%) nam de tarweexport met plm. 173% toe.

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 64/65.

Het gebruik van tractoren vond in Argentinië niet die ontwikkeling, welke wij in de beide Noord-Amerikaanse landen konden waarnemen. Weliswaar werden in het jaar 1925: 2.676 tractoren geïmporteerd tegen nog slechts 23 stuks in het jaar 1918, doch wanneer men bedenkt, dat de gemiddelde oppervlakte der Argentijnse tarwebedrijven groter was dan zelfs die in de Canadese prairiegebieden met de meest extensieve tarweverbouw, terwijl tevens het aanmerkelijk mildere Argentijnse klimaat grotere toepassingsmogelijkheden voor de tractor bood, is het verwonderlijk, dat niet veel meer tractoren in het Argentijnse landbouwbedrijf werden gebruikt. Toch is hiervoor wel een verklaring te geven. In de eerste plaats kon in Argentinië steeds gemakkelijk en goedkoop over paardentractie worden beschikt, terwijl het milde klimaat toelaat, dat de paarden gedurende grote delen van het jaar buiten worden gelaten, hetgeen dus een aanmerkelijke besparing aan krachtvoeder betekent.

Tevens ontbrak het Argentinië aan voldoende geschoolde arbeiders, welke situatie meebracht, dat voor technisch onderlegd personeel, dat toch voor het gebruik en onderhoud van tractoren onontbeerlijk is, lonen moesten worden betaald, die bijna tweemaal zo hoog waren als die van den gewonen landarbeider. [1])

De combine daarentegen vond in Argentinië reeds een veelvuldige toepassing, toen deze gecompliceerde landbouwmachine in Noord-Amerika nog nauwelijks toegepast werd in het graanbedrijf. Dat de combine wel ingang vond in het Argentijnse landbouwbedrijf, was vooral een gevolg van de gunstige klimatologische omstandigheden van dit land. Over het algemeen toch werden hier rassen verbouwd, met een langere rijpingsduur, terwijl ook het binnenhalen van de oogst niet in dat tempo behoefde te geschieden als in de Amerikaanse prairiegebieden. [2]) Reeds in het jaar 1922 importeerde Argentinië 1252 combines, in het daarop volgende jaar 1600 stuks en in de jaren 1924—'26 gemiddeld reeds 4.543. Volgens

[1]) vgl. Jasny, t.a.p., blz. 9.

[2]) Bij gebruik van de combine kan het graan het best 8 à 20 dagen later worden gesneden, dan met een gewone graanmaaimachine. vgl. The combined reaper thresher in Western Canada; Dept. of Agriculture Pamphlet no 83. Ottawa 1927, blz. 12.

opgave van het Argentijnse Ministerie van Landbouw [1]) werd de tarwe-oogst in de droge Zuidelijke gebieden van de provincie Buenos Aires in de jaren 1924/'25 reeds hoofdzakelijk met combines gemaaid.

Zoals werd opgemerkt, nam de Argentijnse tarwe-uitvoer na de wereldoorlog sterk toe, doch deze toename was niet zo groot als, rekening houdende met de buitengewoon gunstige ontwikkelingsbasis welke reeds vóór de wereldoorlog bestond, verwacht had mogen worden. Terwijl Argentinië, zoals gereleveerd, in de vijf vóóroorlogse jaren 14,2% van de wereldtarwe-uitvoer (18,3 millioen ton) voor zijn rekening nam, kon het zijn relatief aandeel in de wereldtarwe-uitvoer in de jaren 1924—'29 (welke toen tot gemiddeld 23,8 millioen ton was toegenomen), slechts verhogen tot 16,8%. Door het achterwege blijven van de Russische tarwe-export, wist het de derde plaats in de rij der tarwe-uitvoerlanden te veroveren. De vraag naar Argentijnse tarwe werd op de wereldmarkt bevorderd door het feit, dat deze tarwe over het algemeen een laag vochtgehalte heeft, waardoor deze zonder bezwaar de 4 à 6 weken durende reis naar de West-Europese havens kan verdragen.

Was de expansie van het tarwe-uitvoervolume in het tijdvak 1914—'30 relatief dus niet zo sterk als dat bij Canada het geval was, voor de toekomst mocht verwacht worden, dat Argentinië steeds grotere hoeveelheden tarwe zou kunnen aanbieden. De in het jaar 1929 ingetreden wereldlandbouwcrisis verstoorde deze normale ontwikkeling.

E. Australië

Onze bespreking omtrent de ontwikkeling van de Australische tarweproductie en -export besloten wij in het vorige hoofdstuk met de mededeling, dat Australië sedert de eeuwwisseling beide sterk uitbreidde, zodat dit land vóór de wereldoorlog reeds tot de belangrijkste tarwe-uitvoerlanden was gaan behoren, waarbij het in de jaren 1909—'14 met een export van circa 1,3 millioen ton tarwe (incl. tarwemeel) 7,4% van de wereldtarwe-uitvoer verzorgde. Het nam toen de zevende

[1]) vgl. Jasny, t.a.p., blz. 19.

plaats onder de tarwe-uitvoerlanden in. Reeds een vijftiental jaren later zou dit land de vierde plaats innemen, toen het in de jaren 1924—'29, met een export van gemiddeld 2,4 millioen ton, 10,5% van de wereldtarwe-uitvoer voor zijn rekening nam. (Zie grafiek XII, blz. 273).

De Australische tarwe-uitvoer, die zich vóór de wereldoorlog vooral op de Europese importmarkt georiënteerd had, liep gedurende de oorlogsjaren terug, zowel als gevolg van de transportmoeilijkheden als van de ongunstige weersomstandigheden in die jaren, welke slechte oogsten veroorzaakten. [1]) Zodra de oorlog evenwel ten einde was, zou blijken, dat de ontwikkeling van de Australische tarwe-uitvoer plaatsvond volgens dezelfde tendenz, welke wij reeds voor enkele andere overzeese exportlanden volgden.

Terwijl het tarwe-areaal gedurende de oorlogsjaren zelfs was ingekrompen van gemiddeld 3,5 millioen ha [2]) als gemiddelde voor de jaren 1909—'14 tot 2,6 millioen ha in het jaar 1919/'20, kon dit in het daarop volgende jaar weer worden uitgebreid tot 3,6 millioen ha, om vervolgens verder toe te nemen tot 4,5 millioen ha in het jaar 1925, tenslotte tot 6,7 millioen ha in het jaar 1929.

Hoewel Australië, zowel vóór als na de wereldoorlog tot de dunbevolkte landen behoorde, dient hierbij te worden bedacht, dat slechts een klein gedeelte van dit land in cultuur kon worden gebracht [3]) tengevolge van de ongunstige klimatologische omstandigheden in het binnenland, terwijl Australië anderzijds aan de Oost- en Zuidkust over een dichtbevolkt industriegebied beschikte. Dit laatste feit was van groot belang voor de exportpositie van dit land. De „home-consumption" van Australië was hierdoor in verhouding tot productie en bevolking groter dan in Canada en Argentinië, hetgeen tot uitdrukking kwam in het feit, dat Australië gemiddeld slechts een derde gedeelte van zijn geproduceerde tarwe op de wereldmarkt afzette, terwijl Argentinië ongeveer de helft en Canada zelfs een groter ge-

[1]) Terwijl de gemiddelde opbrengst per ha in de jaren 1909—'14 810 kg had bedragen, werd in het jaar 1914/'15 slechts 170 kg per ha geoogst.

[2]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 67.

[3]) In het jaar 1928 was slechts 1,3 % van de totale oppervlakte in cultuur gebracht (overeenkomend met plm. 10 millioen ha), waarvan circa de helft met granen werd bebouwd.

deelte daarvan exporteerde. Tevens veroorzaakte de veel voorkomende droogte in Australië sterk fluctuërende oogsten, waaraan het schommelende exportvolume moet worden toegeschreven. [1])

Jaar	Tarweproductie in 1000 ton	Tarwe-uitvoer in 1000 ton	Tarwemeel-uitvoer in 1000 ton	Percentage uitvoer van totale productie
1909—'14	2.462	1.168	152	53,61
1925	3.116	2.688	407	99,33
1926	4.375	1.436	428	42,61
1927	3.216	2.204	477	83,36
1928	4.346	1.590	434	46,57
1929	3.422	2.040	494	73,62

Ontegenzeggelijk blijkt uit bovenstaande cijfers, dat Australië vooral in de jaren 1925—'30, evenals de andere overzeese exportlanden, zijn tarweproductie steeds meer instelde op de afzet op de wereldmarkt, welke toen qua volume een hoogtepunt bereikte. Zijn bevolking nam met plm. 31% toe, van 4,8 millioen inwoners in het jaar 1913 tot 6,3 millioen inwoners in het jaar 1928.

De toename der Australische tarweproductie werd in hoge mate bevorderd door de mechanisatie van de graanbouw, welke laatste door de sociale geaardheid van dit land zo sterk in de hand werd gewerkt. In Australië toch was na de wereldoorlog de loonstandaard hoger dan in welk land ter wereld ook. Zulks gold niet slechts voor de industrie-arbeiders, doch ook voor de werkkrachten op het platteland. De hoge lonen van laatstgenoemde categorie moedigden het gebruik van tractoren en combines aan. Het behoeft ons dan ook niet te verwonderen, dat Australië na de wereldoorlog één der grootste importeurs van landbouwtractoren werd. Zo werden in het jaar 1926 niet minder dan 4.662 tractoren geïmporteerd, vooral uit de Ver. Staten, vervolgens in de jaren 1927 en 1928 respectievelijk 4.037 en 4.409 tractoren [2]), d.w.z. een ongeveer overeenkomstig aantal als in Argentinië, terwijl de met tarwe bebouwde oppervlakte in laatstgenoemd land ruim tweemaal zo groot was als

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 67/68.
[2]) t.a.p., Jasny blz. 10.

in Australië. Bovendien bood de tractor bepaalde voordelen bij het in cultuur brengen van de zgn. „Mallee"-districten. [1])

Zoals wij uit de bovenstaande cijfers kunnen afleiden, vertoonden de oogstresultaten geringere fluctuaties dan de uitvoeroverschotten. Daar de „home-consumption" een vrij constante factor vormde, vraagt dit punt een nadere verklaring. Wellicht is deze te vinden in het feit, dat de kosten van de zeevracht voor Australische tarwe naar West-Europa een groter percentage van de c.i.f.[2])-prijs in de Europese havens uitmaakte dan bij de tarwe uit de andere overzeese exportlanden. Hiermede zou een mogelijk gevoeliger reageren van het Australische aanbod op de wereldmarktprijzen kunnen worden verklaard, indien men althans aanneemt, dat de gemiddelde Australische f.o.b.[3])-prijs zich in die jaren op een niveau bewoog, dat slechts een geringe prijsdaling toeliet. In dat geval zou het in bepaalde jaren voor de Australische exporteurs inderdaad moeilijk zijn geweest om de concurrentie met hun Noord-Amerikaanse en Argentijnse collega's aan te binden, waarbij dan besloten werd tot het vasthouden van het surplus.

Jasny [4]) daarentegen meent als verklaring voor de fluctuaties in de Australische tarwe-export te moeten aanvoeren, „dass für viele Landwirte die Getreideproduktion nur einen Nebenbewerb darstellt". Tegen deze laatste opvatting pleit o.i., dat de Australische tarweproductie en -export in grote lijnen toch sterk reageerden op de structuurwijzigingen, die zich sedert de wereldoorlog in de wereldtarwehandel voltrokken, terwijl voor de eerste opvatting zou spreken, dat Australië sedert de wereldoorlog in toenemende mate aandacht is gaan schenken aan de afzet van tarwe naar het Verre Oosten. China, Japan en Mantsjoerije, ja zelfs Brits-Indië, traden sedertdien steeds meer als afnemers van Australische tarwe op.

Weliswaar waren deze landen nimmer in staat het gehele Australische tarwesurplus op te nemen, doch ongetwijfeld werd hierdoor de exportpositie van dit land in sterke mate beïnvloed. In dit opzicht bevond Australië zich in een gunstiger

---

[1]) Mallee is een soort struikgewas.
[2]) cost, insurance, freight.
[3]) free on board.
[4]) t.a.p., blz. 71, noot 3.

positie dan één der andere overzeese exportlanden.

Hoewel de Australische overheid reeds sedert het jaar 1925 ingreep in de graanproductie en in de handel van agrarische producten, strekte deze interventie zich niet uit tot het artikel tarwe.[1]) Wel werden sedertdien vrijwillig zgn. „Wheatpools" opgericht, die voor het merendeel door semi-overheidsbanken werden gefinancierd; de export werd echter vrijgelaten.[2])

Zo zien we dus, dat de Australische tarwepositie niet die structurele wijzigingen onderging, welke wij voor de Noord-Amerikaanse en Argentijnse Staten konden vaststellen. Toch bleek ook uit de ontwikkeling van de Australische tarwe-productie en -export, hoezeer de tarwehandel zich had ontwikkeld tot een de gehele wereld omvattende tak van handel.

F. Brits-Indië

Niettegenstaande Brits-Indië zich gedurende en na de wereldoorlog tot een uitermate belangrijke exporteur van agrarische producten ontwikkelde, — zodat dit land in het jaar 1929 als zodanig zelfs op de derde plaats stond — speelde het als tarwe-uitvoerland na de wereldoorlog slechts een ondergeschikte rol.

In het vorige hoofdstuk stelden wij vast, hoe de Indische tarwe-uitvoer ook reeds vóór de wereldoorlog niet zozeer door zijn volume, dan wel door zijn prijs- en aanbod corrigerende invloed een belangrijke factor in de wereldtarwehandel vormde. Door de sterke toename van het tarwe-aanbod uit Canada, de Ver. Staten, Argentinië en Australië werd in het tijdvak 1914—'30 niet slechts het Brits-Indische exportvolume, doch ook de hierboven aangeduide functie voor de wereldtarwehandel van geringer belang. Niettemin bleef Brits-Indië ook na de wereldoorlog het belangrijkste Aziatische tarwe-uitvoerland.

Zijn omvangrijke bevolking — die in de jaren 1914—'30 toenam van 315 tot 319 millioen zielen — gecombineerd met de beperkte uitbreidingsmogelijkheden van de tarweverbouw[3]), vormden niet de juiste basis voor een snelle ontwikkeling als tarwe-uitvoerland. Gedurende de wereldoorlog kon ook dit land

---

[1]) Uitgezonderd in Queensland.
[2]) vgl. World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 1041.
[3]) vgl. blz. 132.

— waarvan de tarwe-uitvoer in hoge mate afhankelijk was van een vrije vaart door het Suez-kanaal — niet profiteren van de gunstige conjunctuur op de wereldtarwemarkt. Het zag zich genoodzaakt zijn tarweproductie tijdelijk in te krimpen beneden het niveau dat kort vóór het jaar 1914 was bereikt.

Doch ook na de wereldoorlog veranderde er in de Indische tarwepositie weinig, zoals onderstaande cijfers tonen: [1])

Jaar	Tarwe-areaal in 1000 ha	Productie in 1000 ton	Netto export van tarwe in 1000 ton	Netto export tarwemeel in 1000 ton	Totale netto export in 1000 ton
1909—'14	11.826	9.575	1.318	50	1.368
1925	12.860	9.008	573	62	635
1926	12.331	8.835	148	61	209
1927	12.668	9.115	252	61	313
1928	13.028	7.916	—	59	59
1929	12.954	8.643	—	—	—

Werd het tarwe-areaal dus na de wereldoorlog enigszins uitgebreid, de productie nam iets af [2]), als gevolg van een verminderde opbrengst per ha (1909—'14: 810 kg per ha; 1925—'30: 685 kg per ha). De tarwe-export was na de wereldoorlog aanmerkelijk geringer dan vóórdien, terwijl enkele jaren zelfs import te zien gaven. De toenemende tarweconsumptie van bepaalde delen van zijn bevolking was wel de voornaamste oorzaak, dat Brits-Indië na de wereldoorlog zozeer als tarweexporteur terugtrad.

Brits-Indië kon het zich permitteren, zulks in tegenstelling tot Canada en Argentinië, om met zijn gering exportsurplus al naar de ontwikkeling van de wereldtarweprijs in een bepaald jaar als exporteur op te treden, dan wel om als zodanig achterwege te blijven.

In het laatste geval werd het surplus bewaard tot een volgend jaar, of eventueel voor andere doeleinden in het binnenland afgezet. In zoverre was de Brits-Indische tarwepositie, gezien haar corrigerende invloed op de wereldmarkt, ook na de wereldoorlog van groter belang dan uit de hierboven vemelde cijfers zou blijken.

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 75.

[2]) In de jaren 1925—'30 bedroeg de productie gemiddeld 8,7 millioen ton tegen 9,6 millioen ton in de jaren 1909—'14.

Waar overigens nauwelijks verwacht mocht worden, dat het Indische tarwe-areaal in de toekomst sterk zou worden uitgebreid, terwijl de binnenlandse vraag naar tarwe toenam, moest het geenszins uitgesloten worden geacht, dat Brits-Indië zich in de toekomst tot een tarwe-importerend land zou ontwikkelen.

Vóór het jaar 1930 viel van enige mechanisatie in de Indische landbouw nog niets te bespeuren. Het conservatisme van de inheemse bevolking en ongetwijfeld ook de lage loonstandaard stonden hier de toepassing van moderne cultuurmethoden in de weg. De kwaliteit van de Indische tarwe beantwoordde ook nauwelijks aan de door de Europese meelmolens gestelde eisen.

Terwijl Brits-Indië vóór de wereldoorlog met een aandeel van 7,7% (overeenkomend met een kwantum van plm. 1,5 millioen ton) in de wereldtarwe-export nog de zesde plaats onder de tarwe-uitvoerlanden innam, werd het gedurende en na de wereldoorlog geheel overvleugeld door de andere overzeese exportlanden. In de jaren 1924—'30 verzorgde Brits-Indië nog slechts 2,1% van de wereldtarwe-uitvoer, overeenkomend met een kwantum van 500.000 ton.

§ 2. De ontwikkeling van de wereldimport van tarwe in het tijdvak 1914—1930

Het spreekt vanzelf, dat de wereldoorlog tevens grote invloed uitoefende op de positie van de graanimportlanden.

Europa bleef ook na het jaar 1918 het belangrijkste afzetgebied voor granen. Het aandeel van de buiten-Europese import was na de wereldoorlog evenwel groter dan voordien. Het Europese aandeel in de totale wereldtarwe-import daalde in de periode 1909/'13—1924/'27 van 86% tot 79%. [1])

Wij willen thans eerst nader stilstaan bij het Europese tarweimportcentrum.

De Europese tarweproductie nam gedurende de wereldoorlog sterk af, zowel als gevolg van de oorlogshandelingen zelf als van het tekort aan arbeidskrachten, tractie, kunstmest enz. Daar ook de tarwe-import gedurende de oorlogsjaren aan beperkingen onderworpen was geweest, behoeft het ons niet te ver-

---

[1]) vgl. World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 36.

wonderen, dat de Europese vraag naar granen, doch bovenal die naar tarwe, in de eerste jaren na de oorlog bizonder groot was. Wij releveerden in het voorgaande reeds, hoezeer de tarweproductie en zodoende ook het exportvermogen van de overzeese exportlanden als gevolg van de abnormale toestanden op de wereldgraanmarkt gedurende de oorlogsjaren waren toegenomen.

