

Door de mazen van het net

*Crisis en verborgen veerkracht
in Rotterdam ten tijde van het
napoleontisch continentaal systeem,
1806-1813*

Johan Joor

Boom Amsterdam

Deze uitgave is mede mogelijk gemaakt door financiële bijdragen van het Huygens Instituut voor Nederlandse Geschiedenis, Stichting Daendels en de Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) i.sm. het Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek – Vlaanderen (FWO)

Vormgeving omslag: Mijke Wondergem

Vormgeving binnenwerk: Steven Boland

© 2022 Johan Joor

© 2022 Boom uitgevers Amsterdam

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden veelelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch door fotokopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Voor het overnemen van (een) gedeelte(n) uit deze uitgave in bijvoorbeeld een (digitale) leeromgeving of een reader in het onderwijs (op grond van artikel 16, Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot Stichting Uitgeversorganisatie voor Onderwijslicenties, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.stichting-uvo.nl.

No part of this book may be reproduced in any way whatsoever without the written permission of the publisher.

ISBN 9789024442430

NUR 680

www.boomgeschiedenis.nl

www.boomuitgeversamsterdam.nl

Inhoud

Inleiding	7
1 Het continentaal systeem	17
<i>De betekenis van het continentaal systeem</i>	17
<i>De wording van het continentaal stelsel</i>	23
<i>Inhoud van het Decreet van Berlijn</i>	30
<i>De geografisch-militaire ontwikkeling van het continentaal stelsel</i>	36
<i>Inhoudelijke ontwikkeling van het continentaal stelsel</i>	46
<i>Formele ontwikkeling van het continentaal stelsel 1807-1809</i>	53
<i>Het stelsel op zijn hoogtepunt: 1810 – medio 1812</i>	57
<i>Het einde van het continentaal stelsel</i>	71
2 Nederland onder Napoleon en het continentaal stelsel	81
<i>Aanloop: de jaren 1795-1805</i>	81
<i>Lodewijk Napoleon: Koning van Holland, 1806-1810</i>	86
<i>De Inlijving bij het Franse Keizerrijk, 1810-1813</i>	103
<i>De gevolgen van het continentaal stelsel in Holland</i>	117
3 Rotterdam in de napoleontische tijd	123
<i>Opkomst in de zeventiende en achttiende eeuw</i>	123
<i>Revolutionaire tijden</i>	132

	<i>Het Koninkrijk Holland 1806-1810</i>	136
	<i>De Inlijving 1810-1813</i>	151
4	Rotterdamse bronnen van veerkracht: het land en de zee	189
	<i>Landbouw als hulpbron</i>	189
	<i>Zuidelijk Nederland: winst door verlies</i>	199
	<i>Het darknet van de vissers op de Noordzee</i>	221
	<i>Noordzeevisserij in woelige tijden</i>	227
	<i>Noordzeevisserij en de ontduiking van het continentaal systeem</i>	255
	<i>De centrale positie van Rotterdam in het netwerk</i>	303
5	Kooplieden in oorlogstijd: handel en overlevingsstrategieën	321
	<i>Handelsvarianten: neutrale scheepvaart</i>	321
	<i>Licentiehandel en -scheepvaart</i>	357
	<i>Koopliedenstrategieën</i>	386
	<i>Institutionele participatie</i>	396
	<i>Politieke participatie</i>	410
6	Rotterdam in de napoleontische tijd: crisis en verborgen veerkracht	417
	Noten	431
	Bijlagen	483
	Bijlage 1	483
	Bijlage 2	491
	Archieven	497
	Literatuur	501
	Illustratieverantwoording	517
	Personenregister	519

Inleiding

Rotterdam kan zich verheugen in een recent groeiende belangstelling voor de geschiedenis van de stad. Kort na elkaar zijn in 2020 twee flinke studies verschenen over Rotterdams geschiedenis: een over het koloniaal verleden en een ander over de relatie van de stad met de slavernij.¹ Beide publicaties staan op zichzelf en zijn vooral bedoeld als bron van informatie voor de tegenwoordige actuele belangstelling naar de slavernij en Nederlands rol daarin, maar zij kunnen eveneens worden beschouwd als welkome aanvullingen op de nieuwe geschiedschrijving van Rotterdam die rond de laatste eeuwwisseling in twee kloeke delen verscheen. In het eerste deel ging de aandacht uit naar de opkomst van Rotterdam als klein middeleeuws plaatsje tot koopmansstad in 1813, in het tweede, stond de verdere ontwikkeling van deze koopmanstad naar wereldhaven, in de negentiende en de twintigste eeuw centraal.²

