

Frank H.M. van der Heul



STOOM AAN HET IJ

Kroniek van de Amsterdamse stoomvaart - episode 1825-1913



Van dezelfde auteur

Oliebol in Ossendrecht
De kunst van het versieren
Het zomerhuisje van tante Amalia
Doorlopende voorstelling
Koers Kreeftskeerkring
Reis naar een verdwenen wereld
Cowboys, kitsch en Cadillacs
Salsa, suikerrieten sleeën
Ford 'made in Holland' - vier delen
Stoom aan het IJ (geschiedenis van de Amsterdamse rederijen - vier delen)
De eersten de besten (geschiedenis van de autosport - twee delen)
Prachtig Plaatwerk (klassieke auto's - meerdere delen)
Hoorns des overvloeds (maritieme en algemene geschiedenis - twee delen)
Auto-biografie (geschiedenis automobilisme - meerdere delen)

ISBN 9789490495039
NUR 466

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere manier dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de auteursrechthebbende.

Copyright © 2010 Frank van der Heul
Tweede herziene druk 2016
Omslagillustraties: voorkant collectie auteur. Achter: Stadsarchief Amsterdam
Uitgeverij Albatros - Amstelveen
Boeken kunnen rechtstreeks worden besteld bij de uitgever
E-mail: frankvanderheulfrankhm@outlook.com

Bij de voorgaande pagina



Het dubbelschroefschip *Jan Pieterszoon Coen* afgemeerd aan de Sumatrakade op het Java-eiland in Amsterdam. (foto: Stadsarchief Amsterdam).

Kiellegging op 14 oktober 1913 op de oude werf van de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij (NSM) aan de Conradstraat op Oostenburg in Amsterdam. Overdracht aan de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN) op 17 juni 1915. Tonnage: 11.140 bruto, 6554 netto, 6782 draagvermogen. Lengte 158,97 meter, breedte 18,39 meter, hoogte 9,45 meter. Voortstuwing: twee triple-expansiemachines met een totaal vermogen van 7400 indicatorpaardenkracht (ipk), gebouwd door de Nederlandsche Fabriek van Werktuigen en Spoorweg-Materieel (Werkspoor) in Amsterdam. Dienstvaart 14,5 knopen. Naar het oorspronkelijke tuigageplan kon in geval van nood nog een groot fokkezeil worden gevoerd. Accommodatie: tweehonderd passagiers in de eerste, honderdzesenzestig in de tweede, en zesenvertig in de derdeklasse: 230 bemanningsleden. Bouwkosten: circa vier miljoen gulden. Het interieur van de eersteklas salons weerspiegelde de Gouden Eeuw en was ontworpen door de lithograaf, houtsnijder, sierkunstenaar en scheepsarchitect Carel Adolph Lion Cachet (Amsterdam 28 november 1864 - Vreeland 22 mei 1945) en diens vriend en naaste medewerker de beeldhouwer Lambertus Zijl. Vanaf 1907 kreeg Lion Cachet met regelmaat opdrachten voor de betimmering en het meubilair van de passagiersschepen van de Stoomvaart Maatschappij Nederland, de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij en de Java-China-Japan Lijn. Voordat hij in 1936 een adviserende taak op zich nam, ontwierp hij zelf en vond de inrichting van de schepen plaats onder zijn rechtstreekse leiding. Carl Adolph Lion Cachet paste talrijke nieuwe technieken toe, waarbij verschillende procedés door hemzelf waren ontwikkeld. Bij de inrichting van de *Jan Pieterszoon Coen* maakte hij onder meer gebruik van eboniet dat met parelmoer of bladgoud was ingelegd. Verder was het scheepsinterieur verfraaid met kostbare gobelins en tapijten, glas-in-loodramen, sculpturen, tegeltableaus en wandvlakken met geperst goudleer.

Het grootste tot dan in Nederland van stapel gelopen koopvaardijship was vernoemd naar de op 8 januari 1587 geboren zoon van een koopman in Hoorn. Op 20 maart 1602 verleenden de Staten-Generaal een octrooi voor de oprichting van de Generale Nederlandsche Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie (VOC). De onderneming kreeg hierbij voor de duur van eenentwintig jaar het monopolie van handel met en scheepvaart op het tropische gebied, zowel via Kaap de Goede Hoop als door de Straat van Magelhães. In 1610 werd de uit Amersfoort afkomstige Pieter Both benoemd tot eerste gouverneur-generaal van de VOC, met Amboina (Ambon) als standplaats. Drie jaar later voer Coen als commandeur over twee schepen naar Oost-Indië. Na een inspectiereis door de Molukken met Both, werd Coen aangesteld als boekhouder-generaal en directeur van de VOC-kantoren op Bantam en in Jacatra. In 1614 stelde Boths opvolger Gerard Reynst een nieuwe Raad van Indië aan, waarin ook Coen zitting kreeg met de functie van directeur-generaal over alle VOC-handelsposten in Oost-Indië. Coen, een steile calvinist en voorstander van een agressieve aanpak, werd in 1618 benoemd tot opvolger van de gouverneur-generaal van Ambon, de gematigde Amsterdammer dr. Laurens Reael. Nadat in Jacatra op Java

de concurrerende, op Oudejaarsdag 1600 gestichte *Governors and Company of merchants of London trading to the East-Indies* was uitgeschakeld, werd op 30 mei 1619 door Coen op de plek van het verwoeste handelscentrum het fort Nieuw-Hoorn gesticht. In zijn verslag aan de Heren XVII (het hoogste bestuursorgaan binnen de VOC) schreef Coen: ‘Het fundament van soo lange gewenste rendez-vous is nu geleyt. Een goet deel van het vruchtbaerste lantschap ende visrijkste zee van Indiën is nu de uwe. Siet ende considereert doch wat een goede corragie vermach ende hoe d’Almogende voor ons gestreden ende U.E. geseigent heeft.’ De naam van het nieuwe bestuurlijke centrum van de Compagnie in Azië werd op last van de Heren XVII veranderd in Batavia, dit als een verwijzing naar de Batavieren, het stamvolk van de Nederlanders. Enerzijds geprezen om zijn bestuurlijke en organisatorische kwaliteiten, stond Coen ook bekend als een meedogenloos regent. In januari 1621 maakte hij zich meester van het muskaatnotenmonopolie op de Molukse Banda-archipel, waarbij een groot deel van de oorspronkelijke bevolking werd omgebracht. Samoerai (Japanse huurlingen) doodden de stamoudsten en zetten hun hoofden op bamboestaken. Anderen vluchtten de bergen in en stierven door honger en ziekte. Honderden andere Bandanezen werden naar de schepen gedreven en naar Batavia afgevoerd om op de slavenmarkt te worden verkocht. Nadat hij zijn bestuursfunctie in februari 1623 aan Pieter de Carpentier had overgedragen, repatrieerde Coen naar de Republiek. In het voor tweeduizend gulden per jaar van de gemeente Amsterdam gehuurde Oost-Indisch Huis in de Oude Hoogstraat, hoek Kloveniersburgwal, bracht hij rapport uit. Tevens bepleitte Coen een drastische reorganisatie van het VOC-stelsel en het aanknopen van handelsbetrekkingen met het keizerrijk China. Zijn voorstel voor vrije handel werd door de Heren XVII (waarvan acht uit Amsterdam) van de hand gewezen. Het college vreesde een te grote concurrentie van particuliere ondernemers. In 1627 werd Coen voor een tweede ambtstermijn als gouverneur-generaal benoemd. De omstreden imperialist met het devies: ‘Dispereert niet’ overleed in de nacht van 20 op 21 september 1629 in Batavia op tweeënveertigjarige leeftijd door ‘rode loop’ of dysenterie.

Op dinsdag 30 mei 1893 werd op de Kaasmarkt (Rode Steen) in Coens geboorteplaats een bronzen standbeeld onthuld. Koningin-regentes Emma liet bij deze festiviteiten echter verstek gaan in verband met de Atjeh-oorlog en de toenemende binnen- en buitenlandse kritiek op het gewelddadige optreden van het Koninklijk Nederlandsch-Indische Leger op Sumatra.



‘Dispereert niet’ was het devies van Jan Pieterszoon Coen, grondlegger van het handelskoloniale rijk van Nederland in de Indische archipel. Beurs van Berlage, Damrak, hoek Beursstraat. (foto auteur).