Beide factoren, de exportdrang van laatstgenoemde groep landen en de importbehoefte van Europa, vormden na het beeindigen der vijandelijkheden dus wel een zeer gunstige basis voor een verdere intensivering van de wereldgraanhandel.

Inderdaad viel er dan ook na het jaar 1918 ten aanzien van de Euopese tarwe-import een toename vast te stellen, zij het dat deze in de eerste na-oorlogse jaren nog niet dusdanig tot haar recht kon komen als in de jaren 1925—'30. Een overzicht van Europa's import van tarwe (incl. tarwemeel) geven de volgende cijfers: [1])

EUROPESE IMPORT VAN TARWE (INCL. TARWEMEEL)

	Jaar	in millioen ton		jaar	in millioen ton
Gem.	1888—'94	9,6	Gem.	1914—'19	11,3
„	1894—'99	10,2	„	1919—'24	12,7
„	1899—'04	11,3	„	1927—'32	15,7
„	1904—'09	12,2	„	1932—'37	12,0
„	1909—'14	14,2			

Hieruit kunnen wij afleiden, dat de Europese tarwe-import na de wereldoorlog tijdelijk zelfs nog die in de vijf vóóroorlogse jaren overtrof. Het zou echter onjuist zijn om hier de conclusie aan te verbinden, dat de eerste wereldoorlog dus gunstige voorwaarden voor een verdere uitbouw van de wereldgraanhandel bood. Integendeel, deze oorlog, die in zo menig opzicht een herwaardering van vooroorlogse verhoudingen teweeg bracht, drukte wel degelijk tevens zijn stempel op het wezen van de wereldgraanhandel. In de eerste plaats hadden de belangrijkste Europese graanimportlanden tijdens de wereldoorlog aan den lijve ondervonden, hoe gevaarlijk het was om ten aanzien van de graanvoorziening te veel te steunen op de diensten die de wereldgraanhandel bood.

[1]) Zimmermann, t.a.p., blz. 110.

EUROPEES TARWE-IMPORTOVERSCHOT (IN 1000 TON)

Landen	1909 '14	%	1925	%	1926	%	1927	%	1928	%	1929	%
Italië . . .	1552	11,9	2239	16,5	2145	17,4	2308	13,5	2733	17,5	1751	11,4
Spanje . . .	121	0,9	37	0,3	3	0,02	—	—	316	2,0	—	—
Frankrijk .	1034	7,9	1211	8,9	456	3,7	2168	12,7	1027	6,5	1422	9,3
België . . .	1475	11,3	1114	8,1	1001	8,1	1211	7,0	1148	7,3	1148	7,5
Nederland .	367	2,8	596	4,3	542	4,5	611	3,6	561	3,6	646	4,2
Engeland . .	5208	40,0	5116	37,6	5129	41,5	5904	34,6	5466	34,9	5923	38,9
Roemenië. .	—	—	13	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—
Oostenrijk .	235	1,8	241	1,8	246	2,0	203	1,1	227	1,4	232	1,5
Tsjecho-slowakije	—	—	166	1,2	212	1,7	332	1,9	298	1,9	163	1,0
Polen . . .	—	—	—	—	—	—	258	1,5	223	1,4	30	0,1
Balt. Staten .	—	—	65	0,5	—	—	62	0,4	80	0,5	81	0,5
Denemarken.	98	0,8	136	1,0	73	0,6	136	0,8	251	1,6	300	1,9
Noorwegen .	20	0,2	82	0,6	89	0,7	95	0,6	98	0,6	119	0,8
Zweden . .	164	1,2	239	1,8	141	1,1	204	1,2	194	1,2	303	2,0
Duitsland. .	2089	16,1	1466	10,8	1885	15,2	2530	14,8	2199	14,0	1828	12,7
Zwitserland .	450	3,5	386	2,8	438	3,5	452	2,6	458	2,9	466	3,0
	12813	98,4	13107	96,3	12360	100,02	16474	96,3	15279	97,3	14412	94,8

De afhankelijkheid van de import van overzees graan kwam vooral de centrale machten duur te staan. Bovendien veroorzaakte deze wereldoorlog belangrijke koopkrachtveschuivingen, die een directe invloed op de wereldgraanhandel uitoefenden. Vóór het jaar 1914 verrichtte Europa in de wereldeconomie nog de functie van het belangrijkste crediet-centrum. De wereldoorlog had tot gevolg, dat het daaruit als debiteur te voorschijn trad. Voortaan kon Europa zijn verplichtingen slechts in de vorm van levering van goederen en diensten voldoen. Onder die omstandigheden restten nog slechts twee mogelijkheden: òf de Europese export van goederen moest toenemen, òf de Europese import moest worden beperkt. Als exportgoederen kwamen in Europa vooral de industriële producten in aanmerking. Afgezien nog van de vraag of de Europese industrie — die zich gedurende de oorlogsjaren in belangrijke mate op de productie van oorlogsmateriaal had toegelegd — wel in staat was om de concurrentie met het in vele opzichten modernere Amerikaanse productie-apparaat op te nemen, waren er echter nog andere moeilijkheden. De crediteurlanden, onder welke

vooral de Ver. Staten van Noord-Amerika een doorslaggevende rol speelden, meenden tezelfder tijd hun eigen industrie te moeten beschermen tegen de Europese concurrentie. Europa restte nu nog de mogelijkheid om door middel van opgenomen credieten aan zijn verplichtingen te voldoen, welke credieten o.m. tevens de mogelijkheid tot graanimport openstelden.

Sedert het einde van de vorige eeuw hadden de Ver. Staten zich evenwel meer en meer zelf tot industrieel land ontwikkeld. Het natuurlijke evenwicht tussen Europa — als leverancier van industrie-producten en als afnemer van granen — en de Ver. Staten — als leverancier van granen en als afnemer van de producten van de Europese industrie — dreigde reeds vóór de wereldoorlog te worden verbroken. Na de wereldoorlog ontmoette de Europese industrie de Amerikaanse concurrentie bovendien op andere overzeese exportmarkten.

Het spreekt dan ook vanzelf, dat via credieten slechts een tijdelijke koopkracht-injectie kon worden verkregen, die niet tot de wezenlijke oplossing van het probleem bijdroeg. Tenslotte zagen vele Europese landen zich gedwongen hun volkshuishouding te beschermen tegen storende invloeden van buiten, door middel van een bewust streven naar autarkie, waarbij getracht werd om zoveel mogelijk in eigen land voort te brengen, wat vroeger van elders werd betrokken.

Natuurlijk beseffen wij, dat het hier aangestipte probleem in wezen aanmerkelijk gecompliceerder is dan in het bovenstaande tot uiting komt, terwijl deze gang van zaken tevens niet op alle Europese landen van toepassing was. Een feit is echter, dat een en ander van bizonder grote invloed is geweest op het naoorlogse beeld van de wereldgraanhandel.

In het volgende hopen wij aan de hand van gegevens betreffende de tarwepositie in tal van Europese landen te kunnen aantonen, dat de zo gunstige vóóroorlogse ontwikkeling van de wereldgraanhandel door de wereldoorlog verstoord werd. Het zal ons daarbij duidelijk worden, dat ondanks het feit, dat de wereldgraanhandel tijdelijk in de jaren 1919—'30 naar volume een intensiteit vertoonde als nimmer tevoren, in feite reeds in het begin van deze periode de kiem voor een ontwrichting van de wereldgraanmarkt aanwezig was, welke

laatste zich eerst omstreeks het jaar 1930 duidelijk deed gevoelen. [1])

Als remmende factor speelde hierbij ongetwijfeld de omstandigheid een rol, dat Groot-Britannië en Ierland, ook na de wereldoorlog ongeveer een derde gedeelte van het door Europa geïmporteerde kwantum tarwe afnamen.

Hetgeen wij zojuist in het algemeen voor Europa opmerkten, gold immers nauwelijks voor Groot-Britannië. Dit typische graan-importerende land kwam als geallieerde overwinnaar uit de strijd en zag zijn positie als crediteurstaat gehandhaafd. Bovendien vond het in zijn koloniën en dominions een min of meer natuurlijk afzetgebied voor zijn industriële producten. Het kon zodoende zijn positie als graan-importerend land handhaven en behoefde geen bizondere maatregelen te treffen ter stimulering van zijn eigen graanproductie.

De tarweproductie van Groot-Britannië en Ierland, die in de jaren 1909—'14 gemiddeld 1,6 millioen ton had bedragen en die gedurende de oorlogsjaren tijdelijk werd uitgebreid, nam nadien zelfs af tot 1,35 millioen ton als gemiddelde voor de jaren 1925—'30.[2]) Deze afname zou ongetwijfeld nog groter zijn geweest, indien de opbrengst per hectare inmiddels niet zou zijn toegenomen en wel van gemiddeld 2120 kg in de jaren 1909—'14 tot 2420 kg in het jaar 1929.

Voor de wereldtarwehandel — dit geldt trouwens tevens voor de wereldgraanhandel in zijn geheel — was het van bizonder belang, dat *Groot-Britannië* ook na de wereldoorlog trouw bleef aan de vrijhandelsbeginselen. Ware zulks niet het geval geweest en had dit land gestreefd naar een zo groot mogelijke onafhankelijkheid van de wereldmarkt, dan zou de catastrophe op de wereldgraanmarkt zich ongetwijfeld reeds vroeger hebben gepresenteerd. Bij een gemiddelde totale tarweimport van 17,5 millioen ton in de jaren 1909—'14 nam Groot-Britannië hiervan 34,1% af. In de jaren 1924—'29, toen in totaal gemiddeld 2,7 millioen ton tarwe werd geïmporteerd, betrok

---

[1]) vgl. Evolutions des tarifs douaniers des restrictions du commerce des céréales en Europe; Bulletin mensuel de renseignements. Rome Juli/Aug. 1933. Wheat Studies: Food Research Institute, Stanford University. Californië, Februari 1932. R. Derobert: Essai sur la crise agraire. Genève 1940, blz. 85 e.v.

[2]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 83.

dit gebied 28,9% van deze record-import.[1]) Terwijl dit gebied in de jaren 1909—'14 gemiddeld 5,7 millioen ton tarwe importeerde, nam deze import aan het einde van de jaren van twintig toe tot 6,3 millioen ton.

Ongetwijfeld vormde Groot-Britannië met Ierland zodoende ook na de wereldoorlog als importcentrum het voornaamste fundament van de wereldgraanhandel.

Een volkomen ander beeld toont ons de ontwikkeling van de *Duitse* importmarkt. Na de Britse was deze vóór de wereldcorlog steeds de belangrijkste in de wereldtarwehandel. De structuurveranderingen, die zich t.a.v. de Duitse graanimportmarkt voltrokken, waren van doorslaggevend belang voor het toekomstige beeld van de wereldgraanmarkt.

Duitsland kwam als overwonnene uit de wereldoorlog in een in vele opzichten verzwakte toestand. De koopkracht van dit land was sterk gereduceerd, hetgeen in het binnenland o.m. tot uiting kwam door een depreciatie van het betaalmiddel, zoals voordien nog niet vertoond was. Zijn oorlogsschulden moest het in de vorm van de export van goederen betalen, zonder daarvoor echter de mogelijkheid te verkrijgen om andere goederen, onder welke granen een belangrijke plaats zouden kunnen innemen, op de wereldmarkt te kopen. De schets, die wij in voorgaande inleiding gaven, is wel in het bijzonder toepastelijk voor de economische ontwikkeling van Duitsland.

In de eerste jaren na de wereldoorlog scheen het toch, alsof ook Duitsland zijn vóóroorlogse positie als tarwe-importeur zou herwinnen. Reeds in het jaar 1925 bleek echter, dat hiervan in de toekomst geen sprake zou zijn. Tot dat jaar was Duitsland gebonden aan de desbetreffende bepalingen van het verdrag van Versailles, die voorschreven, dat het de graanimport niet mocht belemmeren door de heffing van tarieven. Zodra zij echter van deze verplichting ontslagen was, ging de Duitse overheid over tot het vaststellen van heffingen op de graanimport.[2])

---

[1]) World Trade in Agricultural Products, t.a.p., 34/37.

[2]) Evolution des tarifs douaniers enz. t.a.p.; K. Ritter: Die Krise der deutschen Agrarpolitik. Berlijn 1931, blz. 311 enz.

Door de grenswijzigingen als gevolg van de Vrede van Versailles verloor Duitsland 17% van zijn met broodgraan (tarwe en rogge) bebouwde oppervlakte [1]), welk verlies procentueel groter was dan dat zijner bevolking.

Desondanks importeerde Duitsland in het jaar 1925 echter aanmerkelijk minder tarwe dan vóór de wereldoorlog. Terwijl dit land in de vijf vóóroorlogse jaren gemiddeld 2,1 millioen ton tarwe importeerde, bedroeg de tarwe-import in het jaar 1925 nog slechts 1,5 millioen ton. In de jaren 1924—'28 bereikte deze import nogmaals het vóóroorlogse niveau, doch toen tekende zich reeds duidelijk af, dat Duitsland voortaan zou trachten zijn afhankelijkheid van de graanimport zoveel mogelijk te reduceren. Duidelijker zou een en ander nog tot uitdrukking komen, indien wij tevens de jaren na 1930 in ons betoog zouden kunnen betrekken. Vóór het jaar 1930 werd de Duitse tarwe-import tevens beïnvloed door het feit, dat het tarweareaal — dat in de jaren 1909—'14 gemiddeld 1,9 millioen ha had bedragen — afgenomen was tot 1,5 millioen ha in de jaren 1920—'30. De opbrengst per ha verminderde in hetzelfde tijdvak van pl.m. 2140 kg tot 1860 kg. Vóór het jaar 1930 kon Duitsland zijn vóóroorlogse productie dus niet bereiken. In de jaren 1930—'35 werden reeds gemiddeld 2,2 millioen ha tarwe verbouwd, met een gemiddelde opbrengst van 2168 kg per ha.

Men zou zich kunnen afvragen, waarom de gewijzigde Duitse positie op de wereldtarwemarkt vóór het jaar 1930 niet sterker naar voren trad. Ongetwijfeld hebben de Dawes- en Youngleningen [2]) tijdelijk een kunstmatige koopkrachttoename van Duitsland in het leven geroepen, die zeker ook stimuleerde in de richting van de tarwe-import.

Toch nam de Duitse overheid reeds vóór het jaar 1930 maatregelen, die ondubbelzinnig wezen op een doelbewust streven naar verhoging van de eigen graanproductie. In het jaar 1929 werd reeds een „maal- en menggebod" uitgevaardigd. Bovendien werd het invoerrecht op tarwe, dat tot dat jaar beneden het vóóroorlogse peil was gebleven, verhoogd. Daar deze maatregelen niet slechts prohibitief werkten, doch tevens als een premie op de verbouw, kon het tarwe-areaal sedertdien sterk

[1]) Zimmermann, t.a.p., blz. 74.
[2]) vgl. World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 602/603.

worden uitgebreid, o.m. ten koste van de verbouw van rogge. Door middel van het zgn. „Einfuhrscheinsystem" [1]) kon Duitsland zijn rogge-export stimuleren, waarmede het zijn graanpositie op een gezondere basis plaatste.

Al met al was het duidelijk, dat de wereldgraanhandel na de wereldoorlog één van zijn belangrijkste importmarkten, zo niet geheel, dan toch voor een groot gedeelte zou moeten prijsgeven en dat op een moment, waarop het aanbod van overzees graan groter was dan ooit tevoren.

De *Italiaanse* graanimportmarkt vertoonde na de wereldoorlog een overeenkomstige ontwikkeling als de Duitse. Ook in Italië werd na de wereldoorlog gestreefd naar een grotere onafhankelijkheid van de tarwe-import, zij het dat de resultaten van dit streven ook daar vóór het jaar 1930 nog niet duidelijk tot uiting kwamen.

Het was in de geest van het fascisme, dat sedert het jaar 1925 doelbewust werd gestreefd naar de „filoagricultura" (waardering voor de landbouw), terwijl reeds spoedig onder de leuze „Battaglia del Grano" („productieslag") gepropageerd werd om Italië ten aanzien van de binnenlandse tarwevoorziening zo mogelijk geheel onafhankelijk te maken van het buitenland. In het jaar 1925 werd de tarwehandel aan een speciaal daartoe ingesteld overheidsorgaan in handen gegeven, terwijl toen tevens het vóóroorlogse hoge invoerrecht van 7,5 goudlire per 100 kg, in ere werd hersteld.

In de eerste jaren na de wereldoorlog zag Italië zich nog genoodzaakt tot een aanzienlijke tarwe-import. Terwijl in de jaren 1909—'14 gemiddeld 1,5 millioen ton tarwe werd geïmporteerd, betrok dit land in het jaar 1921/'22 niet minder dan 2,7 millioen ton en in het daaropvolgend jaar zelfs 3,2 millioen ton. Hoewel bovenvermelde maatregelen reeds in de tweede helft van de jaren van twintig hun invloed op de tarwe-import uitoefenden, bedroeg deze in de jaren 1925—'30 gemiddeld toch nog 2,2 millioen ton, dus ongeveer 700.000 ton meer dan in de vijf vóóroorlogse jaren. Dit zou dus niet bepaald wijzen op een beperking van de import. Wij dienen daarbij echter te beden-

[1]) vgl. Beckmann, „Einfuhrscheine"; in Handwörterbuch der Staatswissenschaften, t.a.p., 4e dr.

EUROPESE TARWEPRODUCTIE (IN 1000 TON EN IN PROCENTEN VAN DE WERELDTARWE-OOGST)

Landen	1909-'13	%	1925	%	1926	%	1927	%	1928	%	1929	%
Italië . .	4.989	5,2	6.554	6,0	6.005	5,3	5.329	4,7	6.221	5,0	7.066	6,5
Spanje . .	3.550	3,7	4.425	4,0	3.989	3,5	3.941	3,4	3.262	2,7	4.062	3,7
Fankrijk .	8.862	9,2	8.990	8,9	6.307	5,6	7.515	6,5	7.655	6,2	8.705	8,0
België . .	405	0,4	394	0,3	348	0,3	442	0,4	489	0,4	435	0,4
Nederland .	131	0,1	156	0,1	149	0,1	167	0,1	199	0,1	127	0,1
Engeland .	1.622	1,7	1.644	1,5	1.710	1,5	1.903	1,7	1.681	1,3	1.237	1,1
Hongarije .	1.995	2,0	1.950	1,8	2.034	1,8	2.093	1,8	2.700	2,2	1.955	1,8
Roemenië .	2.389	2,5	2.850	2,6	3.017	2,7	2.632	2,3	3.144	2,6	2.714	2,5
Bulgarije .	625	0,7	1.125	1,0	955	0,9	1.114	1,0	1.380	1,1	901	0,8
Yoegoslavië	401	0,4	2.140	2,0	1.943	1,7	1.534	1,3	2.811	2,3	2.585	2,3
Oostenrijk .	270	0,3	290	0,2	256	0,2	325	0,3	351	0,3	315	0,3
Zwitserland	93	0,09	96	0,08	110	0,1	112	0,09	116	0,09	157	0,15
Polen . .	1.678	1,8	1.738	1,6	1.420	1,2	1.662	1,4	1.611	1,3	1640	1,5
Balt. Staten	127	0,1	249	0,2	213	0,1	273	0,2	295	0,2	269	0,2
Rusland . .	20.600	21,4	20.613	19,0	24.206	21,4	20.464	18,0	21.310	17,4	20.000	18,3
Tsjecho-slowakije	—	—	1.069	0,9	928	0,8	1.284	1,1	1.401	1,1	1.308	1,1
Denemarken	150	0,1	265	0,2	238	0,2	256	0,2	332	0,2	300	0,3
Noorwegen	—	—	—	—	—	—	16	0,01	21	0,01	19	0,02
Zweden . .	220	0,2	363	0,3	330	0,3	430	0,3	521	0,4	509	0,5
Duitsland .	3.765	3,9	3.217	3,0	2.597	2,3	3.280	2,9	3.853	3,1	3.145	2,9
	51.872	53,79	58.128	53,68	56.795	50,–	54.772	47,70	59.353	48,—	57.449	52,47

ken, dat de Italiaanse bevolking in de jaren 1909—'30 met niet minder dan 6 millioen zielen toenam en wel van 35,6 millioen tot 41,5 millioen inwoners.