Het jaar 1813 was niet zonder reden als cesuur gekozen. In dat jaar viel in november het napoleontische regime in Holland, waarna spoedig Willem Frederik, de Prins van Oranje, naar Nederland terugkeerde en er in staatkundig opzicht een nieuwe fase in de Nederlandse geschiedenis begon. De vlucht van de Fransen, in Rotterdam op 18 november waarna de volgende dag op de Sint-Laurenstoren de Oranjevlag werd gehesen,³ was tevens het einde van een woelige periode, die in 1795 met een revolutie was begonnen en waarin tal van veranderingen in gang waren

gezet. De oude federale Republiek der Zeven Verenigde Provinciën was verdwenen en daarvoor in de plaats was een gecentraliseerde eenheidsstaat teruggekomen, waarin nationale belastingen werden geheven, op uniforme wijze en volgens dezelfde wetboeken werd rechtgesproken en ook het binnenlands bestuurlijk stelsel was gecentraliseerd. Een andere belangrijke verandering was dat alle religieuze gezindten gelijke rechten hadden gekregen, waarmee deelname aan het stadsbestuur niet meer voorbehouden was aan leden van de calvinistische Gereformeerde Kerk.

Veel van deze veranderingen waren al direct in 1795 na de Bataafse Revolutie ingevoerd, maar dat proces was in 1801 feitelijk tot stilstand gekomen. Met de komst van Lodewijk Napoleon in juni 1806 hadden de bestuurlijke, juridische en fiscale vernieuwingen en de centralisatie van de staat echter weer een nieuwe impuls gekregen en spoedig zelfs een nog hogere vlucht genomen. Deze tendens had zich nadat Nederland in 1810 bij het Franse Keizerrijk was ingelijfd, nog eens versterkt doorgezet. De napoleontische tijd, de jaren 1806-1813, is dan ook een belangrijke periode in de Nederlandse geschiedenis geweest, want hoewel de staatkundige en institutionele vernieuwingen nog onvolledig waren, werd in deze periode toch de kiem voor de moderne natiestaat definitief gelegd. Dat proces van moderne staatsvorming zou na 1813 ook onomkeerbaar blijken te zijn, de anti-Franse leus van november 1813 'De oude tijden komen wederom!' ten spijt.⁴ Ook voor de Rotterdammers zelf was er inmiddels veel veranderd: stonden zij in het begin van 1795 nog met hun gezicht richting de middeleeuwen, eind 1813 was men 180 graden gedraaid en keek men richting de moderne tijd.

In dit boek staat Rotterdam in de napoleontische tijd centraal. Deze periode begon in juni 1806 met de proclamatie van Lodewijk Napoleon, Napoleons jongere broer, tot koning van Holland, waarmee meteen ook het Koninkrijk Holland werd gesticht. De periode eindigt in november 1813 met de vlucht van de Fransen en de ineenstorting van het napoleontische regime in Holland. De napoleontische tijd kende twee fasen: de eerste was die van het Koninkrijk Holland, waarin Nederland weliswaar een satellietstaat van Frankrijk was maar nog steeds formeel onafhankelijk; de tweede was de fase van de Inlijving, die begon in 1810 in maart voor Brabant en Zeeland en in juli voor Holland boven de rivieren en waarin het land onderdeel was van het Franse Keizerrijk en als zelfstandige staat had opgehouden te bestaan.

De geschiedenis van Rotterdam in de napoleontische tijd zou, evenals die van zijn koloniaal en slavernijverleden, als wat onderbelicht kun-

nen worden beschouwd. Weliswaar was een van de doelstellingen van de nieuwe geschiedschrijving van de stad zo'n twee decennia geleden om ook meer aandacht aan de ontwikkelingen van 1795 te geven en heeft Arie van der Schoor, de auteur van het eerste deel, zich ook op loffelijke wijze van die taak gekwetend, maar dat neemt niet weg dat de meeste details toch vooral de eerste, Bataafse jaren van de revolutieperiode betreffen. Overigens zijn de napoleontische jaren in het algemeen in de Nederlandse geschiedschrijving nog weinig bestudeerd, zij het dat met het werk van verschillende historici en andere specialisten, onder wie Martijn van der Burg, Jos Gabriëls, Lotte Jensen, Christiaan van der Spek, Bart Verheijen en Joost Welten inmiddels al wel een inhaal-slag is gemaakt.⁵