Inhoud

Onder stoom 7

Vergaan onder corruptie/Gastarbeiders/Economische zelfmoord/Dood tij/
Koopman-koning/De uitdaging/Onder stoom/
Gecombineerde hoogen en lagen druk/Rooverschepen en rijnaken

N.V. Amsterdamsche Stoomboot Maatschappij (1825-1877) 28

Stoom aan het IJ/Onderneming/Vuurstoven/Verre van toereikend/
Trans-Atlantische primeur/Doorgezaagd/Stoom Schroef Schooner Reederij

(Koninklijke) Fabriek van Stoom- en andere Werktuigen (1827-1890) 42

Stoom- en andere werktuigen/Welijzer/Koninklijke/Keerpunt/
Op een houtje bijten/Groot charter/De cent van Van Vlissingen/
Mammoettransport/Nieuwe spil/Werkspoor/Kromhout

N.V. Amsterdamsche Droogdok-Maatschappij (1877-1895) 66

Drijvende droogdokken/Knapzak

N.V. Nederlandsche (Dok en-) Scheepsbouw Maatschappij (1894-1984) 72

Stoomvaart-Maatschappij 'Amsterdam'/Witbanders/
Een sluis als flessenhals/Oliemotoren/Verhuizing

N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij (1856-1981) 84

Een koffiemakelaar als reder/Koninklijke Boot/Ondier/De nieuwe monding
van het IJ /Nieuw Luilekkerland/Uitschuring/Suez-steigers/Scheepsbaronnen
en slingerlijnen/Draadloos/KNSM-eiland/Rijnvaart/Kanaalzone/
Verbouwing/Scheepvaartwet

N.V. Stoomvaart Maatschappij Nederland (1870-1970) 114

Niemand handelt meer/Stoomvaart op Insulinde/Overlandmail/
De Zeevaarder /Vorstelijke geste/Wandelstokkenmaatschappij/Alle hens/
Noodsituatie/Dankbaar Amsterdam/Deftige deel/Vrieskamer/
Stroomversnelling/Overtreffende trap/Aperire terram gentibus

N.V. Stoomvaartmaatschappij 'Java' (1872-1887) 151

Nisero-incident/Bijbaantjes/Buitenlijnen/Van Java naar China en Japan/
Minjak tanah/Hernieuwde vaart/Cruiser Rules

N.V. Stoomvaart-Maatschappij 'Insulinde' (1881-1886) 178

Afbraakniveau/Wie varen wil, zij onvervaard/Zeekathedraal/
Naar alle windstreken/Kroegen en koppelbazen/China-mannen/
Java-eiland/Zeemanshoop

N.V. Koninklijke West-Indische Maildienst (1882-1927) 194

Royal West Indian Mail Service/Tekenen van leven/Vlagvertoon/
Wonderschoon /Steeds gewild/Vruchtenlijn/Fusie/
Slapen zonder schokken/Kerstpostvlucht

N.V. Hollandsche Stoomboot Maatschappij (1885-1974) 215

Blikken trommel/Hollandsche Boot/Negatief resultaat/Pekschepen/
Het gansche raderwerk/China clay/Klommenloyd/De ballen

N.V. Nederlandsche Stoomvaart-Maatschappij 'Oceaan' (1891-1978) 232

Java-trade/Toeback suyghen/Het wonder van Deli/De hel van Frascati/
Blauwpijpers

Vinke & Co. (1860-1985) 244

Wilde vaart/Victualiën/Stoomvaart-Maatschappij 'Oostzee'/
Stoomboot-Maatschappij 'Hillegersberg'/Winst- en verliesrekening/
Uitgesteld

N.V. Koninklijke Hollandsche Lloyd (1908-1981) 254

Zuid-Amerika-Lijn/Groot in alles/Stofzuigers/Wonen en werken aan het IJ/
Mond- en klauwzeer/NSU/Pendelverkeer/Koffiecentrum/In aanvaring/
Men moet vooruit

Literatuur 271

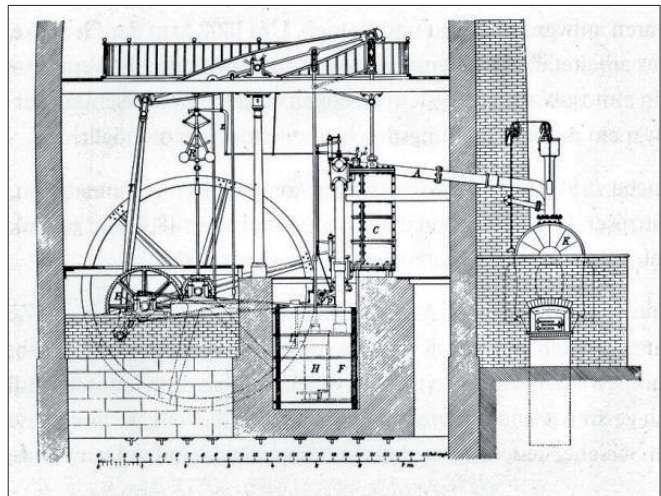
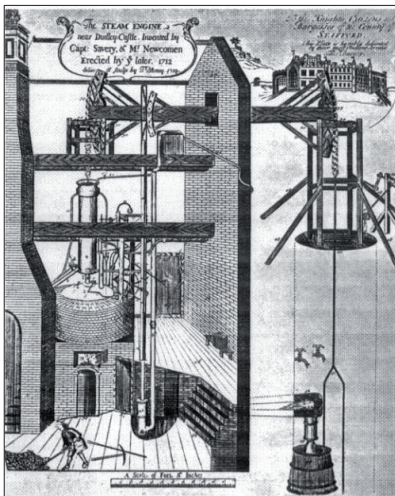


Het Oosterdok, gezien vanaf de Prins Hendrikkade naar de Dijksgracht. Het stoomschip links is de *Ross* uit Cardiff, rechts ligt de *Ariel* voor anker. Dit 689 brt metende vrachtschip met een 300 ipk driecilinder triple-expansiemachine van de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij liep in 1889 van stapel bij Maatschappij 'De Maas' in Rotterdam. Op 26 februari 1897, varende van Amsterdam naar Kopenhagen, strandde de *Ariel* tijdens zware storm bij Lemvig op de kust van Jutland en verging. (Stadsarchief Amsterdam).

Onder stoom

‘De uitgedoofde energie opwekken, dat is een levenskwestie. Er is niet voor allen arbeid, maar die moet er komen. De werkloonen zijn zoo laag, dat men niet eens in de eerste levensmiddelen kan voorzien, velen zijn werkloos. Een dure plicht is het daarin verbetering te brengen; niet op fraaie theoretische beschouwingen komt het aan, maar op praktische aanwijzingen: eerst, wanneer alle handen werk hebben, kan men zeggen, dat de natie een werkelijke welvaart bezit.’ (citaat van Paul van Vlissingen: grondlegger van de stoomvaart en de grootmetaal in Amsterdam).

Maakt de stoommachine tegenwoordig deel uit van het industrieel erfgoed; bij zijn debuut gold stoomenergie als een revolutionaire kracht die de westerse wereld naar een nieuwe dimensie zou voeren. Maar de kennis over stoom als drijfkracht was zo oud als de spreekwoordelijke weg naar Rome. Omstreeks 100 na Christus demonstreerde de Griekse natuur- en wiskundige Heron een soort reactieturbine aan de universiteit van Alexandrië. Een gesloten bronzen vat was gedeeltelijk met water gevuld en werd verhit met gloeiende houtskool. De daarop ontstane waterdamp werd via twee verticale buizen in een boven het vat geplaatste en vrijdraaiende bol geleid en verliet deze door twee gebogen en tegengesteld gerichte pijpjes. Door de reactie ging Herons ‘bol van Aeolus’ draaien. Aan een praktisch nut heeft de uitvinder niet gedacht, want in zijn tijd was slavenarbeid goedkoop en ruim voorhanden.



Atmosferische stoommachine van Thomas Newcomen voor het droogmaken van kolenmijnschachten bij Dudley Castle in Worcestershire uit 1712. Rechts: stoommachine van James Watt uit omstreeks 1805. (coll. auteur).

Veertienhonderd jaar later pakte Leonard da Vinci het idee op, maar de visionaire schilder, musicus, letterkundige, architect, ingenieur, astronoom en wis- en scheikundige kon geen verklaring vinden voor de onzichtbare kracht van stoom. In 1673 construeerde de Nederlandse astronoom, natuur- en wiskundige Christiaan Huygens een buskruitmotor. De eerste atmosferische verbrandingsmotor pompte water uit de Seine naar de siertuinen van het paleis van koning Lodewijk XIV in Versailles. Huygens assistent, de arts en natuurkundige Denis Papin, verbeterde de vinding door waterdamp in plaats van buskruit te gebruiken. In 1695 construeerde hij de eerste stoomzuigermachine waarmee een raderboot kon worden voortgestuwd.