Duidelijker komt de tendenz, volgens welke de Italiaanse tarwepositie zich bezig was te ontwikkelen, dan ook tot uiting in de productiecijfers. De tarweproductie, die in de jaren 1909—'14 gemiddeld 4,9 millioen ton had bedragen, nam toe tot 7 millioen ton in het jaar 1929. De opbrengst per ha, die gezien de weinig ontwikkelde landbouwtechniek in dit land aanvankelijk bizonder laag was, werd door tal van maatregelen verhoogd van gemiddeld 1050 kg in de jaren 1909—'14 tot gemiddeld 1284 kg in de jaren 1925—'30.

Hoewel Italië in de jaren 1924—'29 met een gemiddelde tarwe-import van 2,3 millioen ton, overeenkomende met ongeveer 10% van de totale wereldtarwe-import, na Groot-Britannië als belangrijke tarwe-importeur op de wereldmarkt naar voren

trad, lieten de toen genomen maatregelen ter stimulering van de eigenproductie geen twijfel meer over de toekomstige invloed van de Italiaanse afnemende import op de wereldtarwemarkt.

Een volkomen ander beeld vertoonde de ontwikkeling van de tarwe-import in *Denemarken, Nederland* en *België*. Evenals Groot-Britannië bleven deze landen ook na de wereldoorlog trouw aan de vrijhandelsbeginselen, hetgeen hun positie op de wereldmarkt bepaalde. Deze drie landen waren van groot belang, omdat zij als gevolg van hun agrarische structuur geïnteresseerd waren bij een zo goed mogelijk ontwikkelde wereldgraanhandel. De mogelijkheid tot het profiteren van de daardoor geschapen voordelen bepaalde hun positie als exporteur van veredelde producten. Sedert de landbouwcrisis aan het einde van de vorige eeuw hadden deze landen zich op de agrarische veredeling toegelegd, waarbij zij goedkope granen op de wereldmarkt kochten, om deze via hun veestapel tot hoogwaardige producten, zoals zuivel, vlees, eieren e.d. om te zetten.

De landbouwtechniek stond in deze landen op een bizonder hoge trap van ontwikkeling en de na de wereldoorlog toegenomen tarweproductie moet dan ook in de eerste plaats worden toegeschreven aan de intensieve graanteelt, waarbij in deze landen ruimschoots gebruik werd gemaakt van kunstmest en van al die wetenschappelijke diensten, die ieder voor zich een grotere opbrengst ten gevolge hadden.

Wij zien dan ook ondanks de toegenomen import een sterke toename van de opbrengst per hectare en van de productie in Denemarken, Nederland en België, waarvan ons onderstaande cijfers een indruk verschaffen: [1])

Denemarken:

Jaar	Opbrengst per ha in kg	Tarweproductie in 1000 ton *)	Netto import in 1000 ton
1909—'14	2990	150,8	149,3
1925	3310	265,2	166,7
1926	2340	238,5	127,0
1927	2310	256,0	199,3
1928	3260	332,4	327,8
1929	3080	320,3	364,0

*) incl. meel.

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 73/74, 81, 86/87.

Nederland:

Jaar	Opbrengst per ha in kg	Tarweproductie in 1000 ton *)	Netto import in 1000 ton
1909—'14	2350	131	540,4
1925	2920	156	677,6
1926	2800	149	672,3
1927	2710	168	768,9
1928	3330	200	730,9
1929	3270	149	761,6
België:			
1909—'14	2530	405	1.417
1925	2670	394	1.060
1926	2430	348	998
1927	2800	443	1.201
1928	2840	469	1.134
1929	2500	360	1.154

*) incl. meel.

België en Nederland behoorden met een bevolkingsdichtheid van resp. 293,7 en 264,8 inwoners per km² tot de dichtstbevolkte landen ter wereld. De voorkeur, die de consumenten in deze landen aan het artikel tarwe als broodgraan hechtten, oefende tevens belangrijke invoed uit op de tarwepositie.

Ten aanzien van de ontwikkeling van het tarwe-areaal bestond er verschil tussen deze drie landen.

In Denemarken nam de met tarwe bebouwde oppervlakte na de wereldoorlog sterk toe en wel van gemiddeld 50.642 ha in de jaren 1909—'14 tot gemiddeld 99.791 ha in de jaren 1925—'30. Daar ook de opbrengst per ha sterk toenam, kon Denemarken in de jaren 1925—'29 ongeveer tweemaal zoveel tarwe produceren als kort vóór de wereldoorlog. Desalniettemin moest dit land, dat zich steeds sterker op de export van veredelde dierlijke producten toelegde, na de wereldoorlog toch meer tarwe importeren dan voordien.

In Nederland en België daarentegen vielen na de wereldoorlog geen grote verschuivingen in de met tarwe bebouwde oppervlakte waar te nemen. De hogere tarweproductie was hier vrijwel geheel een gevolg van de toename van de opbrengst.

TARWE-AREAAL IN HA [1])

Jaar	Denemarken	Nederland	Belgie
1909—'14	50.462	55.711	160.113
1925	80.049	53.435	147.576
1926	101.783	53.340	143.434
1927	110.929	61.869	158.227
1928	102.093	59.943	165.113
1929	104.100	45.435	144.220

Het meest afhankelijk van de wereldtarwemarkt was wel Nederland, dat na de wereldoorlog ongeveer 4 à 5 maal zoveel tarwe moest importeren als het zelf voortbracht. België [2]) importeerde ten opzichte van zijn eigen productie circa een tweevoudige hoeveelheid, terwijl Denemarken nog niet het zelf geproduceerde kwantum tarwe behoefde te importeren. De mindere bevolkingsdichtheid van laatstgenoemd land gaf hiertoe ongetwijfeld aanleiding.

Gezamenlijk importeerden Denemarken, België en Nederland in de jaren 1924—'29 gemiddeld 10% van de wereldtarweimport. Als vrijhandelslanden vormden zij een waardevol blok voor de wereldgraanhandel.

Ook in de beide Scandinavische landen, *Noorwegen* en *Zweden,* werd de tarweproductie na de wereldoorlog sterk uitgebreid, zowel als gevolg van een uitbreiding van het tarweareaal, als van een toegenomen opbrengst.

Onderstaande cijfers geven ons hieromtrent een overzicht.

De tevens sterk toegenomen import was in deze landen een direct gevolg van de verhoging der koopkracht van de bevolking. Wij komen op dit punt nog nader terug. Toch viel zowel in Zweden als in Noorwegen na de wereldoorlog een doelbewust streven naar grotere onafhankelijkheid t.a.v. de tarweimport op te merken. Zo werd in eerstgenoemd land het tarweareaal uitgebreid ten koste van de met rogge, haver en gerst bebouwde oppervlakten, terwijl door middel van invoerrechten

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 81/86/73.

[2]) Luxemburg trachtte na de wereldoorlog zijn afhankelijkheid van de import te verminderen door een uitbreiding van het tarwe-areaal. Na de wereldoorlog nam dit toe van 11.000 tot 23.000 ha; zijn tarwe-importsaldo werd hoofdzakelijk via België geleverd.

Noorwegen: [1])

Jaar	Tarwe-areaal in ha	Opbrengst per ha in kg	Tarwe-productie in 1000 ton	Netto import van tarwe en tarwemeel in 1000 ton
1909—'14	5.021	1660	8,3	74,6
1925	8.914	1500	13,3	121,3
1926	8.927	1790	15,9	148,2
1927	9.939	1660	16,6	164,6
1928	11.483	1890	18,9	170,7
1929	11.952	1710	17,1	191,2

Zweden: [1])

		1909—'14	1909—'14	1909—'14
1911—'19	103.375	2130	220	171,1
1925	146.789	2480	363	243,4
1926	154.145	2150	330	143,3
1927	227.388	1900	430	215,0
1928	227.385	2290	521	208,3
1929	232.280	2230	517	215,9

op tarwe de eigen productie moest worden beschermd tegen de overzeese concurrentie. Voor de wereldgraanmarkt waren deze landen overigens van ondergeschikte betekenis.

De ontwikkeling van de tarweproductie in de *Oost- en Zuid-Oost-Europese landen* stond na de wereldoorlog onder invloed van de Russische revolutie. Meer dan economische motieven, bepaalden in het algemeen die van sociale en politieke aard de structuurveranderingen op agrarisch gebied in deze groep landen. De grote grondeigendommen werden na de wereldoorlog opgelost in klein-grondbezit en de boeren geraakten tot zelfstandigheid, met alle gevolgen van dien.

Wij dienen voorop te stellen, dat de wijze waarop en de mate waarin zich deze structuurwijzigingen voltrokken, niet steeds gelijk waren in de verschillende Oost- en Zuid-Oost-Europese landen. Zo stonden de politieke invloeden in Estland, Letland en Roemenië sterker op de voorgrond dan in Finland, Hongarije, Oostenrijk en Griekenland, in welke laatste landen

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 93 en 102.

meer economische motieven een rol speelden bij de agrarische evolutie.

Toch bestond er in het wezen der veranderingen en in de gevolgen van dien wel zulk een overeenstemming, dat wij deze groep landen hier gezamenlijk aan een bespreking kunnen onderwerpen.

De oplossing van het grootgrondbezit tot het kleine en middelgrote boerenbedrijf, had enerzijds meer intensieve graanbouw tot gevolg, doch anderzijds werd het voor export beschikbaar komende kwantum tarwe hierdoor verminderd, o.a. als gevolg van een toegenomen consumptie door de agrarische bevolking zelf. Voor zover de Oost-Europese landen tarwe exporteerden, zien wij in het eerste decennium na de wereldoorlog dan ook een verminderde export. Voor zover zij tarwe moesten importeren, zien wij maatregelen, die ten doel hadden deze import te beperken.

Zo werd de binnenlandse graanproductie in de vier Baltische landen Finland, Estland, Letland en Litauen na de wereldoorlog beschermd door middel van invoerrechten. Dit streven was logisch, daar de landbouw in de economie dezer landen een uitermate belangrijke rol speelde. Zo waren in Litauen in het jaar 1927: 76,7% der inwoners in de landbouw werkzaam; in Letland in het jaar 1925: 68,3% en in Estland in het jaar 1922: 59%. Het tarwe-areaal van deze 4 landen werd na de wereldoorlog uitgebreid van 195.000 tot 272.000 ha, waaruit moge blijken, dat hier, hoewel de klimatologische omstandigheden geenszins gunstig waren voor de tarweverbouw, toch een doelbewust streven naar een toename der tarweproductie viel vast te stellen.

Achterstaande cijfers geven ons hieromtrent een duidelijk overzicht.

Ook in Tsjechoslowakije, in deze na de oorlog gestichte staat, viel een sterke toename van de tarweproductie waar te nemen. Het tarwe-areaal werd hier in de jaren 1925—'30 uitgebreid van 617.000 ha tot 816.000 ha; de productie nam terzelfder tijd toe van 1 millioen ton tot 1,4 millioen ton. De tarwe-import nam terzelfder tijd af. [1])

---

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 107.

[1]) Jaar	Finland		Estland		Letland		Litauen	
	Areaal in ha	Productie in 1000 ton	Areaal in ha	Productie in 1000 ton	Areaal in ha	Productie in 1000 ton	Areaal in ha	Productie in 1000 ton
1909—'14	3.325	3,7	—	—	32.593	38,4	81.768	85,3
1925	15.317	25,3	20.530	21,5	48.100	58,9	112.000	143,8
1926	15.722	25,1	23.919	23,8	49.500	50,6	122.500	113,7
1927	17.918	28,9	26.961	29,3	58.700	71,7	120.000	143,5
1928	18.531	27,1	28.463	28,2	66.500	68,0	159.200	172,2
1929	18.900	29.8	33.338	34,2	58.700	63,6	197.600	253,9

In de Donaulanden, met welke benaming men gemeenlijk Roemenië, Hongarije, Joegoslavië en Bulgarije samenvat, traden de gevolgen van de verdeling van het grootgrondbezit wel zeer duidelijk naar voren. [2]) Hoewel deze groep landen tarwe exporteerden, menen wij goed te doen in het kort daarbij stil te blijven staan. Een vergelijking met de vóóroorlogse situatie is daarbij land voor land nauwelijks mogelijk, daar ook de graanpositie dezer landen sterke veranderingen onderging, als gevolg van de rigoureuze grenswijzigingen die in dit deel van Europa na de wereldoorlog plaatsvonden. Als gebied in zijn geheel is een dergelijke vergelijking wel toelaatbaar.

De structuurveranderingen van sociale aard, die op het platteland van de Donaulanden plaatsvonden, hadden niet zonder meer een verhoogde tarweproductie tot gevolg. Zoals destijds in Rusland, bleken de zelfstandige kleine boeren in eerste instantie niet in staat om de hun toevertrouwde akkers zo efficient te exploiteren als dat vóórdien in het grootbedrijf geschiedde. Bovendien oefenden de bedoelde veranderingen invloed uit op de exportpotentie van de Balkanlanden, daar voortaan meer graan dan voorheen op de boerderij zelf werd geconsumeerd.

Zo exporteerden genoemde 4 landen tezamen in de jaren 1927—'32, met een netto-export van 1,1 millioen ton tarwe, gemiddeld ongeveer 800.000 ton minder dan in de jaren 1909—'14.

[1]) Agrarst. Handbuch, t.a.p., blz. 71/72.

[2]) In Bulgarije en in het oude Servië domineerde vóór de wereldoorlog reeds het klein-grondbezit. Nadien werd het resterende groot-grondbezit vrijwel geheel geliquideerd.

Gedurende de oorlogsjaren 1914'—19 had deze export slechts 223.000 ton bedragen.

Werd deze verminderde tarwe-export ongetwijfeld beïnvloed door de sociaal-politieke structuurveranderingen, die zich in dit gebied op het platteland voltrokken, tevens dienen wij ons te realiseren, dat de Donaulanden in vele gevallen de concurrentie met de overzeese tarwe niet konden opnemen. Eerst na het jaar 1930 werd door bedoelde landen een handelspolitiek gevoerd, die er op gericht was om met behulp van uitvoerpremies en handelsverdragen een ruimer afzetgebied voor hun agrarische producten te vinden.

Sedertdien kon ook de tarweproductie hier door tal van maatregelen worden gestimuleerd, zodat kort voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog de totale tarweproductie van Hongarije, Bulgarije, Roemenië en Joegoslavië met een kwantum van 12 millioen ton, circa 6 millioen ton groter was dan die in de jaren 1909—'14.

Griekenland importeerde vóór het jaar 1914 slechts weinig tarwe (1909—'14 gemiddeld 185.000 ton). Na de wereldoorlog zag dit land zich echter door tal van omstandigheden tot een toenemende tarwe-import genoodzaakt.

In de jaren 1911—'36 nam de Griekse bevolking met niet minder dan ruim 4 millioen zielen toe tot 6.9 millioen inwoners. Deze bevolkingstoename viel niet toe te schrijven aan een normaal accrès, doch stond onder invloed van grenscorrectie en van de vlucht van millioenen Grieken uit Klein-Azië, die zich na de wereldoorlog in Griekenland vestigden.

Onder die omstandigheden zag Griekenland zich genoodzaakt om in de jaren 1927—'31 gemiddeld 570.000 ton tarwe per jaar te importeren, hetgeen dus ongeveer een drievoudige hoeveelheid was van hetgeen dit land vóór de wereldoorlog betrok.

Sedert het jaar 1923 streefde de Griekse overheid echter reeds terdege naar een verhoging van de tarweproductie. Daar de geologische gesteldheid van het land slechts in bescheiden mate de mogelijkheid tot uitbreiding van het tarwe-areaal bood, moest een grotere tarweproductie vooral worden verkregen door de intensivering van de tarweteelt. Inderdaad gelukte het

[1]) vgl. Zimmermann, t.a.p., blz. 13.

langs deze weg het gestelde doel te bereiken, hetgeen blijken moge uit het feit, dat de gemiddelde opbrengst per ha, die in de jaren 1909—'14 nog slechts 810 kg tarwe had bedragen, na een tijdelijke teruggang in de jaren van twintig, tenslotte in het jaar 1938: 1130 kg bedroeg.

Indien de Griekse bevolking sedert het jaar 1909 constant ware gebleven, dan zou dit land zich ongetwijfeld na 1930 reeds geheel met tarwe van eigen bodem hebben kunnen voorzien. Thans nam het na de wereldoorlog op de wereldtarwemarkt een vrij belangrijke plaats in met een gemiddelde import, welke die van Zwitserland meestal overtrof en die van Nederland veelal benaderde.

Terwijl Groot-Britannië en Duitschland hun kapitaal en arbeid vooral dienstbaar maakten aan de industriële ontwikkeling, bleef *Frankrijk* in de eerste plaats een agrarisch land.

In het jaar 1911 woonde 56% van de Franse bevolking, die in dat jaar 39,6 millioen zielen telde, op het platteland. Toen werkten 44,2% der bevolking in de landbouw en 38,8% in de industrie en in het verkeerswezen. [1])

Ook na de wereldoorlog bleef Frankrijk een land, waarin de landbouw een dominante rol speelde. In het jaar 1926 was 50,9% der bevolking in de landbouw werkzaam.

Een en ander bepaalde Frankrijks positie op de wereldgraanmarkt. Als tarwe-importeur was dit land nimmer van groot belang. Met een aandeel van circa 6% in de totale wereldimport van tarwe stond het onder de grote Europese landen op de laatste plaats.

Vóór het jaar 1930 was er van een doelbewust streven naar grotere onafhankelijkheid van de tarwe-import in Frankrijk nog geen sprake. Het tarwe-areaal werd zelfs gereduceerd van 6,8 millioen ha in de jaren 1909—'14 tot 5,3 millioen ha in de jaren 1925—'30. Tezelfder tijd nam de opbrengst echter toe van 1310 kg tot 1474 kg.

Wel werd reeds vóór het jaar 1925 een matig invoerrecht op tarwe geheven, hetgeen in het jaar 1927 tot het vóóroorlogse peil werd verhoogd, doch deze handelspolitiek stond toen meer

---

[1]) World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 682.

in verband met de valuta-politiek dan met het streven naar autarkie op het gebied der tarwevoorziening.

Voor zover Frankrijk als graanimporteur optrad, gaf het de voorkeur aan de import uit zijn Noord-Afrikaanse koloniën.

Wij behoeven overigens niet uitvoeriger bij dit Europees importland stil te staan, daar het na de wereldoorlog en vóór het jaar 1930 als zodanig nauwelijks structuurveranderingen te zien gaf.