Voor de meesten van de circa 60.000 Rotterdammers in de napoleontische tijd zijn deze jaren zeer onzeker en een tijd van crisis geweest. Napoleon leek onoverwinnelijk en bepaalde het lot van staten en hun miljoenen inwoners naar willekeur. De oorlog woedde constant en eiste vooral onder de jeugdige mannen, die verplicht naar de slagvelden werden gestuurd, een zware tol. Nieuwsbladen werden gecensureerd en tijdens de Inlijving zelfs tot één krant beperkt waarin uitsluitend door de staat goedgekeurd nieuws stond. Militairen en gendarmes patrouilleerden op de buitenwegen en in de straten van de stad, maar ook in kerken, schouwburgen, cafés en trekschuiten. Beambten van de nieuwe politieorganisatie hielden de bevolking in de gaten, waarbij je al naar de gevangenis gestuurd kon worden of erger, als je kritiek had op – of een grap maakte over – het regime of Napoleon.

Bij dit alles waren ook de economische omstandigheden in de stad uitermate slecht. De internationale handel was een belangrijk onderdeel van de Rotterdamse economie geworden, waarvan ook de nijverheid sterk afhankelijk was en die zo, direct en indirect, veel Rotterdammers werk en inkomen gaf. Juist deze handel werd zwaar getroffen. Het al langer bestaande verbod op de handel met Engeland werd aangescherpt zodra Lodewijk Napoleon zijn koningschap had aanvaard en werd in november 1806 door Napoleon in het Decreet van Berlijn zelfs tot het grondbeginsel van zijn Keizerrijk gemaakt. Er kwam een ijzeren stelsel van verboden dat als continentaal stelsel bekend zou komen te staan. Dit stelsel zou tot het einde van de inlijving het economische leven van de stad bepalen.

Eerder onderzoek naar de gevolgen van het continentaal stelsel voor Amsterdam heeft aangetoond dat zij voor de stad ruïneus zijn ge-

weest.⁶ De Amsterdamse internationale handelspositie stond sinds de achttiende eeuw al onder druk door de opkomst van andere Europese grootmachten, met name Engeland en Frankrijk, waardoor het relatieve aandeel van de Republiek in de wereldgoederenhandel slinkende was. Absoluut gezien had de stad haar handel tot in het eind van de achttiende eeuw echter nog op behoorlijk peil weten te handhaven en rond 1800 was Amsterdam nog steeds een van de leidende, zo niet het leidende internationale financiële centrum geweest.

De situatie veranderde dramatisch in de napoleontische tijd. Als gevolg van het continentaal stelsel stortte de Amsterdamse economie definitief ineen. Amsterdam werd in de internationale goederenhandel geheel naar de marge gedrongen en moest zich er ook bij neerleggen dat Londen een onbereikbare voorsprong kreeg op financieel gebied. De crisis liet diepe sporen na in de stad. In korte tijd liep de bevolking sterk achteruit, veel van de achtergebleven Amsterdammers leefden in grote armoede en leegstaande en verkrotte huizen namen een prominente plaats in het stadsbeeld in. In korte tijd was Amsterdam onmiskenbaar verworden tot een stad ‘in verval’.⁷

Ook Rotterdam kreeg zwaar te lijden door het continentaal stelsel, maar de impact van deze crisis lijkt hier toch veel minder groot te zijn geweest. De stad had niet te maken met een bevolkingsafname en liet in de napoleontische jaren ook verder geen stedenbouwkundige onttafeling en sociale ontwrichting zien. Grote aanjager van de catastrofe in Amsterdam was het stilvallen van de internationale handel, waarmee ook Rotterdam te maken kreeg. Maar waarom presteerde de stad aan de Maas in deze jaren van crisis dan beter dan de stad aan het IJ en wat waren de gevolgen hiervan?