Tien jaar later bracht Thomas Newcomen een atmosferische stoomzuigermachine in de openbaarheid. De smid en ijzerhandelaar uit Dartford in Devonshire had zich gebaseerd op een in 1698 gepatenteerde constructie van zijn streekgenoot, de scheepsbouwkundige ingenieur en natuurwetenschapper Thomas Savery. Newcomens enkelwerkende zuigerpomp voor droogmaking van kolenmijnschachten leverde een vermogen van circa vijfeneenhalve paardenkracht, maar had een buitensporig brandstofverbruik door het beurtelings verhitten en weer afkoelen van de cilinder. In 1764 nam wiskundig instrumentmaker James Watt uit Glasgow een opdracht aan voor het repareren van een stoommachine van Newcomen. Hij besloot de energieverpilling aan te pakken en de onrendabele constructie geschikt te maken voor zoveel mogelijk takken van industrie. Vijf jaar later kreeg Watt patent op zijn verbeterde stoomzuigermachine met een afzonderlijke condensor (naar het Latijnse 'condensare' = verdichten of samenpersen), waardoor de warme en koude fasen in de machine van elkaar gescheiden bleven. Het arbeidsvermogen drukte hij uit in 'horsepower' om kopers duidelijk te maken hoeveel paarden door zijn machine konden worden vervangen. In 1782 werd de stoommachine van Watt voor het eerst toegepast bij de aandrijving van een korenmolen. Twee jaar later kreeg hij patent op de door hem ontwikkelde indicator, die de drukveranderingen in een cilinder gedurende de arbeidsslag registreerde op een horizontaal op en neer bewegende strook papier. De verbrandingswarmte die in een stoommachine in arbeidsvermogen werd omgezet, werd uitgedrukt in indicatorpaardenkrachten (ipk). Een volgende stap naar meer arbeidsvermogen was de dubbelwerkende machine, waarbij stoom beurtelings onder en boven de zuiger binnenkwam en de condensatie in tegengestelde volgorde plaatsvond. In 1803 nam de Britse textielindustrie de tandemstoom- of compoundmachine in gebruik. Deze door Arthur Woolf ontwikkelde constructie had een hogedruk- en een lagedrukcilinder met een grotere boring. Stoomexpansie (tot circa 7 Ata) in twee fasen reduceerde de aanvangscondensatie en maakte een hogere begindruk mogelijk zonder dat daarbij gebruik hoefde te worden gemaakt van cilinders met formidabele afmetingen. Verdere verbeteringen aan het principe resulteerden tenslotte in de opkomst van het fabriekstijdperk, de massaproductie en het arbeidersproletariaat. Begin negentiende eeuw had de in Soho bij Birmingham gevestigde fabriek van Watt en zijn financier en pleitbezorger Matthew Boulton bijna vijfhonderd stoommachines afgeleverd aan de mijnbouw, de metaal- en textielindustrie en andere bedrijfstakken. Het stoomwerktuig verving man-, water-, wind- en paardenkracht, en zette de traditionele huisnijverheid op een lager plan. De industrialisatie bracht bovendien een ongekende volksverhuizing van het platte land naar de steden met zich mee, waardoor ook grote sociale problemen ontstonden op het gebied van huisvesting, kinderarbeid en drankmisbruik.

Het icoon van de eerste Industriële Revolutie maakte zijn Nederlandse debuut in 1776 en bediende een poldergemaal bij de Oostpoort in Rotterdam. De atmosferische en overdrukloze stoommachine volgens het systeem van Newcomen was uitgevoerd met een verticale geklonken ijzeren ketel en een gietijzeren cilinder. De stoomzuiger had een boring en slag van 1,32 bij 1,83 meter. Het maximum indicatorvermogen was vijfenvijftig paardenkracht (1 pk = 75 kilogrammeter/seconde = 735,5 Watt). De eerste stoommachine die in de Noordelijke Nederlanden een rol in het industriële proces speelde, werd in 1797 in gebruik genomen bij de branderij en mouterij van Lucas Boon op het Nieuwerk in Rotterdam. Tien jaar later kreeg Hendrikus de Heus een patent op de fabricage van dubbelingskoper, een materiaal dat de schadelijke effecten van paalworm en algafzetting op een houten scheepsromp tegenging. Het gebruik van deze huidplaten nam een dermate grote vlucht dat de voortvarende fabrikant nog datzelfde jaar een Britse stoommachine kocht en De Heus er een Amsterdamse primeur mee had. Het waren een paar voorbeelden van opleving in een tijd dat buitenlandse bezoekers zich kritisch uitlieten over de Noordelijke Nederlanden. Men was van mening dat vooral in Amsterdam een versukkeld en ingeslapen ondernemersklimaat

heerste. De spreekwoordelijke vitaliteit van weleer was verdwenen en van industriële vernieuwingsdrang was hier te lande niets te merken. Deels zou het drukkende belastingstelsel of zelfs een moreel verval hiervoor verantwoordelijk zijn, maar er werd ook op het onweerlegbare feit gewezen dat het de Nederlandse geldhandel aan daadkracht en ondernemingszin ontbrak. Behoudzame kapitaalverschaffers bleken niet geneigd om risico's aan te gaan met betrekking tot nieuwe initiatieven, zoals die in Engeland en Frankrijk, de Zuidelijke Nederlanden (het huidige België) of in bepaalde delen van Duitsland en Zwitserland plaatsvonden. Men vroeg zich ook af hoe het mogelijk was dat een vanoudsher zeevarende natie zo aan lager wal had kunnen raken.

Vergaan onder corruptie

Tegen het vallen van de avond op zondag 18 januari 1795 bracht een Scheveningse garnalenvisser erfstadhouder Willem V door de branding naar de bomschuit *Johanna Hogenraad*. 'Ik kom weder naar het goede vaderland,' waren de woorden van de prins van Oranje-Nassau, graaf van Katzenelnbogen, Vianden, Dietz, Spiegelberg, Buren, Leerdam en Culemborg, markgraaf van Vere en Vlissingen, heer en baron van Breda, Beilstein, de stad Grave en de landen van Cuyck, Lieveld, Diest, Herstal, Cranendonck, Waasten, Arley, Noseray, St. Vith, Dagsburg, Polanen, Willemstad, Niervaart, Steenberg, IJsselstein, Bredevoort, St. Maartensdijk, Geertruidenberg, Turnhout, Zevenbergen, de Hoge en Lage Zwaluwe en Naaldwijk, heer van Ameland, en erfburggraaf van Antwerpen en Besançon, terwijl hij moeizaam aan boord klom van het plomp gevormde vissersvaartuig met een vlakke bodem en twee masten. Eerder die dag hadden zijn echtgenote, de Pruisische prinses Wilhelmina Frederica Sophia van Hohenzollern, en erfprins Willem Frederik George Lodewijk zich bij Scheveningen ingescheept op een voor het met ijsschotsen bezaaide strand liggende bomschuit. De *Echo* had de stadhoudelijke familie naar Hamburg zullen brengen, maar het oorlogsfregat kon de haven van Den Helder niet uitlopen vanwege de buitengewoon strenge vorst. Zeeziek als hij was, had Willem V weinig notie van de bitter koude oversteek. Na aankomst in het bevriende Engeland werd de reis voortgezet naar Kew, waar het paleis Marston Court voor de balling en zijn gezin in gereedheid was gebracht.

De dag na het vertrek van Willem V werd in Amsterdam het Orangistische regentenbewind afgezet. Het stadsbestuur kwam in handen van het Comité-Revolutionair, een groep van gefortuneerde zakenlui, advocaten, een horlogemaker, een verzekeraar en een winkelier. De leiding van het comité ging uit van de gematigde jurist en lid van de democratische Patriottenbeweging, Rutger Jan Schimmelpenninck. Met deze fluwelen revolutie had de oude Republiek afgedaan en plaatsgemaakt voor de Bataafse Republiek - een verwijzing naar de Batavieren, het stamvolk van de Nederlanders. De stadhoudelijke paleizen Huis ten Bosch, Noordeinde en Het Loo werden onteigend en behoren sindsdien aan de Staat. De Dam in Amsterdam werd herdoopt tot Plein van de Revolutie. De verbroedering, ook al dankzij gratis getapt bier, werd uitbundig gevierd. Voor het stadhuis op de Dam werd een negentig voet hoge, in de Watergraafsmeer gekapte vrijheidsboom met rood-wit-blauwe linten op een speciaal daarvoor aangelegde grasheuvel geplaatst. De jubelstemming verstomde echter snel toen de rekening voor de geboden hulp werd gepresenteerd. Met Frankrijk werd een offensief en defensief pact gesloten. Staats-Vlaanderen, Maastricht en Venlo werden bij het Haags Verdrag op 16 mei 1795 aan Frankrijk toegewezen, en er moest een schadeloosstelling van honderd miljoen gulden worden betaald. Daarnaast werd de Bataafse Republiek - in naam zelfstandig, in de praktijk niet veel meer dan een vazalstaat van Frankrijk - opgezaald met de kosten voor subsistentie (voeding en onderhoud) van vijftienduizend man troepen. Dit haveloze bevrijdingsleger had een dringende behoefte aan twintig miljoen pond graan, vijf miljoen schepels haver, tweehonderd miljoen pond stro, twaalfduizend stuks rundvee, honderdzeventigduizend paar schoenen en laarzen,

twintigduizend lakense rokken en vesten, tweehonderdduizend hemden, honderd-negentigduizend wollen en grof linnen broeken en veertigduizend hoofddekseis. De nieuwe regering zat krap bij kas en hield een inzameling van ongemunt goud en zilver, maar als bij toverslag waren alle sieraden en trouwringen verdwenen. Toen bleek dat vrijwel niemand wilde intekenen op een vrijwillige lening, werd een heffing van de zestiende penning (een belasting van $6 \frac{1}{4}$ procent op alle bezittingen) ingevoerd. Lest best moest de Bataafse Republiek dertig volledig uitgeruste en geproviandeerde oorlogsschepen aan Frankrijk afstaan.