Importlanden buiten Europa

Hoewel de Europese importmarkt voor het beeld van de wereldtarwehandel wel zeer doorslaggevend was — immers niet minder dan $^4/_5$ gedeelte van de wereld-tarwe-import kwam voor rekening van Europa — dienen wij toch tevens in het kort stil te blijven staan bij de ontwikkeling van de tarwe-import in de buiten Europa gelegen landen. Niettegenstaande het aandeel van deze landen in de wereldtarwehandel vóór het jaar 1930 nog van ondergeschikt belang was, opende de ontwikkeling van hun tarwe-import toch wel perspectieven, die voor de toekomstige structuur van de wereldtarwemarkt van groot belang zouden kunnen zijn.

Wij zullen ons beperken tot een viertal landen, t.w. Mexico, Brazilië, China en Japan.

Ofschoon zowel de economische als de politieke onwikkelingsgeschiedenis van *Mexico* sedert de vorige eeuw uiterst wisselvallig was, viel na de wereldoorlog toch een duidelijk toenemende importbehoefte aan tarwe in dit land te constateren. Dit land importeerde vóór het jaar 1914 ook reeds tarwe, waarbij het volume van de jaarlijkse import varieerde tussen 3.600 en 38.000 ton. In de jaren 1921—'30 bedroeg deze gemiddelde import reeds circa 53.000 ton; in de jaren 1926 en 1929 werden zelfs resp. 84.800 ton en 96.000 ton geïmporteerd. [1]) Tengevolge van de uiterst wisselvallige weersomstandigheden, welke de oogstresultaten beïnvloedden, fluctueerde de tarweimport ook na de wereldoorlog sterk.

De na de wereldoorlog in *Brazilië* toegenomen tarwe-import betekende voor de wereldtarwehandel — in het bizonder voor

[1]) Zimmermann, t.a.p., blz. 34.

het naburige exportland Argentinië — een niet onbelangrijke factor.

Terwijl dit land in de jaren 1909—'14 gemiddeld nog slechts ruim 345.000 ton tarwe importeerde, bereikte deze invoer in de jaren 1927—'32 reeds een volume van circa 722.000 ton. Ofschoon eerst de Ver. Staten in Brazilië een welkome afzetmarkt voor tarwemeel vonden, oriënteerde laatstgenoemd land zich later hoe langer hoe meer op de import van harde tarwe uit Argentinië, nadat het een eigen bloemindustrie tot ontwikkeling had gebracht. Niettegenstaande de Braziliaanse overheid de tarweverbouw trachtte aan te moedigen en dit land ongetwijfeld nog vele mogelijkheden als tarweproducent bood, [1]) bleef Brazilië ook na het jaar 1930 importeur van tarwe, waarbij het zelfs steeds grotere hoeveelheden betrok. [2])

Na de wereldoorlog waren er twee grote onbekenden in de wereldtarwehandel en wel Rusland en *China*. Het is n.l. uitermate moeilijk om ten aanzien van laatstgenoemd land een min of meer duidelijk inzicht te verkrijgen in verband met zijn tarwepositie. De bevolking van dit land, welke ongeveer 400 millioen zielen telt, voedde zich van oudsher vooral met rijst, doch evenals in Japan en Brits-Indië, viel na de wereldoorlog een toenemende belangstelling voor tarwe waar te nemen.

Omtrent de met tarwe bebouwde oppervlakte is het moeilijk enigszins juiste cijfers te verkrijgen, doch Zimmermann [3]) meent dat China zo nu en dan ongeveer 20 millioen ton tarwe zou produceren. In dat geval zou China dus, na Rusland, de grootste tarweproducent ter wereld zijn.

Ofschoon men aan bovenstaande cijfers slechts een matige nauwkeurigheid mag toeschrijven, staat wel vast, dat de Chinese tarweverbouw na de wereldoorlog toenam. Als belangrijke exporteur van tarwe kon dit land evenwel nimmer optreden.

Doordat China met de West-Europese cultuur in contact kwam en daarbij ook de Europese voedingsgewoonten leerde

---

[1]) Met een totale oppervlakte van 8,51 millioen km² werd hiervan slechts 0,6 % voor de graanbouw benut. Grote oppervlakten grond moeten nog in cultuur worden gebracht, zodat verwacht mag worden dat Brazilië in staat is in de toekomst minstens zijn eigen tarwebehoefte te dekken.

[2]) 1932—'37: 869.100 ton; 1937/'38: 946.700 ton; 1938/'39: 1049.900 ton.

[3]) t.a.p., blz. 42.

waarderen, nam de tarweconsumptie in dit land na de wereldoorlog toe. In toenemende mate kocht China tarwe op de wereldmarkt, zij het dat de jaarlijkse importen aan sterke schommelingen onderhevig waren, afhankelijk van het slagen van de eigen graanoogst (en wel vooral van die van rijst). Deze laatste is op haar beurt in sterke mate afhankelijk van het al dan niet uitblijven van de dikwijls voorkomende overstromingen, waardoor in grote gebieden van dit toch vruchtbare land hongersnood optreedt, welke veelal millioenen slachtoffers eist.

Als leveranciers van tarwe traden niet slechts Argentinië en Australië op — waarbij laatstgenoemd land, dank zij zijn gunstige ligging en daardoor lagere vrachten in het voordeel was — doch ook Canada en de Ver. Staten.

Ongetwijfeld had de wereldtarwehandel aanmerkelijk meer kunnen profiteren van het Chinese afzetgebied, indien de politieke, economische, financiële en vervoerstechnische omstandigheden van dit land beter geconsolideerd waren geweest. Terwijl de overzeese exportlanden met een groot tarwe-overschot bleven zitten, vielen veelal ontelbare Chinezen ten offer aan hongersnood. Anderzijds rijst in dit verband evenwel de vraag, of het gehele gecompliceerde wereldtarweprobleem niet zou blijken plotseling opgelost te kunnen worden, indien China in de toekomst meer tarwe zou importeren als gevolg van een algemenere consumptie van dit artikel. Wij ontveinzen ons niet, dat het antwoord op deze vraag ten nauwste samenhangt met het nog ingewikkelder financiële probleem, doch menen desondanks niet te mogen nalaten met nadruk te wijzen op de onmiskenbare tendenz tot een toenemende belangstelling voor de tarweconsumptie in het Verre Oosten, reeds vóór het jaar 1930. De toekomst zal ons leren, in hoeverre hier eventueel de basis voor een volkomen structuurwijziging van de wereldtarwemarkt ligt, of dat juist de Chinese tarweproductie intensief ter hand zal worden genomen, waardoor het tarweprobleem nog ingewikkelder wordt.

Met een bevolkingsdichtheid van 164,9 inwoners per km² behoorde *Japan* in het jaar 1929 tot de dichtbevolkte landen. Van de totale oppervlakte van dit land kon tengevolge van de on-

gunstige geologische gesteldheid slechts een zesde gedeelte, d.w.z. circa 6 millioen ha, in cultuur worden gebracht, waarvan 5 millioen ha ten behoeve van de graanbouw. Uit het feit, dat slechts ongeveer 10% (nog geen 500.000 ha) hiervan aan de tarweverbouw ten goede kwam, moge reeds blijken, dat tarwe in dit land niet die rol in het dagelijks rantsoen vervult, als in de meeste Europese landen. Rijst vormt hier, zoals in China en Indië, het hoofdvoedsel.

Het behoeft ons dan ook niet te verwonderen, dat de tarweinvoer, in verhouding tot de tarweproductie, klein was.

Jaar	Tarweproductie in 1000 ton	Netto tarweimport in tonnen	Netto export tarwemeel in tonnen	Totaal importoverschot
1909—'14	643	70.981	— 16.470	87.451
1925	803	463.619	23.453	440.166
1926	774	702.993	23.104	679.889
1927	795	466.445	10.675	455.771
1928	838	657.441	27.721	629.720
1929	829	733.893	31.429	702.464

Zowel de met tarwe bebouwde oppervlakte als de tarweproductie namen na de wereldoorlog toe [1]). Opmerkelijk is het daarom, dat desondanks de import van tarwe eveneens toenam en wel tot het tienvoudige.

Indien hier inderdaad sprake is van een ontwikkelingstendenz in de richting van een toenemende belangstelling voor het artikel tarwe bij een bepaalde groep der bevolking, dan zou Japan in de toekomst nog wel eens grote invloed op de structuur van de wereldtarwemarkt kunnen uitoefenen.

Indien de bevolking van dit land, dat reeds zovele goede en kwade dingen uit de Westerse wereld overnam, inderdaad bij grotere koopkracht in toenemende mate zou overgaan tot tarweconsumptie (welke ontwikkelingstendenz wij ook reeds in Brits-Indië konden vaststellen), dan zou de oplossing van het moeilijke tarweprobleem hiermede gebaat zijn.

Door de ontwikkeling van zijn bloemindustrie kon Japan na de wereldoorlog als exporteur van tarwemeel optreden, dat vooral naar China werd geleverd.

[1]) Van plm. 477.000 ha in de jaren 1909—'14 tot plm. 490.000 ha in het jaar 1929.

HOOFDSTUK VI

DE ONTWIKKELING VAN DE TARWECONSUMPTIE IN HET TIJDVAK 1885—1930

Wij konden vaststellen, dat vooal de sterk toegenomen vraag naar tarwe van de zijde van het zich industrieel ontwikkelende West-Europa de basis tot een intensieve wereldgraanhandel schiep. Tot een analyse van de factoren, die de wereldtarweconsumptie bepaalden, kwamen wij echter niet. Toch komt het ons juist voor nader bij dit moeilijke probleem stil te staan, omdat het ons inzicht in het wezen van de wereldgraanhandel zal kunnen verdiepen. Wij zullen daarbij vooral gebruik maken van de voortreffelijke studie, die de Amerikaan Bennett [1]) dienaangaande leverde.

Het tarweverbruik wordt steeds door een viertal factoren bepaald, t.w.:

a) de grootte van de bevolking;
b) de tarweconsumptie per hoofd der bevolking;
c) het verbruik van tarwe als zaaizaad;
d) het verbruik van tarwe als veevoer.

Terwille van de wens om zo betrouwbaar mogelijk cijfermateriaal [2]) te verkrijgen, beperkte Bennett zijn onderzoek tot

---

[1]) M. K. Bennett: World wheat utilization since 1885/'86. Wheat studies of the Food Research Institute. Vol XII, Sept. 1935—June 1936, Stanford University. Californië 1936, blz. 339—391.

[2]) Opgemerkt dient te worden, dat het in het algemeen uiterst moeilijk is om bij beschouwing van agrarische gegevens uit diverse landen tot betrouwbaar en onderling vergelijkbaar cijfermateriaal te komen. Ritter merkt in dit verband in een artikel over „Landwirtschaftstatistik" (Handwörterbuch der Staatsw., 2e dr. Band VII, 1927, VI, blz. 229 e.v.) op; dat „die grosse Verschiedenheit der Landwirtschaftstatistik in den einzelnen Ländern internationale Vergleiche nur nach eingehender Kritik und entsprechender Umarbeitung des statistischen Materials zulässt". Wij menen evenwel, dat de methode, volgens welke Bennett het cijfermateriaal gebruikte, aan deze eisen voldoet, temeer daar hij dit telkens aan een uitvoerige critiek toetst. Wij zullen deze critische beschouwingen meestal achterwege laten, doch willen er voor waarschuwen, dat men bij het overnemen van onze conclusies voor gebruik in ander verband, terdege kennis dient te nemen van het voorbehoud dat Bennett hier en daar maakt.

40 landen [1]) en wanneer wij in het volgende schrijven over „wereldtarweconsumptie" e.d., diene men dan ook te bedenken, dat onze conclusies steeds betrekking hebben op dit gedeelte van de wereld en dat belangrijke consumptiegebieden als Rusland, China en Turkije, of minder belangrijke als Mexico, Brazilië, Perzië, Arabië, Syrië, Palestina en Ethiopië hier buiten vallen. Men zou kunnen opmerken, dat door deze beperking afbreuk wordt gedaan aan de waarde van onze conclusies, doch wij menen, dat het beschouwde gebied wel dusdanig dominerend en representatief voor de wereldconsumptie is, dat het als basis voor onze conclusies kan dienen.

Nog een andere opmerking moeten wij maken, alvorens wij ons in het aangeduide onderwerp verdiepen. Het tarweverbruik vóór de wereldoorlog werd op andere wijze berekend dan na de wereldoorlog. Bennett spreekt in dit verband over „apparent-utilization", wat betreft het verbruik vóór de wereldoorlog en over „utilization", wat betreft het verbruik nadien. Onder het eerste begrip moeten wij verstaan een verbruik berekend volgens: oogst minus export of plus import en onder het tweede een verbruik, berekend volgens een methode, waarbij wel rekening wordt gehouden met de wijzigingen in de tarwe-*voorraden.*

Hoewel men zou kunnen verwachten, dat uit dit meten met twee maten grote bezwaren voortvloeien bij het analyseren van de ontwikkeling der tarweconsumptie, kunnen wij voorop stellen, dat dit bij het vergelijken van vóóroorlogse data met na-oorlogse gegevens toch niet het geval is, omdat vóór het jaar 1914 nog nauwelijks sprake was van voorraadvorming, althans in vergelijking tot die, welke in de periode 1920—'36 plaatsvond. [2])

---

[1]) t.w. de Ver. Staten van Noord-Amerika, Canada, Argentinië, Chili, Uruguay, Australië, Nieuw-Zeeland, Brits-Indië, Japan en Korea, Algiers, Marocco, Tunis, Egypte, Zuid-Afrika, Groot-Britannië, Ierland, Spanje, Portugal, Italië, Frankrijk, België, Holland, Zwitserland, Duitsland, Denemarken, Noorwegen, Zweden, Finland, Estland, Letland, Litauen, Polen, Tsjechoslowakije, Oostenrijk, Hongarije, Roemenië, Joegoslavië, Bulgarije, Griekenland.

[2]) Kort vóór de wereldoorlog werden in Canada, Argentinië en Australië — vooral echter in Canada — wel tarwevoorraden aangehouden, zodat de ontwikkelingstendenz van de „apparent-utilization" toen wellicht sterker zal zijn geweest dan van de „utilization". Voor belangrijke gebieden, zoals Europa, de Ver. Staten en het Verre Oosten, staat evenwel vast, dat vóór de wereldoorlog niet of nauwelijks sprake was van enige voorraadvorming

In de laatste drie decenniën vóór de oorlog nam het tarweverbruik in de „wereld" vrijwel constant toe, hetgeen blijkt, wanneer men het desbetreffende cijfermateriaal in een lijngrafiek uitzet en daarbij „middelt".

Grafiek II ONTWIKKELING VAN HET „WERELD"-TARWEVERBRUIK SEDERT 1885—'86
(Millioen bushel)

De vóóroorlogse toename bedroeg 38 millioen bushel.

Deze grafiek leert ons, dat het wereldtarweverbruik vóór de wereldoorlog gemiddeld met circa 38 millioen bushel per jaar toenam, d.w.z. met rond 1 millioen ton per jaar. [1]) De vraag ligt voor de hand, hoe het mogelijk was, dat het tarweverbruik vóór de wereldoorlog zo constant toenam. Was deze toename algemeen; was zij gelocaliseerd; werd zij veroorzaakt door de bevolkingsaanwas, dan wel door toename van het tarweverbruik per hoofd der bevolking, of door een combinatie van deze beide

De faciliteiten, die vóór de wereldoorlog in toenemende mate werden verleend door betere verkeersmogelijkheden en door een meer geperfectionneerde handelsorganisatie — terwijl door het aanbod van de landen van het Zuidelijk halfrond tevens vrijwel op elk moment tarwe kon worden aangevoerd — hadden reeds sedert het midden van de vorige eeuw het „stapelen" van graan overbodig gemaakt. Het was een typische uiting van de wanordelijke toestanden t.a.v. de wereldtarwepositie na de wereldoorlog, die aanleiding gaf tot aanzienlijke voorraadvorming in de overzeese exportlanden.

[1]) 1 Am. bushel is 60 lbs. = 27,1875 kg.

factoren? In hoeverre was er sprake van een toename van het tarweverbruik ten behoeve van menselijke of dierlijke consumptie, en in hoeverre van een vermeerderd zaaizaadverbruik? Tal van vragen, waarop wij antwoord zullen hebben te geven, om tot een werkelijk inzicht van de ontwikkeling der tarweconsumptie te kunnen komen.

Grafiek III

ONTWIKKELING VAN HET „WERELD"-TARWEVERBRUIK, DE BEVOLKING EN HET TARWEVERBRUIK PER HOOFD SEDERT 1885—'86

Millioen bushel; millioen inwoners; bushel.

Vooropgesteld kan worden, dat de toename een algemeen (niet-locaal) karakter had. Zulks wordt ons duidelijk, wanneer wij de door Bennett aangenomen „wereld" in 5 groepen splitsen en dan de verzamelde gegevens beschouwen.

Wij komen later nog nader terug op de ontwikkeling van de tarweconsumptie in bepaalde landen. Ook het totale bevolkingsaccrès was een gevolg van de bevolkingstoename in elk der aangenomen gebieden, zoals nevenstaande cijfers tonen.

TOENAME VAN HET VERBRUIK VAN TARWE IN DE PERIODE 1885—1914, UITGEDRUKT IN PERCENTAGES VAN DE TOTALE TOENAME VAN HET WERELDTARWEVERBRUIK (100 %)

Gebied	in millioen bushel	Percentage
Wereld	38,1	100
West-Europa a)	9,8	26
Ver. Staten	5,9	15
Canada, Argentinië, Australië b)	5,1	13
Oriënt c)	3,6	10
Overige landen d)	13,7	36

a) Groot-Britannië, Ierland, Frankrijk, Italië, Spanje, Portugal, België, Nederland, Zwitserland, Denemarken, Noorwegen, Zweden.
b) In de grafieken aangeduid als „drie voornaamste exportlanden".
c) Brits-Indië en Japan en Korea.
d) Duitsland, Finland, Estland, Letland, Litauen, Polen, Tsjechoslowakije, Oostenrijk, Hongarije, Joegoslavië, Roemenië, Bulgarije, Griekenland, Algiers, Marocco, Tunis, Egypte, Zuid-Afrika, Nieuw-Zeeland, Chili, Uruguay.

BEVOLKINGSTOENAME 1885—1914 (TOTAAL = 100 %)

Gebied	in millioen inwoners	Percentage
Wereld	207	100
West-Europa	28	14
Ver. Staten	41	20
Canada, Argentinië, Australië	11	5
Oriënt	68	32
Overige landen	59	29

Een overzichtelijk beeld van de ontwikkeling van het tarweverbruik en van de bevolkingstoename verkrijgen wij door de grafieken IV en V.

Komen wij thans tot de beantwoording van de vraag of het tarweverbruik toenam door de bevolkingstoename, dan wel door het toegenomen verbruik per hoofd der bevolking, of door beide factoren, dan geven de volgende cijfers gecombineerd met de voorgaande, hieromtrent uitsluitsel.

TOENAME (+), AFNAME (—) VAN HET TARWEVERBRUIK PER HOOFD DER BEVOLKING IN DE PERIODE 1885—1914 (IN BUSHEL)

Wereld	+ 0,018	Canada, Argentinië, Australië	+ 0,151
West-Europa	+ 0,019	Oriënt	+ 0,005
Ver. Staten	— 0,051	Overige landen	+ 0,035

Grafiek IV BEVOLKINGSTOENAME IN DE „WERELD" EN IN DE 5 BESCHOUWDE GEBIEDEN

(Millioen inwoners)

Grafiek V ONTWIKKELING VAN HET „WERELD"TARWEVERBRUIK EN VAN HET TARWEVERBRUIK IN BEPAALDE GEBIEDEN (Millioen bushel)

De cijfers op blz. 243 leren ons, dat vóór de wereldoorlog slechts in de Ver. Staten sprake was van een afname van het tarweverbruik per inwoner, zodat de toename van het Amerikaanse tarweverbruik — zoals deze tot uiting komt in grafiek V — dus blijkbaar geheel moet worden toegeschreven aan de bevolkingstoename. Het sterkst was de toename van het tarwe-

verbruik per hoofd der bevolking in Canada en Argentinië en eerst in de derde plaats in West-Europa.