De twee bovenstaande vragen zijn het uitgangspunt van deze studie. Deze stoelt op reeds langlopend en uitgevoerd historisch onderzoek naar de napoleontische tijd, met name naar protesten in deze periode, maar heeft als directe ontstaansgrond een in 2016 op initiatief van en in samenwerking met Marjolein 't Hart gestart onderzoeksproject dat onder de naam ‘Managing the crisis’ aan het Huygens Instituut voor Nederlandse Geschiedenis en de Universiteit Antwerpen, met Hilde Greefs als projectontwikkelaar en Dirk Lueb als onderzoeker, is uitgevoerd.⁸ Doel van het project was een nader onderzoek te verrichten naar de lokale veerkracht en de rol van netwerken in tijden van crisis, waarbij de napoleontische crisis veroorzaakt door het continentaal stelsel nader zou worden onderzocht voor Rotterdam en respectievelijk Antwerpen.

Sedert de start van dit project heeft het begrip veerkracht of *resilience* sterk aan maatschappelijke betekenis en wetenschappelijke belangstelling gewonnen. In 2018 is ‘Op weg naar veerkrachtige samenlevingen’ zelfs een van de vijftientig routes geworden van het programma Wetenschapsagenda van de Nationale Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).⁹ De ontwikkeling van het begrip veerkracht hangt bovendien sterk samen met de rampenstudies of *disaster studies* waarvoor de belangstelling eveneens groeiende is in de afgelopen tijd en welke trend met het rondwarend coronavirus vermoedelijk voorlopig niet zal worden gekeerd. Bij deze studies ligt de nadruk echter vooral – en voor sommige beoefenaars zelfs exclusief – op het terrein van de natuurrampen, die zich dan plotseling (vulkaanuitbarsting, overstromingen) of langlopend (droogte) kunnen voordoen. Wel heeft zich binnen de rampenstudies een historisch subdiscipline ontwikkeld, de *historical disaster studies*, waarbij rampen ook vanuit een sociaal-economische invalshoek worden bestudeerd.¹⁰ Maar meestal gaat het in deze gevallen dan nog steeds om de reactie van stedelijke en rurale samenlevingen op natuurrampen en minder om een economische crisis, die op zichzelf als een catastrofe kan worden beschouwd.

In dit boek worden de economische crisis die het continentaal stelsel teweeg heeft gebracht en de wegen die de Rotterdammers, met name de kooplieden, hebben gevonden om deze het hoofd te bieden, anders gezegd de Rotterdamse veerkracht, dan ook niet zozeer behandeld binnen het zich nog steeds ontwikkelend theoretisch kader van de veerkracht en disaster studies, maar vooral vanuit een Rotterdams stadshistorisch perspectief. Een theoretische duiding blijft in deze studie achterwege, al hebben het onderzoek en de resultaten wel allerlei vragen opgeworpen, bijvoorbeeld over moraal en veerkracht. Verregaande samenwerking met een bezettende overheid kan immers een overlevingsstrategie zijn en daarmee een instrument van veerkracht, maar in hoeverre is dat strijdig met een moraal? Het begrip veerkracht lijkt daarmee zowel positieve als negatieve dimensies te hebben. Ook blijkt uit deze studie dat veerkracht actief én passief kan zijn. Mogelijk dat meer specifiek vervolgonderzoek hierover nog verder uitgewerkte uitspraken kan doen. Dit boek hoopt, zoals gemeld en zoals de twee andere recent verschenen studies, vooral een aanvulling te bieden op een tot dusver nog wat onderbelicht gebleven onderdeel van de Rotterdamse stadsgeschiedenis.

In het boek zal eerst een overzicht worden gegeven van de wording, de ontwikkeling, aard en betekenis van het continentaal stelsel. Het con-

tinentaal stelsel was op zich formeel simpel: bij het Decreet van Berlijn werden alle handel en alle contacten tussen Frankrijk en de door Frankrijk onderworpen gebieden op het continent met Engeland verboden. Dit stelsel werd in 1807 met het Decreet van Milaan verder uitgewerkt en aangescherpt. In de praktijk was de situatie echter veel complexer. De grenzen van het continentaal stelsel waren uiteraard fysiek afhankelijk van het gebied dat Napoleon onder zijn machtsbereik had. Die grenzen werden weer bepaald door de voortgang en de resultaten van de oorlog, die in de jaren 1806–1813 permanent en in verschillende delen van Europa woedde en die een zeer dynamisch karakter had. Een andere factor die het continentaal stelsel bepaalde, was de reactie van Engeland, die mede weer sterk werd beïnvloed door de economische ontwikkelingen in dit land. Complicerend daarbij was weer dat de Engelse economie juist in een zeer bijzondere fase verkeerde, doordat de industriële revolutie hier vliegkracht kreeg. De Engelse textielindustrie kon daardoor katoendraad, katoenen stoffen en katoenen kleding voor bijzonder lage prijzen produceren, waartegen de continentale textielindustrie zich onmogelijk wapenen kon.