Op 7 februari 1795 vaardigde de laatste stadhouder van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden de zogeheten brieven van Kew uit. Met deze proclamatie kregen alle militaire en burgerlijke autoriteiten, commandanten en vlootvoogden in de Nederlandse koloniën het bevel om de hun toevertrouwde posities en schepen per omgaande onder Britse bescherming te stellen, dit om te voorkomen dat Frankrijk er zijn voordeel mee kon doen. In de Bataafse Republiek werd op het bevelschrift fel gereageerd. Toekomstig voorzitter van de Nationale Vergadering, de politicus en gematigd lid van de Patriottenbeweging Pieter Paulus, verklaarde dat de Nederlandse koloniën door Willem V lafhartig in handen van Engeland waren gegeven, nadat hij zijn ambten en waardigheden door zijn vlucht uit Nederland zonder vooraf gegane toestemming in de steek had gelaten. De Bataafse overheid liet een juridisch onderzoek instellen, op grond waarvan tegen de voormalige stadhouder bij verstek de doodstraf werd geëist. Veel maakte het echter niet uit. Het thee- en kaneeleiland Ceylon (Sri Lanka) werd een Britse kroonkolonie en de westkust van Sumatra kwam onder Brits beheer. Zo ook Malakka, de oudste in 1641 door de Verenigde Oost-Indische Compagnie op de Portugezen veroverde stad van Maleisië. Omdat het was uitgevaardigd in een vreemd land, werd het bevelschrift van Willem V op Java en in Zuid-Afrika genegeerd. Op 16 september 1795 echter werd op kasteel De Goede Hoop de Nederlandse vlag gestreken en kreeg de Kaapkolonie een garnizoen van vijfduizend 'rooinekken' - de scheldnaam van Afrikaner boeren voor de in rode uniformen gestoken Britse soldaten. In 1796 kwamen Ambon, Banda en de Nederlandse bezittingen op de kust van Malabar in zuidwestelijk India onder Brits gezag. In 1797 volgden Menado en Batjan, en in 1799 zwichtte Suriname voor Britse overmacht. Het jaar daarop volgde Curaçao. In 1801 werd op Ternate de Union Jack gehesen.

Hoewel de Amsterdamse geldhandel nog floreerde, raakte de nijverheid door de alliantie aan lager wal. De unie met Frankrijk bracht Nederland opnieuw in oorlog met Groot-Brittannië. Op 11 oktober 1797 leed de Bataafse vloot voor de kust bij Kamperduin een verpletterende nederlaag tegen de Britse marine. Oranjegezinde matrozen weigerden te vechten tegen schepen die de prinsenvlag van Willem V voerden. Negen van de zestien Bataafse linesschepen werden zonder slag of stoot buitgemaakt. Vice-admiraal, voormalig Patriot en officier in de Oranjegezinde vloot van de oude Republiek, Jan Willem de Winter, werd krijgsgevangen gemaakt en met zijn zwaar gehavende vlaggenschip naar Engeland afgevoerd. Voor zover bekend was het de eerste keer in de nationale geschiedenis dat een Nederlandse vlootvoogd levend in handen van de vijand was gevallen. In 1802 leken betere tijden aan te breken toen er in Amiens een vredesverdrag met Engeland werd gesloten, en alle koloniale gebiedsdelen met uitzondering van Ceylon zouden worden teruggegeven. Dat jaar arriveerden 3548 schepen op de rede bij Texel. Honderdachtenzestig haringbuizen en veertien walvisvaarders kozen zee. Het jaar daarop werd de oorlog met Engeland hervat, en moest de Bataafse Republiek tien oorlogs- en troepentransportschepen, honderd kanonneerboten en tweehonderdvijftig bewapende platboomvaartuigen aan Frankrijk afstaan voor een geplande invasie van Engeland. In Amsterdam werden dat jaar in een week tijd honderdveertig huizen verkocht wegens achterstallige belasting. De meeste panden brachten nog geen honderd gulden op. Grote Nederlandse beleggingen in Britse overheidsfondsen

(staatsschulden) toonden intussen aan dat het hier te lande aanwezige kapitaal in geringere mate aan de goederenhandel werd besteed.

Van de hoogtijdagen uit de zeventiende eeuw was in Amsterdam geen sprake meer. In die glansrijke periode werd het 'schiprijk IJ' met een mastbos vergeleken. Werven leverden jaarlijks tegen de tweeduizend schepen af. Veel bouwopdrachten waren uitgevoerd voor Britse, Franse, Zweedse, Italiaanse en Russische rekening. De nodige Amsterdamse scheepstimmerlui waren vanwege hun vakmanschap uitgenodigd om voor een uitstekend loon in het buitenland te gaan werken. Tijdens de Gouden Eeuw had de Republiek der Zeven Verenigde Provinciën ongeveer twaalfduizend zeeschepen (circa 80 % van de wereldvloot) in de vaart. Op het Amerikaanse continent, in Oost- en West-Indië, West- en Zuid-Afrika, Scandinavië, Polen, Rusland, India, Japan en China kon men Diets (Nederlands) horen spreken. Amsterdam was een stapelmarkt voor de meest uiteenlopende producten, en de stad aan het IJ gold als het belangrijkste 'Magasyn van Koopmanschap' van de Westerse wereld.

Aan het eind van de Gouden Eeuw was de Republiek eveneens achterop geraakt met nieuwe ontwikkelingen in de scheepsbouw. Sinds 1682 werden in Engeland en Frankrijk driedekschepen op stapel gezet, die te groot waren voor de verzande havens van Holland en Zeeland. Nationale werven, die meer op vracht dan op snelheid gebaseerde scheepstypen op stapel zetten, raakten mede hierdoor ook buitenlandse opdrachtgevers kwijt. Had de Nederlandse handelsvloot in 1780 nog een omvang van ongeveer 400.000 ton; binnen een halve eeuw nam dit af tot een schamele 131.000 ton. In 1784 eindigde de Vierde Engelse Oorlog, waarin vooral de tweede West-Indische Compagnie (WIC) onherstelbare verliezen was toegebracht. Zeven jaar later viel het doek voor deze beheermaatschappij die zich in tegenstelling tot de oorspronkelijke WIC (1621-1674) uitsluitend bezighield met slavenhandel en suikerteelt in Suriname. De aandeelhouders kregen dertig procent van hun kapitaal in staatsobligaties terug. De overzeese bezittingen van de WIC kwamen onder rechtstreeks bestuur van overheidsorgaan, het Comité tot de Zaken van de Coloniën ter kust van Guinea en de Amerika's. Het West-Indisch Huis tussen de Haarlemmerstraat en de Herenmarkt in Amsterdam, waar ooit het besluit was genomen tot de stichting van Nieuw-Amsterdam (het huidige New York City), zou in december 1825 door de Hervormde Kerk worden ingericht voor de opvang van wezen en armlastige ouden van dagen.



Voorgevel van het West-Indisch Huis in de Haarlemmerstraat. Rechts: het monogram van de West-Indische Compagnie op een van de voormalige pakhuisen van de onderneming aan de Prins Hendrikkade, hoek 's-Gravenhekje in Amsterdam. (foto's auteur).

Per 1 maart 1796 werden de belangen van de VOC (initialen die in de volksmond bekend waren geraakt als: ‘vergaan onder corruptie’) van staatswege behartigd door het voorlopig Committee tot de zaken van de Oost-Indische Handel en Bezittingen. Het lot van de ooit zo voortvarend bestuurde ‘Loffelijke Compagnie’ werd op 17 maart 1798 bezegeld met de afkondiging van de eerste grondwet van de Bataafse Republiek. Volgens deze bepalingen liep het VOC-octrooi af per 31 december 1799. Schulden (126 miljoen gulden of een derde van de totale staatsschuld) en baten (10 miljoen gulden) van de roemloos aan haar eind gekomen multinational en lijnrederij werden door de regering overgenomen. Aandeelhouders kregen geen cent uitgekeerd. Voorbij was de tijd dat tamboers en trompetters door de stad trokken om kenbaar te maken dat de VOC weer zeelui monsterde en krijgsvolk aannam. In die periode, waarin aandeelhouders van de VOC jaarlijks circa achttien procent dividend kregen, stroopten honderden ronselaars stad en land af om jongemannen het hoofd op hol te brengen met gratis drank en sterke verhalen over snel verdiende fortuinen in het mysterieuze Verre Oosten. Velen dienden hun contract niet uit. Ze kregen een zeemansgraf, waren aan tropische ziekten bezweken, of gesneuveld in gevechten met inheemse volkeren.



Binnenplaats van het Oost-Indisch Huis, het vroegere bestuurs en administratiekantoor van de Amsterdamse handelskamer van de Generale Nederlandsche Geoctroyeerde Verenigde Oost-Indische Compagnie. In het waarschijnlijk door stadsarchitect Hendrik de Keyser ontworpen gebouw in de Oude Hoogstraat, hoek Kloveniersburgwal werden ook varensgezellen aangemonsterd en de archieven en kaarten van de VOC bewaard. Omstreeks 1633 was de westvleugel van het Oost-Indisch Huis verlengd en een noordvleugel aangebouwd. Sinds 1976 is het gerestaureerde gebouw onderdeel van de Universiteit van Amsterdam. Rechts: het Oost-Indisch Huis gezien vanaf de toren van de Zuiderkerk. (foto's auteur).

Na de formele opheffing van de VOC werd het overzeese bestuur op 15 mei 1800 opgedragen aan de Raad van Aziatische Bezittingen en Etablissements. Dit negen man sterke college bleek echter niet bij machte om een vuist te maken tegen Brits imperialisme. In de zomer van 1806, het jaar dat oud-stadhouder Willem V in ballingschap overleed, blokkeerde een Brits eskader de rede van Batavia. Een invasie kon worden afgeslagen, maar Nederlandse schepen, onderhoudswerven en timmerwerkplaatsen van de voormalige VOC op het eiland Onrust gingen in vlammen op. Om snelle troepenverplaatsingen op Java mogelijk te maken, liet de in 1807 tot gouverneur-generaal van Nederlands-Indië benoemde Herman Willem Daendels de Grote Postweg (van Anyer naar Panarukan) aanleggen. Het project kostte duizenden koelies het leven, maar bood geen afdoende bescherming tegen een vijandelijke invasie. In augustus 1811 verscheen een Britse vloot van meer dan honderd schepen en met twaalfduizend man invasietroepen op de rede van Batavia. Op 18 september van dat jaar werd in Toentang de capitulatie getekend. Kort daarop vielen ook Oost-Java en de andere posten in de buitengewesten in Britse handen, met Timor als sluitstuk.