Uit het verloop van de lijnen in grafiek III (gemeten als ordinaat tussen de jaren 1885/'86 en 1913/'14), valt af te leiden, dat *66% van de toename van het totale tarweverbruik in de periode 1885—1914 moet worden toegeschreven aan de bevolkingstoename, de andere 34% aan het vermeerderde verbruik per hoofd der bevolking.*

In de diverse gebieden lag deze verhouding verschillend, zoals wij uit de volgende tabel kunnen lezen. Deze cijfers zijn af te leiden uit de in de grafieken IV en V verwerkte gegevens.

INVLOED OP TOENAME TARWEVERBRUIK 1885—1914

Gebied	Toename bevolking	Toename verbruik per hoofd
Wereld	66%	34%
West-Europa	68%	32%
Ver. Staten	136%	—36%
Canada, Argentinië, Australië	56%	44%
Oriënt	52%	48%
Overige landen	58%	42%

In *alle* gebieden was dus in de drie decenniën vóór de wereldoorlog de invloed van de bevolkingsaanwas op het tarweverbruik belangrijker dan de toename van het tarweverbruik per hoofd der bevolking. Vooral in West-Europa en in de Ver. Staten kwam deze tendenz sterk naar voren. Een duidelijk overzicht geeft ons in dit verband het verloop der lijnen in de grafieken IV en VI.

Bovenstaande gegevens kunnen wij in de volgende conclusies samenvatten:

1. De toename van het wereldtarweverbruik in het tijdvak 1885—1914 was een gevolg van een toename van het tarweverbruik in elk der beschouwde gebieden.

2. Meer dan door een uitbreiding van het tarweverbruik per hoofd der bevolking werd de totale toename veroorzaakt door de snelle bevolkingsaanwas.

In de Ver. Staten, waar in de besproken periode het tarweverbruik per hoofd zelfs afnam, was toch sprake van een toename van het totale tarweverbruik, dus uitsluitend als gevolg van de sterke bevolkingsaanwas sedert het einde der vorige eeuw.

3. Gerangschikt naar belangrijkheid, oefenden in die periode de volgende factoren invloed uit op de ontwikkeling van het wereldtarweverbruik;

a. de bevolkingstoename in de groep „overige landen" (vgl. noot d in tabel blz. 243);

b. idem in West-Europa;

c. toename van het tarweverbruik per hoofd in het gebied der „overige landen";

d. bevolkingstoename in de Ver. Staten.

Deze vier factoren tezamen brachten ongeveer 70% van de totale toename van het wereldtarweverbruik teweeg.

De groep „overige landen", in welke zowel de bevolking als het verbruik per hoofd snel toenam in de drie decennien vóór de wereldoorlog (zie grafiek IV en VI) droeg het meest bij tot de totale toename, zulks ondanks het tamelijk matige tarweverbruik in deze landen.

Grafiek VI

ONTWIKKELING VAN HET TARWEVERBR. EN VAN DE TARWECONSUMPTIE PER HOOFD DER BEVOLKING IN DIVERSE GEBIEDEN, SEDERT 1885—'86 (Bushel)

Canada, Argentinië en Australië hadden slechts een gering aandeel in de totale toename. Niettegenstaande het tarweverbruik per hoofd zich in deze landen op een vrij hoog niveau bevond en er tevens een sterke toename van het verbruik viel waar te nemen, was de uitwerking daarvan op het totale beeld toch betrekkelijk onbetekenend, zulks tengevolge van de geringe bevolkingsdichtheid van deze landen. Ook Japan en Brits-Indië droegen slechts weinig hiertoe bij, terwijl de bevolkingsdichtheid in deze landen toch juist groot was. Hier was echter het tarweverbruik, in verhouding tot de consumptie van andere graansoorten, onder welke vooral rijst, uiterst gering.

Zojuist stonden wij uitsluitend stil bij de ontwikkeling van het tarwe*verbruik*. Willen wij evenwel voor het tijdvak 1885—1914 inzicht verkrijgen in de ontwikkeling van de tarwe*consumptie*, dan is het noodzakelijk na te gaan, hoeveel tarwe in die jaren achtereenvolgens als zaaizaad en als veevoeder werd gebruikt.

De tarwe*consumptie* kan dan ruw berekend worden door van het totale tarwe*verbruik*, het verbruik van het zaaizaad en dat van veevoeder af te trekken. Hoewel men door deze berekening geenszins tot cijfermateriaal komt, dat als statistisch nauwkeurig beschouwd kan worden, zal het blijken, dat de daaruit afgeleide grafieken ons toch voldoende inzicht in de ontwikkelingstendenz van de tarweconsumptie in de betreffende periode kunnen verschaffen.

Bij de berekening van het gebruik van zaaizaad per gebied werd uitgegaan van de veronderstelling, dat binnen de grenzen van elk land per ha ongeveer een overeenkomstig zaaizaadverbruik plaatsvond, hetgeen vanzelfsprekend niet in overeenstemming is met de feiten.

Het verbruik van zaaizaad in een bepaald land werd dus berekend door het aantal ha tarweland te vermenigvuldigen met een bepaalde factor[1]), welke aangenomen werd overeen te

[1]) Wat betreft de Ver. Staten en Australië gebruikt Bennett de officiële gegevens betreffende het zaaizaadverbruik. Wat betreft Canada gebruikte deze schrijver na het jaar 1929 officieel cijfermateriaal: voor het tijdvak 1885—1929 baseerde hij zich op de berekening: areaal (in ha) × 1,35 bushel = gemiddeld zaaizaadverbruik. Voor alle andere landen werd het zaaizaadverbruik als volgt berekend: uitgezaaide oppervlakte (officiële gegevens)

komen met het gemiddeld zaaizaadverbruik van tarwe per ha. Zodoende werden slechts globale cijfers verkregen. Gezien het feit, dat Bennett bij zijn berekeningen vooral gebruik maakte van gegevens en schattingen, ontleend aan de periode na 1914, zullen zijn uiteindelijke cijfers waarschijnlijk een kleiner zaaizaadverbruik aangeven dan in werkelijkheid het geval was. Immers, vóór de wereldoorlog werd nog hoofdzakelijk breedwerpig gezaaid, waarbij meer zaaizaad verbruikt wordt dan bij het machinaal zaaien.

Hieruit volgt, dat de lijnen in onze grafiek VII, die het verloop van de tarweconsumptie aangeven, wellicht sterker stijgen dan feitelijk het geval had moeten zijn.

Daar vóór de wereldoorlog nog nauwelijks sprake was van gebruik van tarwe als veevoeder, behoeven wij hierop verder niet in te gaan. [1])

Op deze wijze komt men tot het resultaat, dat gedurende de vijf jaren vóór de wereldoorlog ongeveer 12% van het totale wereldtarweverbruik aan het verbruik van zaaizaad moest worden toegeschreven.

Uit de grafieken VI en VII zien wij, dat het gebruik van zaaizaad in alle gebieden afnam, behoudens in de „drie voornaamste overzeese exportlanden" (Canada, Argentinië en Australië); zulks valt af te leiden uit het verloop van de marge tussen de getrokken en gestippelde lijnen in deze grafieken.

Bovendien was in alle gebieden, behoudens het laatstgenoemde, de uitbreiding van het tarwe-areaal minder sterk dan die der bevolking. Het tarwe-areaal werd juist het sterkst uit-

---

× geschat zaaizaadverbruik per oppervlakte-eenheid. Laatstgenoemde factor was voor de diverse landen dus verschillend. Slechts in beperkte mate werden officiële gegevens omtrent het zaaizaadverbruik ontleend aan de periode 1885—1914. Bennett (blz. 370): „We judge that the estimates of average seed use per acre reflect the facts very well in all countries where wheat acreage per capita is large, except perhaps in nothern Africa."

[1]) Volgens schatting van Bennett (vgl. diens artikel: „Per capita wheat consumption in Western Europe" in Wheat Studies March 1935, XI, blz. 302 e.v.), maakte het tarweverbruik als veevoeder in 13 Europese landen, kort voor de wereldoorlog slechts circa 5,6 % van het totale tarweverbruik uit; er viel in de drie decenniën vóór de wereldoorlog een geringe toename van het verbruik van tarwe als veevoeder vast te stellen. Gedurende de crisis aan het einde der vorige eeuw vond hier en daar een surplus aan tarwe bestemming als veevoeder. Tevens werd, naarmate de zgn. „harde" tarwerassen meer voor de bloemfabricage werden gebruikt, „zachte" tarwe wel als veevoeder benut.

gebreid in die gebieden, waar het verbruik van zaaizaad betrekkelijk gering was. Het uiteindelijke beeld werd dus door twee tendenzen beïnvloed:

a. het tarwe-areaal werd sterker uitgebreid in landen met een klein zaaizaadverbruik dan in die met een groot verbruik van zaaizaad;

b. de totale bevolking nam minder sterk toe dan het tarwe-areaal.

Grafiek VII

ONTWIKKELING VAN HET „WERELD"TARWEVERBRUIK EN VAN DE „WERELD"TARWECONSUMPTIE (BEREKEND VERBRUIK DOOR MENSCH EN DIER), SEDERT 1885—'86 (Millioen bushel; bushel)

Totaal verbruik minus zaaizaadverbruik.

Zoals reeds verondersteld werd, komen wij ondanks de moeilijkheden die verband houden met de beperkte nauwkeurigheid van het gebruikte cijfermateriaal, met behulp van grafiek VI toch tot een globale indruk van de ontwikkeling van het zaaizaadverbruik en daarmede tot die van de tarwe*consumptie*.

Ten aanzien van de groep „drie voornaamste exportlanden" moeten wij echter een voorbehoud maken. Weliswaar geeft genoemde grafiek juist weer, dat het zaaizaadverbruik toenam, naarmate het tarwe-areaal werd uitgebreid, zodat ongetwijfeld de tarwe*consumptie* per hoofd aanmerkelijk minder snel toenam, dan het tarwe*verbruik* per inwoner. De mate, waarin de tarweconsumptie [1]) per hoofd volgens de grafiek toenam, kan evenwel niet in overeenstemming zijn met de werkelijke ontwikkeling, omdat het toch uiterst onwaarschijnlijk is, gezien hetgeen wij vroeger over deze landen opmerkten, dat in dit gebied de tarweconsumptie vóór de wereldoorlog zou zijn toegenomen van ± 4,7 tot 7,5 bushel (zie grafiek VI), dus met ± 2,8 bushel, hetgeen overeen zou komen met een jaarlijkse toename van 0,1 bushel. Een dergelijke toename van het tarweverbruik konden wij, toen wij stilstonden bij de vóóroorlogse ontwikkeling van deze landen, niet vaststellen; integendeel, wij kwamen juist tot de conclusie, dat het verbruik afnam bij toenemende exportdrang. Dat daarentegen het gebruik van tarwe als veevoeder zo sterk zou zijn toegenomen is onwaarschijnlijk, omdat zelfs na de wereldoorlog, toen een dusdanig verbruik van tarwe sterk tot ontwikkeling kwam, dit nimmer meer dan 1,5 bushel per hoofd bedroeg.

Wij moeten dus aannemen, dat de schijnbare toename van de tarweconsumptie in deze groep landen verband hield met een toegenomen voorraadvorming. Deze veronderstelling is acceptabel, omdat het in toenemende mate aanhouden van dergelijke voorraden een algemeen verschijnsel was in die landen, waar tarweproductie en -export zich snel ontwikkelden. Overigens blijft uiteraard de mogelijkheid bestaan, dat Bennett te lage cijfers voor het gemiddelde zaaizaadverbruik in deze landen aannam.

Geeft grafiek VI dus ten aanzien van de drie voornaamste exportlanden een fout beeld, vast staat (in tegenstelling met ons vermoeden), dat de tarweconsumptie in deze landen in de beschouwde periode reeds een tendenz tot toename vertoonde.

Voor de andere vier gebieden geldt in mindere mate ook het voorbehoud ten aanzien van een onvoldoend nauwkeurig beeld,

[1]) Vóór de wereldoorlog verstaan wij hieronder menselijke consumptie plus het verbruik als veevoeder (vgl. blz. 240).

als gevolg van de niet volkomen nauwkeurigheid, waarmede het gemiddelde zaaizaadverbruik kon worden berekend. Doch voor deze gebieden geldt bovendien, dat hier juist een geringere neiging viel waar te nemen tot het aanhouden van voorraden. Deze afnemende tendenz was mede een gevolg van het feit, dat naarmate meer exportlanden over de gehele wereld aan de export van tarwe gingen deelnemen — terwijl de vervoerstechniek en handelsorganisatie steeds verder werden geperfectionneerd — de noodzaak tot stapelen van graan in de importlanden overbodig werd.

Ofschoon grafiek VI dus ook ten aanzien van deze gebieden ongetwijfeld globaal de ontwikkelingstendenz weergeeft, zou opgemerkt kunnen worden, dat de stippellijnen in deze grafiek wellicht in feite zowel iets sterker zouden moeten stijgen als dalen, dan nu het geval is.

Terwijl wij door het bovenstaande een globaal inzicht hebben verkregen omtrent de ontwikkeling van de tarweconsumptie in de diverse gebieden, zullen wij thans trachten om ons tevens op de hoogte te stellen van de ontwikkelingstendenz in bepaalde *landen.*

In het algemeen was onze indruk deze, dat de tarweconsumptie per hoofd in de bepaald welvarende landen vóór het jaar 1914 minder neiging tot toename vertoonde dan in die met een betrekkelijk laag welvaartspeil. Zo nam de tarweconsumptie b.v. in Finland, Noorwegen, Zweden, Denemarken en Italië in die periode sterker toe dan in Groot-Britannië, Frankrijk, België en Zwitserland.

Een andere ontwikkeling viel weer te verwachten in die landen, waar tarwe niet geprefereerd werd boven andere graansoorten [1]), ook indien de koopkracht der bevolking een dergelijke preferentie wel toeliet. Tevens wezen wij er reeds eerder op, dat men in de eerstgenoemde groep landen de consumptie van suikerwaren, fruit, groenten, zuivelproducten, vlees e.d. nog weer prefereerde boven die van tarwe, welke tendenz ongetwijfeld reeds vóór de wereldoorlog het beeld van de tarwemarkt beïnvloedde, doch welke zich vooral na de wereldoorlog in sterkere mate zou doen gelden.

---

[1]) Dus daar waar b.v. rijst, rogge, mais of gerst even graag of zelfs liever werden geconsumeerd.

Een overzicht van de ontwikkeling van de tarweconsumptie in diverse landen in de periode 1894/'98—1909/'13 geeft ons de volgende tabel: [1])

GEMIDDELDE JAARLIJKSE TARWECONSUMPTIE IN DIVERSE LANDEN 1894/'98—1909/'13 (IN BUSHEL EN PERCENTAGES)

Landen	1894—'99	1909—'14	Toename/Afname Absoluut	Toename/Afname In %
Frankrijk	7,95	8,07	+ 0,12	+ 1,4
België	6,87	7,26	+ 0,39	+ 5,7
Zwitserland	5,66	5,61	— 0,05	— 0,9
Groot-Britannië	5,56	5,63	+ 0,07	+ 1,3
Ver. Staten	5,35	5,15	— 0,20	— 3,7
Italië	4,64	5,96	+ 1,32	+ 28,4
Spanje	4,62	5,62	+ 1,00	+ 21,6
Nederland	3,43	3,97	+ 0,54	+ 15,7
Duitsland	2,52	2,69	+ 0,17	+ 6,7
Portugal	1,92	1,51	— 0,41	— 21,4
Denemarken	1,82	2,81	+ 0,99	+ 54,4
Zweden	1,41	2,09	+ 0,68	+ 48,2
Noorwegen	1,03	1,61	+ 0,58	+ 56,3
Finland	0,88	1,70	+ 0,82	+ 93,2
Brits-Indië	0,64	0,81	+ 0,17	+ 26,6
Japan	0,41	0,55	+ 0,14	+ 34,1

In bovenstaande tabel werden de landen gerangschikt volgens de gemiddelde tarweconsumptie per hoofd in de jaren 1894—'99. Het blijkt nu, dat de toename van de tarweconsumptie inderdaad het sterkst was in die landen, waar het welvaartspeil aanvankelijk betrekkelijk laag was en welker bevolking aanvankelijk slechts betrekkelijk geringe hoeveelheden tarwe consumeerde. Daartegenover staat dan de groep van vijf landen, die wij boven in de tabel aantreffen. Hier nam de tarweconsumptie, ondanks de tengevolge van de industriële opbloei sterk toegenomen koopkracht, slechts weinig toe.

In Denemarken, Noorwegen, Zweden en Finland werd aanvankelijk vooral rogge (ook wel haver en gerst) als broodgraan

[1]) Bennett, t.a.p., blz. 362.

geconsumeerd en hier bleek, dat tarwe in staat was bij toenemende welvaart de vraag naar andere granen te doen afnemen. De toename van de tarweconsumptie in Japan en Brits-Indië daarentegen moet vooral worden toegeschreven aan een toename van het tarweverbruik van bepaalde bevolkingsgroepen. Immers, rijst was in deze landen „het" voedsel en werd door de inheemse bevolking geprefereerd boven tarwe. In Portugal moest tarwe concurreren met mais, rogge en rijst. Bij voorkeur consumeerde de bevolking van dit land destijds mais, zodat een verklaring voor de achteruitgang in de tarweconsumptie in de beschouwde periode wel gezocht zal moeten worden in deze richting en in die van het verloop der tarweprijzen. Daar de koopkracht der Portugese bevolking destijds gering was, mocht verondersteld worden, dat een verdere uitbreiding van de tarweconsumptie in de toekomst zeer wel mogelijk was.

In de groep landen met een middelmatige tarweconsumptie, zoals Duitsland, Nederland, Spanje en Italië, viel een matige toename van het tarweverbruik per hoofd waar te nemen. In Duitsland moest tarwe in concurrentie treden met rogge, waarbij tarwe zich in een weinig gunstiger positie bevond dan rogge, daar het gemiddelde welvaartspeil in de beschouwde jaren in Duitsland ongunstig afstak tegen dat in de tot deze groep behorende overige drie landen; wel nam de Duitse rogge-*consumptie* iets af en tezelfder tijd het *verbruik* van tarwe iets toe, doch dit was vooral een gevolg van het verbruik van tarwe als veevoeder. In Nederland viel een duidelijker tendenz tot een toegenomen tarweconsumptie te onderscheiden. In Spanje en Italië werd de consumptie van mais verminderd ten bate van die van tarwe.

Tenslotte nam de tarweconsumptie, zoals reeds werd opgemerkt, in de groep landen met een vóór de wereldoorlog uitgesproken hoog welvaartspeil, slechts weinig toe. Wel was tarwe hier onomstreden de preferente graansoort en werd de consumptie daarvan bij toenemende koopkacht nog uitgebreid, doch slechts tot een bepaalde grens, die wij met het begrip „tarweconsumptie-optimum" zouden kunnen aanduiden.[1]) Immers, op een bepaald ogenblik ging de bevolking in deze groep

[1]) Voor deze groep landen lag dit „optimum" ongeveer bij ± 8 bushel.

landen bij grotere koopkracht niet nog méér tarwe consumeren, doch ging zij over tot de consumptie van meer delicate producten, zoals suikerwaren, fruit, groenten, zuivel, vlees enz.[1])

In dit verband moet dan ook de afname van de tarweconsumptie, welke zich reeds vóór de wereldoorlog in enkele van deze landen demonstreerde, worden gezien.

Working[2]) die met betrekking tot de Ver. Staten een speciale studie hiervan maakte, kwam tot de conclusie, dat de totale graanconsumptie, uitgedrukt in calorieën, afnam bij toenemende koopkracht en bij mindere lichamelijke arbeid der bevolking. Deze verminderde lichamelijke inspanning zou dan een direct gevolg zijn van de „wonderen der techniek" (mechanisatie van de arbeid, alsmede groter comfort in het dagelijks leven: trams, auto's, liften e.d.). Tevens stelde Working vast, dat de consumptie van mais sterker afnam dan die van tarwe.

Als conclusie van het voorgaande kunnen wij vaststellen, dat de tarweconsumptie vóór de wereldoorlog neiging tot afname vertoonde in een gedeelte van de „wereld", dat circa 22% van de totale bevolking huisvestte, terwijl in het Verre Oosten, met 44% der totale bevolking, een geringe toename der tarweconsumptie viel te constateren.

Het resterende één derde gedeelte der totale bevolking behoorde tot een groep landen, waarin naast tarwe in meerdere of mindere mate ook nog andere graansoorten (rogge, mais, rijst e.d.) werden geconsumeerd. Hier kon de consumptie van tarwe nimmer dusdanig worden uitgebreid, dat die van andere graansoorten geheel verdrongen werd. Wel kon een bepaald „verzadigingspunt" worden bereikt, waarbij de consumptie van de diverse graansoorten in evenwicht was gekomen. Al naar de mate van voorkeur voor bepaalde graansoorten in de diverse landen lag dit verzadigingspunt vanzelfsprekend op een verschillend niveau.

Het bovenstaande houdt tevens in, dat in dat gedeelte der „wereld", waarin het resterende derde gedeelte der bevolking gevestigd was, reeds vóór de wereldoorlog nauwelijks ver-

---

[1]) Bovendien nam de consumptie van aardappelen in deze groep landen toe.

[2]) H. Working: The decline of per capita flourconsumption in the United States. Wheat Studies, Juli 1926. Vol. II, 8.

rassende ontwikkelingsmogelijkheden der tarweconsumptie mochten worden verwacht.

Niettegenstaande wij in vorige hoofdstukken steeds weer veronderstelden, dat de tarweconsumptie vóór de wereldoorlog in het algemeen ongebreidelde ontwikkelingsmogelijkheden bood, blijkt uit voorgaande analyse, dat dit geenszins het geval was. Reeds vóór de wereldoorlog mocht verwacht worden, dat bij constante bevolking, in de toekomst een afname, althans een afvlakking van de toename der tarweconsumptie zou plaats vinden.

Des te meer zal het thans onze belangstelling hebben, te vernemen, hoe tarweverbruik en tarweconsumptie zich *na* de wereldoorlog ontwikkelden. Ter beantwoording van deze vraag kunnen wij ten dele gebruik maken van de reeds besproken grafieken.

Gedurende de wereldoorlog liep het wereldtarweverbruik terug tot een niveau, dat voordien reeds in de jaren 1890—'95 was bereikt. In de jaren 1917/'18—1920/'21 was het tarweverbruik gemiddeld 12—15% lager dan kort vóór de wereldoorlog.

Zoals grafiek III toont, ontwikkelden zich na de wereldoorlog het wereldtarweverbruik zowel als het verbruik per hoofd overeenkomstig een tendenz, die afweek van die, welke tijdens de jaren 1885—1914 had gegolden. Wel nam het wereldtarweverbruik ook na de wereldoorlog toe, doch nimmer kon het niveau worden bereikt, waartoe extrapolatie van de lijn, welke de ontwikkelingstendenz van het vóóroorlogse wereldtarweverbruik weergeeft (zie grafiek III), verwachting had gewekt.

De totale bevolking daarentegen was na de wereldoorlog in aantal steeds groter dan in welk jaar vóór de wereldoorlog ook. Zelfs breidde zij zich na het jaar 1918 in sneller tempo uit dan vóór 1914 het geval was geweest. Hoezeer deze afwijkende ontwikkeling invloed uitoefende op het totale beeld van de tarwevoorziening, moge duidelijk worden, indien wij nota nemen van de volgende conclusies:

a. indien de bevolkingstoename zich na de wereldoorlog was blijven ontwikkelen op de vóóroorlogse basis en het tarwe-

verbruik per hoofd der bevolking zich zou hebben ontwikkeld, zoals na de wereldoorlog het geval was, dan zou het totale tarweverbruik in de jaren 1931—'36 jaarlijks slechts ongeveer 110 millioen bushel (d.w.z. 3%) groter zijn geweest dan thans in werkelijkheid het geval was;

b. indien het tarweverbruik per hoofd in de jaren 1931—'36 het niveau had bereikt, dat kort vóór de wereldoorlog gold, zou het totale tarweverbruik in de jaren 1931—'36 jaarlijks ongeveer 220 millioen bushel (d.w.z. plm. 6%) groter zijn geweest dan in werkelijkheid het geval was;

c. indien het tarweverbruik per hoofd zich toch ontwikkeld had in overeenstemming met de vóóroorlogse tendenz (dus zoals aangegeven door de geëxtrapoleerde lijn), terwijl de bevolking zich ontwikkelde, zoals in werkelijkheid het geval was, dan zou het totale tarweverbruik in de jaren 1931—'36 jaarlijks ongeveer 580 millioen bushel meer hebben bedragen (d.w.z. plm. 16%) dan in werkelijkheid het geval was.

Uit het bovenstaande moge reeds blijken, dat de oorzaak voor de relatieve afname van het totale tarweverbruik meer moet worden gezocht in een afname van het tarweverbruik per hoofd der bevolking dan in een sterk verminderde bevolkingstoename. Grafiek III toont overigens, dat deze veronderstelling juist is.

De totale bevolkingstoename bedroeg in de periode 1909/'13—1935/'36 in onze „wereld" (vgl. noot 1 blz. 240) ± 20%; tezelfder tijd nam het totale tarweverbruik evenwel slechts toe met ± 13%, terwijl het tarweverbruik per hoofd met ± 6% afnam.

Wij achten het niet noodzakelijk in details te treden omtrent de ontwikkeling van het totale tarweverbruik en die van het tarweverbruik per hoofd der bevolking in de diverse gebieden. Hieromtrent geven de grafieken VI en VII ons voldoende inzicht; wij lezen daaruit immers, dat het totale wereldverbruik van tarwe, zowel als het tarweverbruik in *elk* der vijf beschouwde gebieden na de wereldoorlog groter was dan vóór het jaar 1914.

Ten aanzien van de na-oorlogse ontwikkeling van het tarweverbruik per hoofd geeft grafiek VI een overzicht. In alle gebieden, behoudens dat omvattende Japan en Brits-Indië, vertoonde het tarweverbruik per hoofd na 1918 achteruitgang; het totale wereldtarweverbruik per hoofd nam af.

Deze achteruitgang werd niet veroorzaakt door een verschui-

ving in het zaaizaadverbruik per hoofd, want behoudens in het gebied der drie voornaamste overzeese exportlanden, nam het verbruik voor menselijke plus dierlijke consumptie (vgl. stippellijnen in grafiek VI) ongeveer in dezelfde verhouding af als het totale tarweverbruik per hoofd der bevolking. Zoals gezegd, nam het zaaizaadverbruik per hoofd slechts toe in het gebied, omvattende Canada, Argentinië en Australië, en wel met ongeveer 0,3 bushel.

Rest de vraag, door welke overige factoren het tarweverbruik per hoofd der bevolking na de wereldoorlog kon zijn beïnvloed.[1]) Zoals wij vroeger vaststelden, kwam de tarwe*consumptie* per hoofd vóór het jaar 1914 in vrijwel alle landen overeen met het tarweverbruik minus het verbruik van zaaizaad, omdat tarwe destijds nauwelijks als veevoeder werd gebruikt.[2]) Voor de na-oorlogse periode is het evenwel moeilijker om een betrouwbaar beeld omtrent de tarwe*consumptie* te verkrijgen, omdat er toen wel degelijk in toenemende mate sprake was van het verbruik van tarwe als veevoeder. Zo berekende Bennett, dat in de Ver. Staten na de wereldoorlog het tarweverbruik per hoofd voor menselijke consumptie afnam van ongeveer 5.15 tot 3.64 bushel, terwijl het verbruik voor veevoederdoeleinden toegenomen zou zijn van ongeveer 0.29 tot 1.01 bushel per hoofd, hetgeen een niet geringe toename zou betekenen. Een andere berekening, waarbij 13 West-Europese landen werden betrokken, toonde een afname van de tarweconsumptie per hoofd van 4.98 tot 4.61 bushel in de periode 1909/'13—1929/'33, met een gelijktijdige toename van het tarweverbruik als veevoeder van 0,32 tot 0,54 bushel.

Bij het lezen van grafiek VI zal men er dus wellicht rekening mede kunnen houden, dat, althans voor laatstgenoemde gebieden, de tarweconsumptie per hoofd der bevolking sterker afnam, dan uit het verloop der lijnen valt af te leiden, omdat bij het samenstellen daarvan geen onderscheid werd gemaakt tussen menselijke- en dierlijke consumptie van tarwe.

Voor Canada, Argentinië en Australië gold ongetwijfeld een soortgelijke ontwikkeling, daarentegen was het bepaald on-

---

[1]) Zie voor de ontwikkeling van het totale verbruik in de jaren 1885—1935 grafiek III, blz. 242.

[2]) vgl. blz. 249, noot 1.

Grafiek VIII

OVERZICHT VAN HET GESCHATTE VERBRUIK VAN TARWE ALS BROODGRAAN, ZAAIZAAD EN VEEVOEDER IN DIVERSE GEBIEDEN. 1921/'22 — 1935/'36 (Millioen bushel)

waarschijnlijk, dat in Japan en Brits-Indië grote hoeveelheden tarwe als veevoeder werden gebruikt.

Vast staat, dat na de vorige wereldoorlog in het algemeen tarwe in toenemende mate tot veevoeder werd bestemd. [1]) Daar

[1]) o.a. als pluimveevoeder in West-Europa.

het verbruik van tarwe als veevoeder evenwel steeds in alle gebieden een betrekkelijk onbelangrijk percentage van het verbruik als menselijk broodgraan uitmaakte (vgl. grafiek VIII) en bovendien de drang tot eerstgenoemde bestemming steeds in sterker mate afhankelijk was van het prijsverloop — met andere woorden, de elasticiteit van de vraag naar „voedertarwe" aanmerkelijk groter was dan die naar „broodtarwe" — zullen wij ons in het volgende vooral bepalen tot een nader onderzoek naar de ontwikkeling van de tarwe*consumptie*. Immers, zij bepaalde in de allereerste plaats de structuur van de wereldtarwemarkt, zowel als die van de wereldtarwehandel.

Bennett rangschikte 35 landen — waarvan hij langs directe, dan wel langs indirecte berekeningen, aan de hand van betrouwbaar statistisch cijfermateriaal, het verloop van de tarweconsumptie per hoofd der bevolking na de wereldoorlog kon vaststellen — in vier groepen en wel zo, dat die landen, welke een bepaalde ontwikkelingstendenz ten aanzien van de tarweconsumptie vertoonden, telkens in één groep werden verenigd.

Op deze wijze kwam genoemde schrijver tot de volgende vier groepen:

a. landen, waarin een tendenz tot afname van de tarweconsumptie viel waar te nemen;

b. landen, waarin de tarweconsumptie ongeveer stabiel bleef;

c. landen, waarin de tarweconsumptie toenam, of waarin deze na een tijdelijke toename, een bepaalde stabiliteit vertoonde;

d. landen, waarin de tarweconsumptie eerst toenam, om vervolgens af te nemen.

Grafiek IX geeft ons hieromtrent een overzicht, waaruit blijkt, dat er na de wereldoorlog geen sprake was van een voor alle landen uniforme ontwikkelingstendenz ten aanzien van de tarweconsumptie per hoofd der bevolking. Ook kan men uit deze grafiek geen conclusie trekken in den zin van een afname der tarweconsumptie in landen, die vóór de wereldoorlog een betrekkelijk intensieve tarweconsumptie hadden, dan wel van een toename in landen met een betrekkelijk lage vóóroorlogse tarweconsumptie. Bovendien gelukt het niet tot een conclusie te komen, waaruit een principieel onderscheid in de ontwikkeling van de tarweconsumptie blijkt, wanneer wij de export-

landen tegenover de importlanden stellen.

Slechts wanneer men de landen met een laag welvaartspeil stelt tegenover die met een hoog welvaartspeil, is een causaal onderscheid aan te tonen.[1]) Het blijkt dan, dat in de landen met een hoog welvaartspeil na de wereldoorlog de neiging bestond tot afname of ten hoogste tot stabilisatie van de tarweconsumptie, terwijl bij die met een laag welvaartspeil juist een tegenovergestelde tendenz viel waar te nemen.[2])

Grafiek X[3]) geeft ons een overzicht van de ontwikkeling van de tarweconsumptie per hoofd der bevol-

Grafiek IX

OVERZICHT VAN DE ONTWIKKELING DER TARWECONSUMPTIE *) PER HOOFD DER BEVOLKING IN DIVERSE LANDEN SEDERT DE WERELDOORLOG, GERANGSCHIKT VOLGENS DE ONTWIKKELINGSTENDENZ

(Bushel)

*) Menselijke consumptie. a) Incl. Ierland.

[1]) Zie tabel, blz. 264.

[2]) Daar wij ons a priori de beperking oplegden onze studie af te sluiten bij het jaar 1930, zullen wij in het volgende niet stilstaan bij de invloed, die door het ongunstige conjunctuurverloop na het jaar 1930 op de tarweconsumptie werd uitgeoefend.

[3]) Geheel gebaseerd op officiële statistische gegevens.

king voor het tijdvak 1909/'13—1933/'35. Uit deze grafiek blijkt nog duidelijker dan uit de voorgaande, op welke wijze de tarweconsumptie zich sedert de vijf vóóroorlogse jaren ontwikkelde. Aan de hand van beide grafieken willen wij thans trachten tot een juister inzicht omtrent de na-oorlogse ontwikkeling te komen.

Het blijkt dan, dat de tarweconsumptie een duidelijk waarneembare tendenz tot afname vertoonde in Frankrijk, België, Groot-Britannië, de Ver. Staten[1]) en Denemarken, d.w.z. juist in de landen met een bepaald hoge levensstandaard.[2]) Daar tarwe in deze groep landen (uitgezonderd Denemarken, waar tevens rogge in grote hoeveelheden werd geconsumeerd) ongetwijfeld het meest preferente broodgraan was, kon de afnemende consumptie slechts aan een tweetal factoren worden toegeschreven:

a. het totale voedselverbruik per hoofd, uitgedrukt in eenheden calorieën, nam na de wereldoorlog af;

b. ten koste van de consumptie van tarwe nam die van suikerwaren, fruit, groenten, zuivelproducten, vlees e.d. toe.

In Denemarken, waar zowel tarwe als rogge werden geconsumeerd, nam na de wereldoorlog de consumptie van beide graansoorten af. Reeds vóór 1914 hadden tarwe- en roggeconsumptie zich hier op een bepaald evenwicht ingesteld. Toen mocht dus reeds worden verwacht, dat een verdere reële koopkrachtverhoging geen verschuiving in den zin van een toegenomen tarweconsumptie met een daaraan gepaard gaande verminderde roggeconsumptie te zien zou geven.

In Zweden bestond een dergelijk evenwicht niet in die mate, daar de voorkeur voor tarwe hier groter was dan in Denemarken; grafiek X toont ons, dat de tarweconsumptie in eerstgenoemd land ook na de wereldoorlog toenam. Terwijl de

[1]) Volgens berekening van het Dep. of Agr. (vgl. Yearbook 1928. blz. 682) nam de broodgraanconsumptie per hoofd (incl. het verbruik van tarwe en „afvallen" als veevoeder) tot het jaar 1938, in vergelijking tot de vóóroorlogse consumptie, in de Ver. Staten met ± 15 % af. Deze ontwikkeling was op haar beurt voor de positie van de Ver. Staten als tarwe-exporteur van groot belang. Gemiddeld werden in de jaren 1924/'25—1927/'28, 86 millioen bushel tarwe meer uitgevoerd dan in de jaren 1909/'10—1913/'14. Door de achteruitgang van de Amerikaanse tarweconsumptie werden evenwel jaarlijks ongeveer 82—83 millioen bushel tarwe bespaard.

[2]) vgl. tabel blz. 264.

Grafiek X ONTWIKKELING VAN DE TARWECONSUMPTIE PER HOOFD DER BEVOLKING IN ENKELE LANDEN WAARVOOR DESBETREFFENDE CIJFERS AANWEZIG WAREN (Bushel)

TARWEVERBRUIK PER HOOFD DER BEVOLKING IN DIVERSE LANDEN, ONDER OPGAVE VAN DE BELANGRIJKSTE, EVENTUEEL ALS CONSUMPTIEGRAAN CONCURRERENDE GRAANSOORTEN EN VAN DE GEMIDDELDE LEVENSSTANDAARD

Landen	Tarweverbruik in bushel	Concurrerende granen	Levensstandaard		
			A	B	C
Frankrijk	7,20 A			×	
Bulgarije	6,35 A				×
Italië	6,28 A			×	
België	6,18 B		×		
Hongarije	5,70 A			×	
Spanje	5,64 A			×	
Argentinië	5,50 B			×	
Chili	5,22 C				×
Griekenland	5,09 A				×
Zwitserland	5,00 B		×		
Australië	4,91 B		×		
Groot-Britannië	4,89 B		×		
Uruguay	4,42 C				×
Joegoslavië	4,41 A	Mais			×
Nieuw-Zeeland	4,40 B		×		
Canada	3,99 B		×		
Zweden	3,93 B	Rijst	×		
Tsjechoslowakije	3,88 A	Rijst		×	
Nederland	3,85 B		×		
Roemenië	3,78 A	Mais			×
Ver. Staten	3,68 B		×		
Oostenrijk	3,55 A	Rogge		×	
Noorwegen	3,28 A	Rogge		×	
Noord-Afrika	2,92 A	Gerst			×
Egypte	2,86 A	Mais, Rijst			×
Litauen en Letland	2,85 A	Rogge		×	
Denemarken	2,52 B	Rogge	×		
Duitsland	2,50 B	Rogge		×	
Portugal	2,23 A	Mais, Rijst			×
Polen	1,82 A	Rogge		×	
Estland	1,81 A	Rogge		×	
Finland	1,72 A	Rogge		×	
Zuid-Afrika	1,68 B	Mais			
Indië	0,85 A	Rijst, Millet			
Japan, Korea	0,58 A	Rijst		×	

A. Indirect berekend door van het totale verbruik dat als zaaizaad af te trekken; het verbruik als veevoeder is onbelangrijk.