De winstgevende kolonie kwam onder Brits beheer. Aan sir Thomas Stamford Raffles, een voormalige kantoorclerk van de Britse East India Company, werd het bestuur van Java opgedragen. De zeer ambitieuze luitenant-gouverneur was als een spreekwoordelijke nieuwe bezem. Onder zijn bewind werd de pijnbank afgeschaft, de rechtspraak voor inlanders uitgebreid, een belastingheffing op slavernij ingesteld en een verbod op de handel in slaven afgekondigd. Daarnaast zou de dertigjarige Raffles op het meest ontwikkelde eiland van de Indische archipel financiële hervormingen invoeren. Dit al in Brits-Voor-Indië toegepaste landrentestelsel was gebaseerd op de opvatting dat alle grond in eigendom was van het gouvernement. Voor verbouwers hield het de verplichting in van pacht in de vorm van geld of natura. De feodale structuur van de Javaanse maatschappij zou plaatsmaken voor vrije handel naar westers model, en bovendien de machtspositie van conservatieve inlandse regenten voorgoed ondermijnen. De landrente verving gedwongen leveranties en herendiensten, met uitzondering van de Preanger Hoogvlakte op West-Java, waar de gedwongen koffiecultuur gehandhaafd bleef. Volgens Raffles zou zijn stelsel de grootst mogelijke voordelen voor het land en vermeerdering van het geluk van de inlandse bevolking teweegbrengen. In anti-Britse kringen beschouwde men Raffles' hervormingsmaatregelen als een halfbakken poging om van zijn financiële problemen af te komen.

Gastarbeiders

Amsterdamse werven die zich voorheen hadden gespecialiseerd in de bouw van Oost-Indiëvaarders raakten zonder emplooi. 'Bijltjes', zoals de bijnaam van Oranjegezinde scheepstimmerlieden), ankersmeden, breeuwers, houtzagers, koper- en touwslagers, zeil- en mastenmakers en hellingbazen luidde, zochten elders naar werk, waardoor een aanzienlijk stuk vakkennis uit Nederland verdween. Naast deze leegloop was er ook nog iets met het IJ en de aanpalende grachtengordel. Amsterdam kampte al geruime tijd met dichtslibbing van vaargeulen. Het plaatsen van een dubbele palengordel in het IJ aan de stadkant dateerde uit de eerste helft van de zeventiende eeuw en was bedoeld om het havenfront af te schermten tegen stormen en eventuele aanvallen uit het oosten. In kalm water achter deze palissades bezonk echter steeds meer slib dat de dagelijkse vloedstroom vanuit de Zuiderzee aanvoerde. Bij Pampus moest een Oost-Indiëvaarder of een linesschip van de Admiraliteit van Amsterdam soms drie maanden wachten, voordat er een stevige wind en een hoge waterstand optrad en men deze modderige ondiepten kon passeren. Een goed maar niet goedkoop alternatief in deze problematiek was het scheepskameel; een vinding waaraan de Amsterdammer Meewis Meindertsz Bakker jaren had gewerkt, voordat zijn financier baron Von Hartstein er op 14 april 1691 een patent op aanvraag bij de Staten-Generaal. Het door Marker waterschepen (zeilende sleepboten) over de ondiepten bij Pampus getrokken scheepskameel bestond uit twee eikenhouten caissons met binnenwaartse holtes en watercompartimenten, die men vol liet lopen, waarna het al op de rede van Texel geloste schip erin werd geloodst. Vervolgens werden beide helften met kettingen naar elkaar toegetrokken en aan de scheepsromp vastgezet. Door de geschutspoorten gestoken steunbalken gaven het schip extra stabiliteit, waarna de waterreservoirs werden leeggepompt en het scheepskameel ruim twee meter hoger kwam te liggen. De scheepskamelen, die in eigendom waren van de Admiraliteit van Amsterdam, werden definitief buiten gebruik gesteld toen in 1824 het Groot Noord-Hollands Kanaal voor de scheepvaart werd geopend. Drie jaar later werd bij Koninklijk Besluit bepaald dat de opgelegde scheepskamelen zouden worden verkocht, dan wel worden gesloopt. Naast afbeeldingen op schilderijen en tekeningen is het een fraai gedetailleerd schaalmodel in het Amsterdams Historisch Museum in de Kalverstraat, dat nog herinnert aan Bakkers ingenieuze constructie.

Metingen die in 1750 in het IJ waren gedaan, brachten een frappante opslibbing aan het licht tussen de palengordel aan de stadskant, maar ook de situatie aan de andere kant van deze golfbrekers was ronduit alarmerend. In het oostelijke deel van het IJ werden meer dan honderd meter brede modderbanken aangetroffen, en op plekken waar tachtig jaar daarvoor nog diepliggende zeeschepen voor anker konden gaan, stond nu nog krap anderhalve meter water. Een veranderende loop van de getijdenstroom was hieraan debet. In opdracht van de Staten van Holland werd in 1778 een begin gemaakt met de aanleg van twee havenhoofden: een aan de Waterlandse Zeedijk oostelijk van Nieuwendam, de ander aan de oostelijke kant van de Volewijk. Het project leverde echter niet het beoogde resultaat op, waarna men terugviel op het uitbaggeren met moddermolens; een ontwerp van Jacob Jacobsz uit Haarlem. De met schepemmers, een tredmolen en een lopende band uitgeruste Jacobs ladder tussen twee platboomschuiten werd met mankracht bediend en het waren met name Duitse gastarbeiders die met dit zware werk in de zeventiende en achttiende eeuw het IJ en de grachtengordel openhielden. Een aantal grachten werd gebruikt voor tijdelijke opslag voor boomstammen ten behoeve van de scheepsbouw, en in de wintermaanden boden ze plaats aan opgelegde schepen. Daarnaast vormden de grachten een doorvoerroute van scheepslanding van het IJ naar een pakhuis per zolderschuit. De regelmatig gespuide maar desondanks kwalijk riekende waterwegen leverden zo hun eigen problemen op, omdat ze door bevolking en nijverheid als open riool en vuilstortplaats werden gebruikt. Een hele verbetering leek de door paardenkracht aangedreven rosmolen met een verstelbaar scheprad, dat echter niet dieper kon uitbaggeren dan een meter of twee. Het duurde tot 1829 voordat de gebroeders Kater uit Monnikendam een emmermolen introduceerden, die tot op een diepte van vijf meter uit kon baggeren.

Het was de inspecteur-generaal van de Dienst van Waterstaat, Jan Blanken Janszoon (1755-1838), die eind jaren zeventig het idee opperde om het IJ van de Zuiderzee af te sluiten door middel van een dijk met schutsluizen. Half Amsterdam stond op zijn kop, want dit idee stond volgens de zakenwereld zo'n beetje gelijk aan economische zelfmoord. Zodra het IJ zou zijn ingedamd, verdwenen handel en scheepvaart als sneeuw voor de zon en kon de stad naar het armenhuis. Het omstreden plan werd in de kast gelegd om er te verstoffen, maar niemand minder dan Napoleon I Bonaparte zou er echter wat in zien. In 1811 bracht de keizer een werkbezoek aan Den Helder voor een inspectie van de vestingwerken, die mede door Spaanse krijgsgevangenen werden aangelegd. Volgens de wereldbestormer uit Corsica vormde Den Helder een strategische hoeksteen in zijn streven om de Britse economie te vernietigen. Tijdens een veertiendaags bezoek aan Amsterdam in oktober van dat jaar trok de keizer fel van leer tegen de verzamelde leden van de Kamer van Koophandel. Op niet mis te verstane toon waarschuwde hij de heren hun in Engeland uitstaande kapitaal terug te trekken, voordat ze alles zouden kwijtraken. Om zijn meest hardnekkige tegenstander op de knieën te krijgen had Napoleon I Bonaparte de meest fantastische campagnes laten ontwikkelen. Voor een in 1804 geplande invasie van Engeland met vierhonderdduizend man troepen, diende een vloot Montgolfiers (hete-luchtballonnen) ter bescherming van troepentransportschepen, terwijl de artillerie door een tunnel onder het Kanaal zou worden overgebracht.

Dood tij

‘Amsterdam den 13 van Hooimaand. Proclamatie. Hollanders! Belast met het provisioneel regentschap van het koninkrijk Holland, hebben wij van Z.M. den Keizer der Franschen, Koning van Italië, beschermer der Rijn-confederatie en mediateur van het Zwitsers bondgenootschap, op heden, den last ontvangen, ter kennis van ulieden te brengen, dat Z.K.M. overwogen hebbende den staat van zaken in Europa, de geografische ligging van Holland en aanmatigheden van den gemeenen vijand, bij besluit, gegeven op het keizerlijk paleis te Rambouillet, den 9den van hooimaand 1810, heeft besloten, dat het koninkrijk Holland met het Fransch keizerrijk vereenigd zoude worden.’ (uit het Decreet van Inlijving. *Koninklijke Courant* dd. 14 juli 1810).

De in 1805 door Napoleon I Bonaparte tot eerste raadpensionaris benoemde Rutger Jan Schimmelpenninck probeerde de wankele economie van de Bataafse Republiek met een nieuw belastingstelsel te verbeteren. De Franse dictator vond de maatregelen echter onvoldoende, en achtte een volledig aan hem ondergeschikte monarchie betrouwbaarder in zijn strijd tegen aartsvijand Engeland. Op 4 juni 1806 legde Schimmelpenninck zijn functie neer. De dag daarop hield Napoleon een toespraak in Parijs en verklaarde hij onder meer: ‘Heren afgevaardigden van het Bataafse volk, ik sluit mij volledig aan bij de wens van de Hoogmogendheden. Ik roep prins Louis uit tot koning van Holland. En gij, vorst, regeer over dit volk. Zijn voorvaderen hebben hun onafhankelijkheid slechts verworven door de hulp van Frankrijk. Daarna is Holland bondgenoot van Engeland geworden. Het werd overweldigd, en opnieuw had het zijn voortbestaan aan Frankrijk te danken. Moge het thans, door u, vorsten verkrijgen die zijn vrijheden, wetten en religie beschermen; maar houd nimmer op, Fransman te zijn.’ Omdat Louis (Lodewijk) Napoleon Bonaparte Den Haag te saai vond en Utrecht hem ook niet trok, koos de jongere broer van de keizer voor Amsterdam als residentie. Het door stadsbouwmeester Jacob van Campen ontworpen, op 13.659 palen gefundeerde en in 1655 voltooide stadhuis op de Dam werd als koninklijk stadspaleis ingericht. Omdat het zijn uitzicht belemmerde, werd de uit 1566 daterende Waag op de Dam gesloopt. Hoewel Lodewijk Napoleon het beste met de bevolking voor had en hij daarmee zijn grote broer tegen zich in het harnas zou jagen, zaten veel Amsterdammers niet op zijn komst te wachten, getuige de volksrijm: ‘Het achtste wereldwonder is naar de donder; het is de woning van een lamme koning’.

Eind achttiende eeuw waren er in de Amsterdamse scheepsbouwindustrie nog tegen de vijfhonderd mensen werkzaam. Met deze belangrijke bedrijfstak ging het echter snel bergafwaarts na het door het decreet van Berlijn op 21 november 1806 ingevoerde en op 17 december 1807 door het decreet van Milaan herbekrachtigde Continentaal Stelsel. Napoleon I Bonaparte sloot hiermee alle havens van bondgenoten en neutrale landen voor Britse schepen af, en verbood handel en verkeer met de Britse eilanden als ook alle in- en verkoop van Britse goederen. Terwijl Engeland prompt reageerde met een blokkade van Europese havens, ontwikkelde zich een omvangrijke smokkelhandel tussen Engeland en het vasteland.

Waren zeven jaar eerder nog 2497 schepen op het IJ voor anker gegaan; in 1806 was dit aantal gedaald tot 1349. In 1808 gingen 390 schepen op het IJ voor anker, waaronder 29 onder Deense vlag. Datzelfde jaar liep zegge en schrijven één Amerikaans schip de haven aan, tegen 320 in 1806. In 1810 werden 210 schepen in de Amsterdamse haven gelost en kreeg de stad een Frans gezantschap. Al geruime tijd ergerde Napoleon zich aan het beleid van zijn broer, die sluikhandel openlijk toestond en daarmee de strategie van het Continentaal Stelsel ondermijnde. Een handig motief om Lodewijk buiten spel te zetten was een vechtpartij op de Dam. De koetsier van ambassadeur Rochefoucauld had iemand die hem daar voor de voeten liep met zijn wandelstok geslagen, waarna vier Amsterdammers de Fransman hadden afgetuigd. Rochefoucauld werd op staande voet naar Parijs teruggedroepen en het Hollands gezantschap in Parijs opgeheven, waarmee de diplomatieke betrekkingen waren verbroken. Amsterdam zou een Frans garnizoen krijgen, maar voor Lodewijk Napoleon was dit een onverteerbare zaak. Op 1 juli 1810 deed hij afstand van de troon ten gunste van zijn derde zoon. Totdat de zes jaar oude Karel Lodewijk Napoleon (de latere Franse keizer Napoleon III) meerderjarig werd, zou zijn moeder, koningin Hortense, als regentes optreden. Lodewijk Napoleon nam de titel aan van graaf van Saint-Leu, en om aan de woede van zijn broer te ontkomen, vertrok hij op 2 juli met stille trom naar Töplitz in de Bohemen. De hoop dat Oostenrijk hem zou helpen zijn troon ter heroveren, bleef onvervuld, en het was in Florence waar de vroegere koning van Holland zijn dagen in ballingschap sleet met politieke studies en letterkunde.

Op 9 juli 1810 werd het Koninkrijk Holland bij het keizerlijk decreet van Rambouillet door Frankrijk geannexeerd. Het land zou worden verdeeld in zeven departementen, met vijf Nederlandse en twee Franse prefecten als hoogste autoriteiten. Amsterdam met een bevolking die voor meer dan de helft uit armlastigen bestond, werd uitgeroepen tot de derde bestuurlijke hoofdstad van het keizerrijk. Censuur, geheime politie en tiërcering (op de rente van de staatsschuld werd maar eenderde uitbetaald) deden hun intrede. Door conscriptie (militaire dienstplicht) zouden circa vijftienduizend Nederlanders worden gedwongen om deel te nemen aan een oorlog tegen Rusland. Aan het begin van de veldtocht tegen tsaar Alexander I, die volgens de Franse dictator onvoldoende meewerkte aan de uitvoering van het Continentaal Stelsel, omvatte de Bonapartes Grande Armée ruim zeshonderdduizend man.

Eind december 1812 waren naar schatting tweehonderdvijftigduizend soldaten door honger, dorst, kou en gebrek aan medische verzorging omgekomen. In de slag bij Borodino op 7 september van dat jaar was het geheel uit Nederlanders samengestelde derde regiment grenadiers vrijwel vernietigd en het vierde regiment huzaren gedecimeerd. Van de tweehonderd Nederlandse pontonniers die tijdens de chaotische terugtocht bruggen over de Berezina sloegen, konden niet meer dan zes man de desastreus verlopen veldtocht navertellen. In de Nederlanden moest een leger van Franse douanebeambten er intussen op toezien dat het Continentaal Stelsel tot op de letter werd nageleefd. Wie Franse belangen benadeelde, kon rekenen op zware bestraffing volgens de Code Pénal - het per 1 maart 1811 in de Nederlanden ingevoerde Franse Wetboek van Strafrecht. Verschillende Amsterdammers die schuldig waren bevonden aan misdaden tegen de Staat, zijn geëxecuteerd op het Sint-Pieterskerkhof (ook wel Pest-kerkhof genoemd) op Kattenburg.

Voor de Zuidelijke Nederlanden betekende de annexatie door Frankrijk een periode van economische welvaart. Niet gehinderd door Britse concurrentie dankzij het Continentaal Stelsel, vond het land een ruime afzet van producten binnen het uitgestrekte Franse douanegebied. Niet in de laatste plaats omdat de Zuid-Nederlandse industrie beter geoutilleerd was dan die in Frankrijk. De per traditie op handel, scheepvaart en landbouw gerichte Noordelijke Nederlanden daarentegen raakten in een steeds groter isolement verzeild. In 1811 had men bij wijze van spreken een kanon over het IJ kunnen afschieten zonder een schip te raken. De vaart op Oost-Indië had zo goed als opgehouden te bestaan en de pakhuizen waren vrijwel leeg. Nu er met zeeverzekeringen geen droog brood meer te verdienen viel, legden assuradeurs zich toe op binnenvaart- en brandverzekering. Niet alleen in de handel en in de scheepvaart was het verval duidelijk waarneembaar, ook de nijverheid in Amsterdam kreeg het zwaar te verduren onder Bonapartes economische oorlogvoering. Een belangrijk handelsgewas dat niet langer via Engeland werd aangevoerd, was Javaanse rietsuiker (goela djawa). Nadat de Berlijnse apotheker Andreas Marggraf in 1747 had ontdekt dat ook uit beetwortel suiker kon worden gewonnen, en zijn leerling Karl Achard de handelswaarde ervan had ingezien, was in 1801 in Kunern (Silezië) 's werelds eerste verwerkingsindustrie voor bietsuiker gevestigd. Hoewel de winning ervan duurder was dan die van rietsuiker, stimuleerde het Continentaal Stelsel de gedwongen teelt van suikerbieten in Frankrijk, Duitsland, en in de Nederlanden. Werkten er in 1806 in Amsterdam nog meer dan elfhonderd mensen in zesentachtig rietsuikerraffinaderijen, vijf jaar later telde deze bedrijfstak er nog maar twintig, die werk boden aan vijfennegentig arbeiders. Het aantal kopergietereien verminderde tussen 1806 en 1811 van twaalf tot vier, en de enige porseleinfabriek in Amsterdam had in laatstgenoemd jaar nog een man of zes in dienst. Met de tabaksnijverheid was het al niet beter gesteld. In 1806 hadden nog achthonderd mensen werk in deze voorheen zo lucratieve bedrijfstak. Vijf jaar later verdienden niet meer dan tweehonderd mensen hun inkomen met de verwerking van tabaksblad.