B. Direct berekend; exclusief verbruik als veevoeder.

C. Onbetrouwbaar; berekend volgens gegevens, welke geen rekening hielden met wijzigingen in de voorraden.

totale consumptie van tarwe en rogge afnam, breidde die van tarwe zich verder uit ten koste van die van rogge.

Zwitserland, welk land toch ongetwijfeld tot de landen met een koopkrachtige bevolking kon worden gerekend, vertoonde een ontwikkeling van de tarweconsumptie, die — althans zo moeten wij uit grafiek X concluderen — niet in overeenstemming was met de tendenz, welke wij voor deze groep landen vaststelden. Tot de jaren 1921—'24 ontwikkelde de tarweconsumptie zich wel overeenkomstig de te verwachten tendenz; nadien was dit logische verband verbroken.

Deze afwijkende ontwikkeling van de tarweconsumptie in dit land, is slechts te verklaren door een toegenomen bestemming van tarwe als veevoeder, welk kwantum tarwe statistisch gerubriceerd werd als consumptietarwe. In deze opvatting worden wij gesterkt door de in de op blz. 253 afgedruktetabel samengevatte cijfers, waaruit reeds gedurende de twee decenniën vóór de wereldoorlog een afnemende tarweconsumptie viel vast te stellen. Tevens blijkt uit grafiek X, dat in Zwitserland de tarweconsumptie per hoofd der bevolking lager was dan die in elk der andere landen, behorende tot de groep der koopkrachtige landen, waarin tevens tarwe als het preferente broodgraan kon worden beschouwd.

In Duitsland, waar het levenspeil na de wereldoorlog in het algemeen en zeker in vergelijking tot de zojuist besproken groep landen laag was, nam de tarweconsumptie na de wereldoorlog toe, zodra de normale economische verhoudingen zich na de inflatie begonnen te herstellen.

Zoals wij reeds eerder vaststelden, moest tarwe in Duitsland als broodgraan evenwel concurreren met rogge [1]), zodat de tarweconsumptie bij toenemende koopkracht der bevolking, evenals dit in diverse Noord- en Oost-Europese landen het geval was, gevaar liep het verzadigingspunt te bereiken. Zover kwam het in Duitsland na de wereldoorlog echter nooit. Wel kon de tarweconsumptie tijdelijk kunstmatig worden gestimuleerd door een tengevolge van de buitenlandse credieten in het leven geroepen koopkrachtverhoging, doch reeds na het jaar 1928 daalde de tarweconsumptie per hoofd als gevolg van de moei-

[1]) Vooral in Oost-Duitsland was dit het geval.

lijke economische omstandigheden en de door de overheid van dit land gevoerde graanpolitiek.

De na-oorlogse ontwikkeling van de tarweconsumptie in Noorwegen is begrijpelijk (vgl. grafiek X). Hier was tarwe meer een luxe-artikel, terwijl de bevolking als broodgraan vooral rogge gebruikte. Bij grotere koopkracht kon de bevolking na 1918 de tarweconsumptie doen toenemen, zonder dat hier het verzadigingspunt werd bereikt. Een soortgelijke ontwikkeling vertoonde Finland, hoewel het welvaartsniveau hier lager lag dan in Noorwegen. Een opmerkelijke ontwikkeling der tarweconsumptie vond na de wereldoorlog in de Oost-Europese landen plaats (vgl. grafiek IX). Immers deze landen vertoonden op dit punt vrijwel alle dezelfde ontwikkelingstendenz, terwijl er desalniettemin toch structurele verschillen bestonden ten aanzien van enkele, voor het beeld der tarweconsumptie belangrijke punten. Zo werd tarwe in Roemenië en Joegoslavië als broodgraan naast mais geconsumeerd; daarentegen naast rogge in Tsjechoslowakije, Oostenrijk en Polen. Ongetwijfeld bestond er bij deze landen ook verschil in de mate van voorkeur voor het artikel tarwe.

Tevens behoorden tot deze groep, zowel tarwe-importerende landen, zoals Tsjecho-Slowakije en Oostenrijk, als tarwe-exporterende landen, zoals Joegoslavië, Roemenië en Polen. Uit het feit, dat vóór de wereldoorlog in deze groep landen geen sprake was van enige neiging tot afname of stabilisatie der tarweconsumptie [1]), mocht worden afgeleid, dat geen dezer landen destijds reeds het verzadigingspunt had bereikt. Verwacht mocht dus worden, dat de tarweconsumptie in deze landen, onder daartoe gunstige omstandigheden, nog voor uitbreiding vatbaar was.

Inderdaad nam de tarweconsumptie per hoofd in deze Oost-Europese landen na de wereldoorlog tot het jaar 1930 toe en wel als gevolg van een viertal factoren:

a. als gevolg van een tijdelijk herstel van de abnormale economische verhoudingen, die gedurende en kort na de wereldoorlog hadden gegolden, nam het welvaartspeil toe in de jaren 1921—'29;

b. de vraag naar tarwe werd gestimuleerd door de onder-

[1]) In grafiek VI werden deze landen onder de groep „overige landen" gerubriceerd.

consumptie, welke gedurende de jaren 1914—'21 had plaatsgevonden;

c. tevens door de opbloei van de internationale handel en scheepvaart in die jaren;

d. wellicht eveneens door de slechte oogsten, welke de jaren 1921 en 1922 leverden.

Deze factoren bleken evenwel niet voldoende om de stijgende tendenz, welke de tarweconsumptie tot de jaren 1927/'30 had vertoond, te handhaven. Nadien daalde de tarweconsumptie per hoofd ook in Oost-Europa sterk als gevolg van de toen optredende abnormale economische verhoudingen en daarbij tevens door de door deze landen sedert het jaar 1925 gevoerde handelspolitiek.

Tenslotte vertoonde de tarweconsumptie in Brits-Indië en Japan na de wereldoorlog tot het jaar 1930 slechts een geringe fluctuatie.

Bij één punt willen we nog stilstaan. Terecht zou opgemerkt kunnen worden, dat wij ons in het voorafgaande te sterk beperkten tot een onderzoek naar de ontwikkeling van de consumptie van *tarwe*, zonder acht te slaan op de mogelijkheid, dat deze wel eens sterk beïnvloed zou kunnen zijn door die van andere graansoorten. Als belangrijkste graansoorten, welke de plaats van tarwe bij de menselijke voeding kunnen innemen, moeten rogge en rijst worden genoemd. Weliswaar werden en worden ook wel mais, gerst en haver ten behoeve van de menselijke consumptie gebruikt, doch dit is slechts in bepaalde gebieden het geval, zodat de invloed van de consumptie van deze graansoorten op de zoveel belangrijkere consumptie van tarwe, nauwelijks aanwezig kan zijn geweest.

Het blijkt nu, dat het verbruik van rogge en rijst per hoofd ook afnam na de wereldoorlog, zoals de volgende cijfers van Bennett tonen: [1])

VERBRUIK VAN TARWE, ROGGE EN RIJST PER HOOFD, IN 60 POUND

Graansoort	1909/'10—1913/'14	1923/'24—1932/'33	Afname absoluut	Percentage
Tarwe . . .	3,57	3,44	— 0,13	— 3,6
Rogge . . .	1,11	0,88	— 0,23	— 20,7
Rijst	1,81	1,57	— 0,24	— 13,3
Totaal . . .	6,49	5,89	— 0,60	— 9,2

[1]) t.a.p., blz. 352.

Hieruit kan dus blijken, dat het verbruik van de voor menselijke consumptie voornaamste graansoorten, tarwe, rijst en rogge, tezamen in de jaren 1909—'33 afnam met circa 10%. Van een verschuiving van de graanconsumptie naar andere graansoorten als tarwe was dus geen sprake. Temeer blijkt dit, wanneer wij bedenken, dat het verbruik van tarwe, rijst en rogge als veevoeder in de gestelde periode sterk toenam, zodat de menselijke consumptie van deze graansoorten feitelijk nog sterker afnam dan uit bovenstaande cijfers blijkt.

Niettegenstaande wij er van overtuigd zijn in het bovenstaande nog slechts oppervlakkig te zijn doorgedrongen in het moeilijke probleem van de ontwikkeling der tarweconsumptie, menen wij toch in verband met ons onderwerp te hebben kunnen bijdragen tot een verdieping van het inzicht in die problemen, welke ten nauwste verbonden zijn met de structuur van de wereldgraanhandel.

HOOFDSTUK VII

SAMENVATTENDE BESCHOUWING OVER DE ONTWIKKELING VAN DE WERELD-GRAANHANDEL IN HET TIJDVAK 1885—1930

Wij willen tenslotte een samenvattende beschouwing geven van de factoren, die aanleiding hebben gegeven tot de structuurveranderingen in de wereldtarwehandel in de periode, welke gelegen is tussen de landbouwcrisis aan het einde der vorige eeuw en die, welke zich omstreeks het jaar 1930 presenteerde.

In het voorgaande stelden wij reeds vast, hoe de wereldtarweproductie, -handel en -consumptie zich sedert de vorige landbouwcrisis tot de wereldoorlog hadden ontwikkeld, als gevolg van het in cultuur brengen van enorme oppervlakten maagdelijke grond in overzeese gebieden, als gevolg van de sterk toenemende tarweconsumptie in het zich meer en meer industrieel ontwikkelende West- en Midden-Europa en tevens met behulp van de zich steeds verder ontwikkelende vervoerstechniek.

Zo bedroeg de wereldtarweproductie in de jaren 1909—'14 gemiddeld ruim 100 millioen ton [1]), waarvan ongeveer een zesde gedeelte, d.w.z. 18,3 millioen ton [2]), werd geëxporteerd, van welk kwantum Europa verreweg het grootste gedeelte en wel 14,2 millioen ton [3]) importeerde.

Daarmede had de wereldtarwehandel een vóórdien ongekend volume bereikt, terwijl toen tevens een groter percentage van de wereldtarweproductie via de handel werd afgezet dan bijvoorbeeld aan het einde van de negentiende eeuw. [4])

Ook ten aanzien van de andere graansoorten bleef tarwe onomstreden de leiding in de wereldgraanhandel behouden, zowel wat betreft het omgezette kwantum, als wat betreft het

---

[1]) excl. China.
[2]) vgl. World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 33.
[3]) vgl. Zimmermann, t.a.p., blz. 10.
[4]) vgl. blz 166.

percentage van de totale productie, dat via de wereldhandel werd gedistribueerd.

Achterstaande grafiek (XI) geeft ons hieromtrent een overzicht.

Wij konden vaststellen, dat de ontwikkeling van de wereldtarwehandel sedert het midden van de vorige eeuw in grote trekken te volgen was aan de hand van de ontwikkeling van de productie- en exportmogelijkheden van enkele overzeese gebieden en Rusland enerzijds en aan de hand van de ontwikkeling der importmogelijkheden in Europa anderzijds. Uit dien hoofde zullen wij ons in het volgende betoog dan ook voornamelijk tot deze groepen van landen bepalen.

Onderstaande tabel geeft ons een overzicht van de voornaamste exportlanden, die vóór de eerste wereldoorlog aan de wereld-tarwehandel deelnamen. [1])

AANDEEL VAN DE VOORNAAMSTE TARWE-UITVOERLANDEN AAN DE WERELD-TARWE-EXPORT

WERELD-TARWE-EXPORT 18,27 MILLIOEN TON

Rusland	24,1%
Verenigde Staten van Amerika	15,1%
Argentinië	14,2%
Canada	13,5%
Roemenië	7,9%
Brits-Indië	7,7%
Australië	7,4%
Duitsland	3,1%
Totaal	93 %

Inclusief tarwemeel.

Hieruit blijkt, dat Rusland vóór de wereldoorlog onomstreden de leiding had als voornaamste tarwe-exporteur. Deze leidende positie had dit land zich aan het einde van de vorige eeuw veroverd, toen de Ver. Staten zich ten gevolge van een toenemende „home-consumption" genoodzaakt zagen, hun uitvoer van tarwe ten bate van de eigen consumptie te verminderen. Zoals wij eerder releveerden, hadden de tarweproductie en het verkeersnet zich in Rusland aan het einde der vorige eeuw dusdanig ontwikkeld, dat dit land in staat was als mach-

[1]) World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 35.

Grafiek XI

VERHOUDING TUSSEN DE WERELDPRODUCTIE EN DE WERELD-EXPORT VAN TARWE, MAIS, HAVER, ROGGE EN GERST
(in Millioen ton); 1 ton = 1000 kg

Wereldproductie in millioen ton											
96,6	125,2	104	118	65,4[3])	66,2[3])	44,8	45,9	37,4[1])	47,3[1])		
Totale export											
20,5[4])	23,8[4])	7,3[4])	9,8[4])	3,5	1,5	2,6	1,7	6,3[5])	3,8[5])		
Export als percentage van de productie											
21%	19%	7%	8%	5,3%	2,3%	5,8%	3,9%	16,8%	8%		

[1]) Incl. China, Rusland en Turkije; zonder deze 26,5 millioen ton.
[2]) Zonder China en Rusland; 46,6 millioen ton.
[3]) " " " " ; 51,7 " "
[4]) Incl. meel.
[5]) Rekenen wij de productie van China, Rusland, Turkije en enkele kleine landen niet mee, dan 24 %, resp. 11,3 %.

tige exporteur van tarwe op de wereldmarkt op te treden.

Naast de Ver. Staten van Noord-Amerika en Rusland waren het verder vooral de jonge, dunbevolkte productielanden, Canada en Argentinië en in mindere mate ook Australië en Brits-Indië, welke de wereldimportbehoefte dekten.

Niet minder dan 82% van de totale wereldtarwe-uitvoer werd in de vijf vóóroorlogse jaren door Rusland, tezamen met de zojuist genoemde overzeese exportlanden, geleverd.

Na de landbouwcrisis aan het einde der vorige eeuw had de wereldhandel in tarwe zich overigens zonder opmerkelijke structuurveranderingen ontwikkeld. Het zag er vóór de wereldoorlog naar uit, alsof de wereldtarweproductie en -consumptie in een evenwichtstoestand waren gekomen, waarbij oppervlakkig beschouwd verwacht mocht worden, dat de latente ontwikkelingsmogelijkheden ten aanzien van een uitbreiding der productie in de overzeese exportlanden zich in harmonie met de steeds toenemende consumptie van tarwe in de wereld zouden ontwikkelen. Zoals wij in het vorige hoofdstuk zagen, was deze opvatting niet juist, omdat reeds vóór de wereldoorlog in sommige, voor de wereldtarwehandel belangrijke landen, een tendenz bestond tot afnemende tarweconsumptie. Daartegenover stonden evenwel nieuwe importlanden en landen, waar de tarweconsumptie wel degelijk voor uitbreiding vatbaar was.

De wereldoorlog verstoorde bovenvermelde, min of meer evenwichtige, vóóroorlogse ontwikkeling. Hij had een uitbreiding van de tarweproductie tot gevolg, welke tenslotte in geen enkel oorzakelijk verband stond met de ontwikkeling van de reële vraag naar tarwe. Het volume van de wereld-tarwe-export nam aanmerkelijk sterker toe dan de wereldtarwe-importbehoefte bij normale toestanden. Onder die omstandigheden ondervond de wereldtarwemarkt geen schadelijke gevolgen van het terugtreden van Rusland, van enkele vroegere Europese exportlanden en van Brits-Indië, als tarwe-uitvoerlanden.

Voortaan verzorgden Canada, de Ver. Staten, Argentinië en Australië vrijwel de gehele wereldtarwe-export, hetgeen ruimschoots mogelijk was, doordat deze vier landen hun producties gedurende de wereldoorlog en in de jaren nadien hadden ingesteld op de abnormale omstandigheden, d.w.z. op de abnormale importbehoefte, die in die jaren bestond. In de jaren 1914—'29

Grafiek XII

AANDEEL VAN DE VOORNAAMSTE GRAAN-EXPORTLANDEN IN DE WERELDEXPORT VAN TARWE [1])

1909—'14

Totaal gemiddeld 1909—'14: 18,3 millioen ton

1924—'29

Totaal gemiddeld 1924—'29: 23,8 millioen ton

[1]) Incl. meel.

1 ton = 1000 kg

breidden genoemde vier landen hun gezamenlijk tarwe-areaal met niet minder dan 25% uit. [1])

Wij kunnen ons van deze structuurverandering in de krachtsverhouding der diverse exportlanden het best een indruk verschaffen door de vijf vóóroorlogse jaren 1909—'14 te vergelijken met de jaren 1924—'29 en daarbij gebruik te maken van vorenstaande grafiek XII).

Hieruit blijkt duidelijk, hoezeer het aandeel van Canada, de Ver. Staten, Argentinië en Australië in de totale wereldtarweexport na de wereldoorlog toenam. Terwijl deze landen in de jaren 1904—'14 gemiddeld nog slechts 51% van de wereldtarwe-uitvoer voor hun rekening namen, bedroeg dit aandeel in de jaren 1923—'29 reeds niet minder dan 84%. Vooral Canada kwam daarbij sterk naar voren. Rusland daarentegen verdween bijna geheel van de markt, terwijl ook de Donaulanden en Brits-Indië hun positie als exporteur vrijwel moesten prijsgeven. Er viel dus een sterke concentratie tot enkele landen waar te nemen bij de verzorging van de wereldtarwe-export. De totale uitvoer nam toe van gemiddeld 18,25 millioen ton in de jaren 1909—'14 tot 23,77 millioen ton in de jaren 1924—'29, d.w.z. een toename van ± 30%.

Een minder geprononceerde ontwikkeling in een bepaalde richting vertoonden de tarwe-importlanden na de wereldoorlog. Tengevolge van een beperking van de Europese tarweproductie gedurende de oorlogsjaren (1914—'18), behoefde het belangrijkste importgebied, Europa, aanvankelijk een grotere import, waarbij het niet minder dan ongeveer 80% van de totale tarweimport voor zijn rekening nam.

Een overzichtelijk beeld van de Europese tarwepositie [2]) tot het jaar 1923 geven ons onderstaande cijfers: [3])

TARWE

Productie in millioen ton			Verbruik in millioen ton		
1909—'14	1914—'19	1919—'23	1909—'14	1914—'19	1919—'23
37,05	28,73	28,20	48,35	39,19	42,45

[1]) World trade in Agricultural products, t.a.p., blz. 36. In de jaren 1923—'28 bedroeg deze toename zelfs 35 %.

[2]) excl. Rusland, doch incl. Finland, Estland, Letland, Litauen en Polen.

[3]) vgl. Bergk, t.a.p., blz. 49.

TARWE

Importoverschot in millioen ton			Index verbruik 1903—'13: 100		
1909—'14	1914—'19	1919—'23	1909—'14	1914—'19	1919—'23
11,30	10.46	14,25	100	81,7	87,7

Zoals bij de tarwe-export kunnen wij ook ten aanzien van de import, de ten gevolge van de wereldoorlog veroorzaakte structuurwijzigingen het best afleiden uit de achterstaand afgedrukte grafiek (XIII).

De wereld-tarwe-import nam toe en wel van 17,5 millioen ton als gemiddelde voor de jaren 1909—'14 tot gemiddeld 22,7 millioen ton in de jaren 1924—'29, d.w.z. een toename van 33,6%. Mocht de sterk toegenomen tarwe-import kort na de wereldoorlog een direct gevolg zijn geweest van een aanvullen van een gedurende de jaren 1914—'19 ontstaan tekort, deze gedurende de tweede helft van de jaren van twintig voortdurende tendenz tot toename kon nauwelijks in verband hiermede staan. Immers, wij konden vaststellen, dat de Europese tarweproductie in die jaren sterk werd uitgebreid, waarbij de totale Europese productie tezelfder tijd juist het vóóroorlogse volume overtrof.