Terwijl op Amsterdamse scheepswerven hellingen vermolmden, het aan bouw materiaal ontbrak en het personeel werd afgedankt, nam de Britse handelsvloot tussen 1801 en 1811 toe van 1.726.000 tot 2.163.094 ton – een uit de zestiende eeuw daterende inhoudsmaat die gebaseerd was op het aantal wijnvaten dat een handelsschip kon vervoeren. Het economisch verval in Nederland bereikte een climax in 1813. Het tegoed aan derden van de eerder nog toonaangevende Amsterdamse Wisselbank was sinds 1805 meer dan gehalveerd. Het totale begrotingstekort van de overheid was in 1813 toegenomen met ruim vierhonderd miljoen gulden. Terwijl in- en uitvoer van Engeland drie keer zo groot was geworden en die van Frankrijk was verviervoudigd, was de prominente rol die Amsterdam eeuwen lang als stapelhaven had vervuld, uitgespeeld. De internationale handel was naar Londen en Hamburg verplaatst, en de Franse provincie benoorden de Schelde liet men links liggen. De koopvaart die omstreeks 1813 (vaak onder vreemde vlag en met op papier in Emden, Bremen of Stickhausen gevestigde Amsterdamse handelshuizen) nog wat zoden aan de dijk zette, waren sluikehandel en de zogeheten 'moedernegotie', de eeuwenoude graanhandel op de Oostzeelanden.

In oktober 1813 delfde Napoleon Bonaparte I het onderspit in de Volkerenslag bij Leipzig. In de maand daarop braken in Amsterdam rellen uit. Onder het motto 'Oranje boven' gingen op 15 november Franse douanehuisjes bij de Nieuwe Brug, aan de Buitenkant en op het Kadijksplein in vlammen op. In het Rechthuis in de Watergraafsmeer proclameerde baljuw (rechterlijke ambtenaar) Cornelis Bormeester: 'Van dit ogenblik af zijn onze ketenen afgeworpen. Geen vreemdelingen zullen u meer beheersen. Alle verbintenissen van dwang en slaafse onderwerping aan de algemene vijand van Europa, aan de verstoorder van rust en welvaart en de onafhankelijkheid der volkeren, zeggen wij onherroepelijk en voor altijd op.' Een dag later trok het Franse garnizoen zich spoorslags terug uit de derde bestuurlijke hoofdstad van het keizerrijk. In afwachting van wat komen zou, verklaarde Amsterdam zich neutraal. Sinds de annexatie door Frankrijk waren hele volksbuurten (vooral in de Jordaan en op de Oostelijke eilanden) gesloopt, en was het aantal bedelaars zo toegenomen dat tuchthuizen bijna uit hun voegen barstten.

Op dat tijdstip hadden nog driehonderd mensen een baan bij eenendertig scheepswerven in de stad. Deze hadden echter een verouderde outillage en waren grotendeels ingericht voor de bouw van achterhaalde scheepstypen. Tot de werven die omstreeks die tijd nog in bedrijf waren hoorden: De Arend (Hoogte Kadijk), De Boot (Grote Wittenburgerstraat), Concordia (Oostenburger Voorstraat), Prins Casimirus (Hoogte Kadijk), Falck-oog (Bickerstraat), 't Fortuyn (buiten de Raampoort), De Haan (Bickerstraat), De Drie Haringen (Bickerseiland bij de Drie Haringen-brug), Hollandia (Grote Wittenburgerstraat), De Hollandia (Bickerstraat), De Hollandsche Tuyn (Bickerseiland), De Hoop (Bickerstraat), De Jaagschuit (bij de Weteringpoort), St. Jago (Bickerstraat), De Koning William (Hoogte Kadijk), De Jonge Tobias (Zoutkeetsgracht), Het Kromhout (Hoogte Kadijk), 't Witte Kruys (Kleine Kattenburgerstraat), De Gouden Leeuw (Kleine Kattenburgerstraat), De Nagtegaal (Grote Bickerstraat), De Olyphant (Kleine Kattenburgerstraat), De Oranjeboom (Bickerstraat), De Oude Omwerp (bij de Haarlemmerpoort), De Pelicaan (Hoogte Kadijk), De Zwarte Rave (Kleine Kattenburgerstraat), 't Roode Paard (Hoogte Kadijk), De Roode Galy (Nieuwe Teertuinen), 't Schaap (Vierwindenstraat op het Realeneiland), De Schol (Vierwindenstraat), De Vrede (Grote Wittenburgerstraat), Vredenhof (Hoogte Kadijk), De Walvis (Bickerstraat), Het Wapen van Amsterdam v/h De Koning David (Grote Wittenburgerstraat), 't Amsterdamsche Wapen (bij de Haarlemmerpoort), 't Wapen van Harlingen (Grote Wittenburgerstraat) en De Zwaan (hoek Eilandsbrug en Bickerstraat). Ook ten noorden van het IJ was het met veel bedrijven slecht gesteld. Van de circa zestig Zaanse werven uit de Gouden Eeuw was er nog één in bedrijf, terwijl de Noord-Hollandse walvisvaart, de papierindustrie en olieslagerijen al eerder in verval waren geraakt.

Koopman-koning

‘Wij Willem bij de gratie Gods Prins van Oranje-Nassau, Souverein Vorst der Vereenigde Nederlanden, enz. enz. enz. Aan allen die deze zullen zien of horen lezen, Salut! Doen te weten: Dat Wij ons op heden hebben begeven in het midden der groote Vergadering, representerende de Vereenigde Nederlanden, en aldaar hebben afgelegd den eed, Ons bij de Grondwet van den Staat voorgeschreven, Wij wederkeriglijk door die Vergadering als Souvereine Vorst dezer Landen zijn ingehuldigd.’ (uit de proclamatie van koning Willem I bij zijn eedaflegging op de grondwet. *Amsterdamsche Courant* van 30 maart 1814).

Op dinsdag 30 november 1813 ging het Britse oorlogsfregat *The Warrior* voor de Scheveningse kust voor anker. Tegen vier uur ’s middags werd de eenenveertigjarige erfprins Willem Frederik van Oranje aan land gebracht. Op 2 december arriveerde de zoon van de vroegere stadhouder Willem V per reiskoets bij herberg ‘De Tweehonderd Roeden’ aan de Haarlemmerweg, waar hem de sleutels van Amsterdam werden aangeboden. Vervolgens reed hij de stad in via de uit 1618 daterende Haarlemmerpoort. Na te zijn overgestapt in een door zes paarden getrokken rijtuig, ging het via de Haarlemmerdijk, de Haarlemmerstraat, de Herenmarkt, de Herengracht, het Koningsplein en de Kalverstraat naar de Dam. In de Burgerzaal van het paleis aanvaardde hij de regering. De dag daarop werd hij onder de naam koning Willem I in de Nieuwe Kerk uitgeroepen tot soeverein vorst. Op eigen verzoek gebeurde dit in de stad die zich in een tamelijk laat stadium bij de opstand tegen de Fransen had aangesloten, en waarvan de economie op dat tijdstip een absoluut dieptepunt had bereikt. Op 30 maart 1814 legde Willem I in de Nieuwe Kerk de eed op de grondwet af, die deels gebaseerd was op de destijds door de Fransen ingevoerde wetgeving. Artikel 36 bepaalde dat de uitvoerende macht bij de soevereine vorst berustte, en dat alleen hij het bestuur had over de koloniën. De Conventie van Londen op 13 augustus van dat jaar regelde de teruggave van de Nederlandse koloniale gebiedsdelen; echter met uitzondering van de Zuid-Afrikaanse Kaapkolonie, Ceylon, Berbice, Demerara en Essequibo. De Nederlandse bezittingen in Cochin aan de kust van zuidwestelijk India werd geruimd tegen het tineiland Banka. Als schadevergoeding voor het in bezit houden van de Kaapkolonie wees de Britse kroon zes miljoen pond sterling toe. Aan deze bepaling werd echter toegevoegd dat van dit bedrag zou worden betaald: een miljoen oorlogskosten aan Zweden, twee miljoen voor de verdediging van de Nederlandse grenzen en drie miljoen aan verdere kosten. De Nederlandse diplomaat en ambassadeur in Londen, Hendrik Fagel, toonde zich zeer tevreden over de bereikte resultaten, en noemde de overeenkomst de voordeligste transactie die het vaderland had gesloten sinds de vrede van Munster in 1648. Minister van Buitenlandse Zaken A.W.C. baron van Nagell daarentegen weigerde het verdrag te ondertekenen en bood zijn ontslag aan. Ook anderen waren teleurgesteld, maar Nederland was nu eenmaal niet in de positie om eisen te stellen aan het oppermachtige Engeland.

Op 19 augustus 1816 werden Java en onderhorigheden door Raffles’ opvolger John Tendall overgedragen aan de Nederlandse commissarissen-generaal Elout, Van der Capellen en Buyskes. In 1818 werd Raffles benoemd tot luitenant-gouverneur van Benkoelen (Benkulu), de enige stad op de Sumatraanse zuidwestkust die nog in Britse handen was. Met het Nederlands-Indische gouvernement raakte Raffles regelmatig in conflict, onder meer door het demonstratief laten hijsen van de Britse vlag aan de Sumatraanse kant van Straat Soenda. Op 21 september van dat jaar werd de stad Malakka aan Nederland teruggegeven. Met het oog op de groeiende rivaliteit tussen Engeland en Nederland in Indische archipel kreeg Raffles opdracht om een nieuwe handelshaven te vinden. Dicht bij de punt van het Maleisische schiereiland en even benoorden de evenaar slaagde hij in zijn opdracht. Het bij de Nederlanders onbekende eiland werd bevolkt door een kleine groep ‘Orang-lauts’ (zeezi-geuners: deels vissers deels piraten). Het strand dat Raffles onder ogen kreeg lag bezaaid met

mensenschedels, en naar hij hoorde maakten koppensnellers (Dajaks) in het met dicht oerwoud begroeide binnenland jacht op tot zes meter lange koningscobra's, tijgers en ander wild. Vlak bij de nederzetting waar Raffles voet aan wal had gezet, lag een heuvel met daarop de ruïnes van de oude hoofdstad Singapurra (stad van de leeuw). Aan een bevriende kolonel van de East India Company schreef Raffles: 'Deze plaats heeft een voortreffelijke haven, die dicht bij Siam (Thailand) ligt en slechts een week varen van China is verwijderd. Uw handelspost beheerst de Straat van Malakka en verzekert onze Chinavaarders te allen tijde en onder alle omstandigheden een doortocht.' Op grond van dit advies werd het eiland gekocht van de sultan van Johore (volgens de overlevering een afstammeling van Alexander de Grote), en op 29 februari 1819 werd op Singapore de Union Jack gehesen. Pogingen vanuit Batavia om Britse kolonisten er te verdrijven, liepen op niets uit, terwijl van Britse kant werd beweerd dat Nederland geen recht kon doen gelden op het teneiland Billiton. Bij het Verdrag van Londen in maart 1824 werden alle Nederlandse vestigingen op het vasteland van Azië aan Engeland overgedragen, met inbegrip van Malakka en Singapore. In ruil hiervoor kreeg Nederland alle Britse bezittingen op Benkoelen, Nias en Billiton. Beide partijen zouden geen betrekkingen onderhouden met inlandse vorsten in het gebied van de ander. Groot-Brittannië ontbond hiertoe een in 1819 met de sultan van Atjeh gesloten monopoliecontract, waarbij de Nederlandse overheid akkoord ging met de Britse eis dat men de soevereiniteit van Atjeh nooit zou schenden. Twee jaar later werden Singapore, Penang en Malakka verenigd tot de Straits Settlements, de nederzettingen aan de zeestraat. Door handelsovereenkomsten en politieke infiltratie werden de Straits Settlements in 1867 tot een Britse kroonkolonie uitgeroepen. Na de opening van het Suezkanaal in 1869 ontwikkelde de vrijhandelshaven Singapore zich ten koste van Batavia tot het maritieme kruispunt van het Verre Oosten. Het strategisch gelegen eiland waar de belangrijkste scheep- vaartroutes samenkwamen, werd een belangrijke stapelmarkt voor tin en rubber uit het Maleisische achterland, Britse manufacturen, metaalwaren en vuurwapens, Bengaalse opium, textiel uit India, zout en rijst uit Siam, Chinese zijde, thee, lakwerk en porselein, goud en koffie uit Sumatra, tin uit Perak en Singalor, kruidnagel, peper, nootmuskaat, kaneel en vele andere producten uit de regio.

Na het Congres van Wenen (september 1814-juni 1815) werden de voormalige Oostenrijkse Nederlanden (het huidige België) op aandrang van de grote mogendheden bij het Koninkrijk der Nederlanden gevoegd. De 'union intime et complète' moest een krachtige bufferstaat vormen tegen eventueel oplevend imperialisme van Franse kant. Op 16 maart 1815 kreeg Willem I de koningstitel, en op 21 september legde de verlichte despoot in Brussel de eed af op de ingrijpend gewijzigde grondwet. De verbintenis tussen het overwegend protestantse Noorden en het katholieke Zuiden werd intussen vergeleken met een slecht gefundeerd verstandshuwelijk, waarvan de partners binnen afzienbare tijd met slaande ruzie uiteen zouden gaan. In de Zuidelijke Nederlanden waren velen tegen de aansluiting. Niet in de laatste plaats vanwege de monumentale schuldenlast van de opgeheven VOC die op de belastingbetaler werd verhaald. Volgens de richtlijnen van 'koning-koopman' Willem I zouden de zuidelijke provincies zich vooral met industriële fabricage bezighouden. De producten ervan zouden door kooplui in de noordelijke provincies worden verkocht.

Het was mede door deze bepalingen dat België aan het begin van de negentiende eeuw kon worden beschouwd als de vijfde economische macht ter wereld. In januari 1817 gaf Willem I de op 3 augustus 1790 in Haslington in het Britse graafschap Lancashire geboren John Cockerill toestemming om het voormalige aan de Staat toebehorende zomerpaleis van de prinsbisschop van Luik in het park van Seraing als fabriek in te richten. Twintig jaar eerder had zijn vader William Charles Cockrel (vanwege de lastig uitspreekbare naam in het Franstalige gebied verbasterde deze in Cockerill) in Verviers de basis gelegd voor een op

moderne leest geschoeide fabriek voor textielmachines. Het werkkapitaal van dit bedrijf was in 1816 op acht miljoen gulden gebracht. John Cockerill die drie jaar eerder de leiding over het bedrijf had gekregen, kocht het complex in Seraing voor de vriendenprijs van 45.000 gulden. Daarnaast mocht hij zich verheugen in het feit van een koninklijke hoofdaandeelhouder. In Seraing werkte men met de eerste op cokes gestookte hoogovens in het Koninkrijk der Nederlanden. De grootste geïntegreerde industriële onderneming met een staalgieterij, hoogovens, walsen, smederijen en constructiewerkplaatsen op het Europese vasteland zou zich in eerste instantie toeleggen op de fabricage van stoommachines en weefgetouwen. In 1824 vestigde John Cockerill in Antwerpen een scheepwerf. Zes jaar later leverde de Société Cockerill de rails en de eerste stoomlocomotief voor de Belgische Staatsspoorwegen, wat een primeur was op het vasteland.

Het was de zakelijk ingestelde Willem I wel duidelijk dat de Britse handelsmacht op Java gebaseerd was op in Engeland vervaardigde katoenen lijnwaden; samen met Bengaalse opium het belangrijkste importproduct op Java. De opbrengsten van de in grote hoeveelheden aan de markt gebrachte textielproducten stelden de Britten in staat hoge prijzen voor Indische producten te bieden. Nederlandse kooplieden konden daaraan niet tippen, terwijl Nederlandse Oost-Indiëvaarders bij gebrek aan voldoende uitgaande lading vaak in ballast voeren. In 1823 bedroeg de totale waarde van op Java ingevoerde katoenen stoffen 3,7 miljoen gulden, waarvan drie miljoen Brits, tegen 192.000 gulden Nederlands. Dit katoen kwam uit de Zuidelijke provincies (met name Gent), want van een fabrieksmatige textielnijverheid benoorden de Schelde was nog geen sprake.

De uitdaging

Andere koninklijke initiatieven resulteerden in de oprichting van De Nederlandsche Bank, de Rijksmunt en de Nederlandsche Handel-Maatschappij, en in de aanleg van spoor- en waterwegen die vooral gefinancierd werden met de opbrengst uit de Indische gebiedsdelen. Met het oog op de zeewaardigheid van schepen richtte Willem I in 1824 in navolging van Lloyd's of London met drie Antwerpse zakenlieden het classificatiebureau Veritas op. De naam verwees naar de godin van de waarheid uit de Romeinse mythologie. Pas wanneer aan de eisen betreffende constructie, veiligheid en inrichting van deze en andere internationaal erkende instanties was voldaan, konden schepen tegen de gangbare tarieven worden verzekerd. Na de afscheiding met Nederland werd het classificatiebureau Veritas een Belgische zaak. In 1868 werd het bijkantoor in Parijs het hoofdkantoor.

Dit alles getuigde van durf en visie tegen een sociaaleconomische achtergrond van conservatisme en gebrek aan daadkracht. Wat de Nederlandse handelsvloot echter betrof, bleef het nog geruime tijd bij zeilvaart, ook al waren er pogingen in het werk gesteld om hierin verandering te brengen. In 1815 dienden twee Gentse ondernemers bij de Amsterdamse Kamer van Koophandel een voorstel in voor de exploitatie van een stoomvaartdienst voor binnenlands gebruik. De reactie was afwijzend. Wat was immers het nut van een dergelijk schip met brandstof die van ver moest worden gehaald en waarop aanzienlijke accijnzen rustten, terwijl de wind gratis was en de ruimen van zeilschepen volledig met handelswaar gevuld konden worden. De bakens leken te worden verzet toen het jaar daarop een revolutionaire vinding op scheepvaartgebied in zestien uur tijd van Margate naar Veere voer. Op 24 september 1816 ging een 17,8 meter lang en 4,2 meter breed stoomschip op het IJ voor anker. De hoge smalle schoorsteenpijp (een zogenoemde 'mât-cheminée') kon tevens als zeilmast dienen om waar mogelijk op brandstof te bezuinigen. *The Defiance* (de uitdaging) was een raderpakboot met kajuiten op de bak en de campagne en met een midscheeps geplaatste machine van twaalf paardenkracht. Op 10 mei van dat jaar was het schip na een omslachtige tocht van Hellevoet in de haven van Rotterdam afgemeerd. Gezagvoerder en eigenaar William Wager was het Kanaal overgestoken in de veronderstelling dat hij van de