Zoals wij reeds vroeger releveerden, waren voor deze toename van de Europese import diverse factoren aansprakelijk, o.a.:

a. Het algeheel gunstige conjunctuurverloop.

b. De exportdrang van de overzeese exportlanden.

c. Een toenemend verbruik van tarwe [1]), dat o.a. veroorzaakt werd door een toenemend verbruik van tarwe als veevoeder.

d. Een kunstmatig in het leven geroepen koopkrachtverhoging als gevolg van verstrekte credieten.

Onder die omstandigheden werd aan de tarwe-import vóór het jaar 1925 vrijwel in geen enkel land moeilijkheden in de weg gelegd, in de vorm van hoge invoerrechten en dergelijke. Na dat jaar viel in vele Europese importlanden evenwel een toenemende tendenz tot bescherming van de eigen tarweproductie vast te stellen. Naast de reeds naar voren gebrachte motieven, oefende de stabilisatie van het betaalmiddel in tal van landen tevens invloed in die richting uit.

Uit grafiek XIII kunnen wij lezen, dat de voornaamste

[1]) vgl. hoofdstuk VI.

tarwe-importlanden, welke vóór de wereldoorlog tarwe kochten op de wereldtarwemarkt, ook nadien hiermede voortgingen, althans tot het jaar 1930. Tevens viel evenwel ten aanzien van de ontwikkeling van de wereldtarwe-import een tendenz waar te nemen, welke tegengesteld was aan die, welke wij voor de ontwikkeling van de wereldtarwe-export konden vaststellen. Was bij laatstgenoemde sprake van een opmerkelijke concentratie van het aantal deelnemende landen, bij de tarweimport waren na de wereldoorlog juist een groter aantal landen betrokken dan vóór het jaar 1914 het geval was geweest. Zulks was slechts ten dele een gevolg van de grenswijzigingen, die de wereldoorlog met zich medebracht. Na de wereldoorlog nam tevens een groter aantal landen buiten Europa deel aan de importhandel in tarwe, zoals o.a. Mexico, Brazilië, China en Japan en zelfs de Ver. Staten.

Nimmer beleefde de wereldtarwehandel groter bloeiperiode, nimmer had het volume daarvan een hoger niveau bereikt dan in de jaren 1925—'30. Desalniettemin was toen reeds de basis voor een nieuwe landbouwcrisis, welke de vorige nog in heftigheid zou overtreffen, aanwezig.

Het evenwicht tussen aanbod van en vraag naar granen in het algemeen en bij tarwe in het bijzonder, werd verbroken door de onoordeelkundige wijze, waarop de graanproductie gedurende de wereldoorlog en in de jaren nadien werd uitgebreid en waarbij geen rekening werd gehouden met de werkelijke behoefte.

Tot het jaar 1925 waren het vooral de vier belangrijkste exportlanden, Canada, de Ver. Staten, Argentinië en Australië, welke zich aan de mateloze uitbreiding van de tarweproductie, op basis van de abnormale oorlogsomstandigheden, schuldig maakten. Daarbij dient te worden overwogen, dat de exportlanden van het Zuidelijk halfrond gedurende de oorlogsjaren slechts in beperkte mate hadden kunnen profiteren van de gunstige prijsverhoudingen op de wereldtarwemarkt.

Van een wereldtarweproductie van rond 95,6 millioen ton in de jaren 1909—'14 leverden Canada, de Ver. Staten, Argentinië en Australië tezamen 30,6 millioen ton. Van de productie-*toename* tot het jaar 1925, toen de wereldtarweproductie ongeveer 108,4 millioen ton bedroeg, namen deze vier exportlanden

Grafiek XIII

WERELDIMPORT VAN TARWE

1909—'14

Totaal gemiddeld 1909—'14: 17.500.000 ton

1924—'29

Totaal gemiddeld 1924—'29: 22.600.000 ton

1 ton = 1000 kg

niet minder dan 53,9% voor hun rekening, zodat zij in het jaar 1925 reeds 37,5 millioen ton tarwe produceerden, of ook 34,5% van de wereldtarweproductie, terwijl genoemde landen omstreeks het jaar 1925 niet minder dan 84% van de wereldexport van tarwe verzorgden. [1])

Spoedig bleek dan ook, dat het aanbod van tarwe de normale vraag overtrof, hetgeen zelfs reeds in het jaar 1921 leidde tot een scherpe daling van de tarweprijs, zoals onderstaande cijfers tonen:

Tarwe	Europa (a)		Ver. Staten		Canada		Argentinië	
Jaar	Prijs (b)	Uitzaai (c)	Prijs (b)	Uitzaai (c)	Prijs (b)	Uitzaai (c)	Prijs (b)	Uitzaai (c)
1909—'14	100	72,14	100	47,10	100	9,94	100	14,88
1920	243	60,59	267	61,14	269	18,23	243	13,22
1921	215	64,10	142	63,70	168	23,26	181	14,10
1922	144	64,43	122	62,32	127	22,42	139	16,06
1923	127	65,58	113	59,66	112	21,89	134	17,04
1924	148	66,75	126	52,54	132	22,06	148	15,98

a) Zonder Rusland - Engels prijs-indexcijfer.
b) Indexcijfer.
c) Bebouwde oppervlakte in 1.000.000 acres.

Uit het verloop van bovenstaande indexcijfers wordt de prijsval, die de wereldtarwemarkt na het jaar 1921 beïnvloedde, duidelijk gedemonstreerd. Het was deze prijsval, die direct in de richting van een verlaging van de kostprijs stimuleerde. De mechanisering van de landbouw — met behulp van het gebruik van tractoren, combines e.d. — bood hiertoe de gelegenheid.

Doordat de jaren 1924 en 1925 slechte oogstresultaten te zien gaven, terwijl toen juist een verhoging van het wereldprijsniveau plaatsvond, kwam deze kostprijsverlaging spoedig tot haar recht. De graanproductie kwam in die jaren in tal van gebieden weer op een lonend peil.

Ondanks de reeds opgedane slechte ervaringen, ging men nu andermaal over tot uitbreiding van het tarwe-areaal, waarmede men het tarweprobleem voor de toekomst nog gecompliceerder maakte.

Zonder een poging te willen wagen, om hier een uitvoerige analyse te geven van het samenstel van factoren, dat tot de

[1]) vgl. cijfers Agrarst. Handb., t.a.p., blz. 15.

jongste landbouwcrisis aanleiding gaf, willen wij er in dit verband op wijzen, dat de mechanisatie van de graanverbouw, weliswaar bevorderd en versneld werd door bovenbedoelde prijsval die in de eerste jaren na de wereldoorlog optrad, doch dat zij zich naar onze overtuiging ook onafhankelijk daarvan had doen gelden. De mechaniseering van de graanverbouw lag in de overzeese productiegebieden voor de hand, mede in verband met de drang om nog braakliggende gebieden in cultuur te brengen, ongeacht de vraag naar de daarop voortgebrachte granen. Zij was, evenals het toegenomen kunstmestgebruik in de Europese productiegebieden zo belangrijk voor de wereldgraanhandel, omdat zij de structuur van de productieverhoudingen wijzigde.

Wij kunnen in dit verband vaststellen, dat vóór de wereldoorlog ook de graanverbouwers in de overzeese gebieden hun productie beperkten dan wel uitbreidden, al naar de wereldmarkt hiertoe aanleiding gaf. Weliswaar geschiedde deze aanpassing steeds langzamer dan bij de industriële productie het geval was, doch uiteindelijk vond de wereldmarkt destijds haar evenwicht steeds terug, ook al door het min of meer vrije spel van vraag en aanbod.

Sedert de graanverbouw der overzeese gebieden in sterke mate gemechaniseerd werd, was dit niet meer het geval. De productie werd steeds verder uitgebreid, ongeacht de vraag op de wereldmarkt, dus ongeacht het prijsverloop, dat bijvoorbeeld voor de periode 1921—'29 geenszins aanleiding gaf tot een verdere uitbreiding van de met tarwe bebouwde oppervlakte.

Gaven wij zojuist een overzicht van de situatie in de jaren 1921—'25, voor de jaren 1924—'29 verschaffen de navolgende cijfers ons hieromtrent een inzicht. [1])

Terwijl de prijzen daalden en de voorraden toenamen, werd de tarweproductie desalniettemin steeds verder uitgebreid. De toename van de productie stond in wanverhouding tot die van het verbruik. Deze wanverhouding was het in de eerste plaats, die aanleiding gaf tot de bekende moeilijkheden in de wereldgraanhandel.

---

[1]) World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 39.

TARWEPRODUCTIE, -VOORRADEN EN -PRIJZEN, 1924/'25—1928/'29 [1])

Jaar a)	Productie b)			Wereld-tarwevoorraden aan het einde van het jaar b)	Prijzen RM per 100 kg
	Europa	4 voornaamste exportlanden c)	Wereld		
	In millioen tonnen (van 1000 kg)				
1924/'25	28,9	39,7	86,8	14,4	28,06
1925/'26	38,2	37,3	93,0	16,7	26,19
1926/'27	33,1	44,4	95,3	17,8	25,14
1927/'28	34,7	47,8	101,2	19,2	23,44
1928/'29	38,4	54,2	110,1	26,6	19,88

a) Wat betreft de productie op het Noordelijk-halfrond, oogsten in de jaren 1924 etc.
b) Excl. Rusland, China, Irak en Iran.
c) Canada, Ver. Staten, Argentinië en Australië.

Ondanks de sterke productievermeerdering, die reeds gedurende de wereldoorlog in de vier voornaamste exportlanden had plaatsgevonden, breidde de wereldtarweproductie zich in het tijdvak 1921—'30 nogmaals met 17½% uit, terwijl de bevolkingsaanwas in de tarweverbruikende landen tezelfder tijd slechts ongeveer 9% bedroeg.

Zodra na deze oorlog het vernuft der mensheid zich opnieuw zal kunnen verdiepen in het oplossen der belangrijkste problemen, zal naar onze overtuiging blijken, dat het geluk der volkeren, zoals in alle eeuwen voordien, ten nauwste verbonden is met een harmonische ontwikkeling van de internationale graanhandel.

[1]) World Trade in Agricultural Products, t.a.p., blz. 39.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Statistical Abstract for the United Kingdom. Londen.

E. Baasch: Holländische Wirtschaftsgeschichte. Jena 1927.

A. Barker: The British Corn Trade. Londen, z.j.

A. Beer: Allgemeine Geschichte des Welthandels. Weenen 1860.

Fr. Beckmann: Einfuhrscheine. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4e dr., Band III. Jena 1926.

M. K. Bennett: World wheat utilization since 1885—'86. Wheat Studies of the Food Research Inst. Vol. XII, Sept. 1935—Juni 1936. Stanford. Univ. Californië.

K. Bergk: Die Getreideversorgung Europas. Würzburg 1934.

O. Blum: Die Entwicklung des Verkehrs. Berlijn 1941.

Karl Bücher: Die Entstehung der Volkswirtschaft. Tübingen 1919.

W. Bunk: Staatshuishoudkundige geschiedenis van den Amsterdamschen Graanhandel. Amsterdam 1856.

T. A. Coghlan: Labour and Industry in Australia, from the first settlement in 1788 to the establishment of the Commonwealth in 1901. Oxford 1901.

A. Colin: La navigation commerciale au XIXe siècle. Parijs 1901.

J. Conrad: Getreidepreise. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2e dr., Band IV. Jena 1890.

W. Crookes: The wheat problem. Londen 1905.

J. S. Davis: On agricultural policy (1926—'38). Food Research Inst., Stanford Univ. Californië 1938.

Cl. Day: History of commerce of the United States. New York 1925.

R. Derobert: Essai sur la crise agraire. Genève 1940.

J. G. van Dillen: Het economisch karakter der Middeleeuwsche stad. Amsterdam 1914.

G. Dressler: zie Andree: Geographie des Welthandels, Band II, 4e dr., 1927.

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Uitg. von Röll, 2e dr., Band IV. Berlijn 1912—'14.

W. Eucken: Die Grundlagen der Nationalökonomie. Jena 1940.

Evolutions des tarifs douaniers des restrictions du commerce des céréales en Europe. Bulletin mensuel de renseignements. (Uitg. Int. Landb. Inst.) Rome, Juli/Aug. 1933.

R. Faber: Die Entstehung des Agrarschutzes in England. Straatsburg 1888.

E. Fitger: Die wirtschaftliche und technische Entwicklung der Schiffahrt von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Leipzig 1902.

G. A. Fokker: Stoomvaart op Amerika. 's-Gravenhage 1869.

A. de Foville: La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales. Parijs 1880.

F. Galiani: Dialoge über den Getreidehandel (1770), met een biographie van Galiani, uitg. door Franz Blei in Berner Beiträge zur Geschichte der Nationalökonomie, Band VI. Bern 1895.

Das Getreide im Weltverkehr. (Uitg. Ministerie van Landbouw, Weenen). Weenen 1900.

D. Graswinckel: Placaet-Boeck op 't Stuck van de Liif-Tocht. Leiden 1651.
Agrarstatistisches Handbuch. Uitg. A. Schindler. Berlijn 1931.
Cl. J. Herbert: Essai sur la police générale des grains sur leurs prix et sur les effets de l'agriculture (1755), gepubl. Parijs 1910.
F. C. Huber: Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs. Tübingen 1893.
N. Jasny: Die neuzeitliche Umstellung der überseeischen Getreideproduktion und ihr Einfluss auf den Weltmark. Vierteljahreshefte zur Konjunkturforschung. Sonderheft 16. Berlijn 1930.
G. Jollos: Getreidehandel in Russland. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Band IV, 2e dr. Jena 1900.
Journal of the Royal Statistical Society 1866. Londen 1866.
Von Juraschek: Statistik des Getreidehandels in der neuesten Zeit. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Band IV, 2e dr. Jena 1890.
L. Jurowsky: Der russische Getreide-export. Stuttgart 1910.
M. Kandt: Australische Eisenbahnpolitik. Berlijn 1884.
G. W. Kernkamp. De sleutels van de Sont. 's-Gravenhage 1890.
T. P. van der Kooy: Hollands stapelmarkt en haar verval. Amsterdam 1931.
Het Out Dordrechtsch Koren Boecxken. Dordrecht 1686.
E. L. Kramer: De Graanwet van 1835. Amsterdam 1940.
K. Länge. Die Entwicklung des Getreidehandels im Rahmen der Getreidepolitik der Vereinigten Staaten von Amerika und Deutschlands. Würzburg 1936.
T. Latzina: Géographie de la République Argentine. Buenos Aires 1890.
W. Lexis: Die ältere Getreidehandelspolitik und Allgemeines Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2e dr. Band IV. Jena 1890.
J. B. Loman: Russische economische toestanden. Amsterdam 1886.
A. Maurizio: Die Getreide-Nahrung im Wandel der Zeiten. Zürich 1916.
R. Mayr: Lehrbuch der Handelsgeschichte. Weenen 1921.
G. Minderhoud: Verslag van een onderzoek naar de ontwikkeling van den Canadeeschen landbouw sedert 1930. 's-Gravenhage 1939.
F. L. van Muiswinkel: De verzamelende graanhandel in de Vereenigde Staten van Amerika, Canada en Argentinië. Haarlem 1933.
W. Naudé: Die Getreidehandelspolitik der europäischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert. Berlijn 1896.
W. Naudé: Deutsche städtische Getreidehandelspolitik vom 15.—17. Jahrhundert mit besonderer Berücksichtigung Stettins und Hamburgs. Leipzig 1889.
J. J. Petrunkiewitsch en A. A. Manuilow: Zur Agrarbewegung in Russland. (vert.) Leipzig 1907.
H. Pigeonneau: Histoire du commerce de la France. Parijs 1887—'89.
H. A. Poelman: Bronnen tot de geschiedenis van den Oostzeehandel. 's-Gravenhage 1917.
K. Randunz: 100 Jahre Dampfschiffahrt 1807—1907. Rostock 1907.
W. Raleigh: Observations touching trade and commerce with the Hollander and other nations. Londen 1650.
The combined reaper-thresher in Western Canada. Dept. of Agriculture Pamphlet no. 83. Ottawa 1927.
K. Ritter: Die Krise der deutschen Agrarpolitik. Berlijn 1931.
K. Ritter: Landwirtschaftsstatistik. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2e dr., Band VII. Jena 1927.

E. Rose: Danziger Getreidehandel vom Beginn bis zur Mitte des XIX. Jahrhunderts. Heidelberg 1901.
E. W. de Rooy: Geschiedenis van den Nederlandschen handel. Amsterdam 1854—'56.
G. Ruhland: Die internationale landwirtschaftliche Konkurrenz, ein kapitalistisches Problem. Berlijn 1901.
J. Ruinen: De oudste handelsbetrekkingen van Holland en Zeeland met Engeland tot in het laatste kwartaal der XIVe eeuw. Amsterdam 1919.
J. Schilthuis: De praktijk van den wereldgraanhandel. Rotterdam 1919.
J. Schilthuis: De crisis in den akkerbouw en de bemoeiïngen der regeeringen met graanprijzen en graanverbouw. Rotterdam 1931.
O. Schmitz: Die Bewegung der Warenpreise in Deutschland von 1851 bis 1902; nebst zwei Ergänzungen: Bankdiskont, Goldproduktion und Warenpreisstand, der Weizenpreis von 400 v. Chr. bis 1900. Berlijn 1903.
Z. W. Sneller: 1914—'39. Vijf en twintig jaren wereldgeschiedenis. Wageningen 1942.
Agricultural Statistics. Washington 1912.
B. D. H. Tellegen: Argentinië. Sociaal-Geogr. Med. no. 2. Utrecht 1943.
E. Tornquist: The economic development of the Argentine republic in the last fifty years. Buenos Aires 1919.
World Trade in Agricultural Products. (Uitg. Int. Landb. Inst.). Rome 1940.
W. S. Unger: De Hollandsche graanhandel en graanhandelspolitiek in de Middeleeuwen. Economist 1916.
Hansische Urkundenbücher. Uitg. Verein für Hansische Geschichte. Halle 1876.
E. Verviers: De Nederlandsche handelspolitiek tot aan de toepassing der vrijhandelsbeginselen. Leiden 1914.
C. D. van Vliet: De Amsterdamsche makelaardij. Amsterdam 1927.
W. Vogel: Die überseeische Getreideversorgung der Welt. Berlijn 1915.
H. C. Wallace: The farmers and the railroads. Proceedings of the Academy of political science. Columbia University 1922.
H. G. Wells: The work, wealth and happiness of mankind. Londen 1932.
H. van Werveke: Brugge en Antwerpen, acht eeuwen Vlaamsche handel. Gent 1941.
Wheat Studies: Food Research Institute, Stanford University. Californië.
M. Winters: Zur Organisation des südrussischen Getreide-Exporthandels. Leipzig 1905.
A. Wirminghaus: Getreideproduktion. Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2e dr., Band IV. Jena 1890.
J. Wolf: Tatsachen und Aussichten der ostindischen Konkurrenz im Weizenhandel. Tübingen 1886.
The Canada Yearbook. Ottawa 1931.
Yearbook of Agriculture, Uitg. Dpt. van Landbouw. Washington.
Official Yearbook of the Commonwealth of Australia. Canberra.
W. Zimmermann: Die Nahrungsquellen der Welt. Berlijn 1941.