Even complicerend was de openstelling van Zuid-Amerika, waar vanwege de politieke en dynastieke problemen waarmee Spanje te maken kreeg, een snelgroeiende onafhankelijkheidsbeweging op gang kwam. De nieuwe Zuid-Amerikaanse afzetmarkten bleken nieuwe en tot dan ongekende kansen te bieden aan de Engelse ondernemers, met veranderingen in de Europese machtsbalans als gevolg. Een andere invloedrijke ontwikkeling op het westelijk halfrond was de opkomst van de Verenigde Staten als internationale handelsmacht in het begin van de negentiende eeuw. Door de aankoop van Frans Louisiana in 1803 zagen de Verenigde Staten hun grondgebied verdubbelen en kwamen uitgestrekte gronden voor de op slavernij berustende katoenproductie binnen bereik. Daarnaast gingen de Verenigde Staten, doordat de bewegingsruimte van de Europese neutrale staten door het continentaal stelsel werd ingeperkt, ook een steeds grotere rol spelen in het internationale scheepvaart- en vrachtverkeer.

Als laatste, maar niet als minste kunnen hier ook nog Napoleons eigen aberraties aan worden toegevoegd. In zijn jacht naar eigen inkomsten en inkomsten voor de Franse staat was de keizer steeds meer geneigd om aanpassingen binnen het stelsel te maken, die feitelijk neerkwamen op regelrechte inbreuken. Deze werden door Napoleon voor lief genomen zolang zij maar geld in het laatje brachten. Door alle in-

werkende factoren was het continentaal stelsel een hogedrukvat, dat in de praktijk verre van statisch was. Het beschrijven hiervan lijkt wat dat betreft op het schaken op meer borden tegelijk.

In het tweede hoofdstuk wordt een beschrijving van Holland in de napoleontische tijd gegeven, waarbij ook bij de houding van Napoleon jegens Holland en de Nederlanders wordt stilgestaan. Ook het continentaal stelsel komt hier aan de orde, met name de wijze waarop gepoogd is om dit te handhaven en de gevolgen hiervan voor Holland. In de historiografie heerst de consensus dat Holland tot de landen behoorde die het meest te lijden hebben gehad van de blokkade. Zoals gezien was het continentaal stelsel inderdaad funest voor Amsterdam, dat in de zeventiende en achttiende eeuw het brandpunt was van de Hollandse economie. Opmerkelijk is dat, ondanks de breed gedeelde overeenstemming over de grote impact, het aantal studies over het continentaal stelsel in Nederland zeer beperkt is gebleven. Voor zover erover wordt geschreven, domineert bovendien het beeld dat Lodewijk Napoleon de Nederlanders volop is tegemoetgekomen en de blokkade nauwelijks heeft nageleefd. Dit beeld blijkt in de praktijk evenwel niet helemaal te kloppen en hieraan zal ook enige aandacht worden besteed. Voor een deel zal daarbij worden gerefereerd aan al eerder gepubliceerd werk.

In het derde hoofdstuk staat de schijnwerper op de stad Rotterdam. Na een overzicht van de ontwikkeling van Rotterdam van vissersdorp tot koopmansstad van internationale allure in de zeventiende en achttiende eeuw, komen de demografische, sociaal-economische, politieke en bestuurlijke aspecten van de Rotterdamse samenleving in de napoleontische tijd zelf aan de orde. Rotterdam had al vroeg, althans vóór dat Napoleon die verplicht stelde, een eigen Kamer van Koophandel, die een aantal gedetailleerde rapporten heeft geschreven over de situatie van de handel en nijverheid. Het economisch leven van de stad in deze jaren is daardoor relatief goed gedocumenteerd. Rotterdam heeft voorts het geluk over een prachtige bron te beschikken voor de meer alledaagse voorvallen in de stad. De stad werd namelijk de zetel van een groot politicarrondissement in de jaren van de Inlijving, dat ongeveer samenviel met de huidige provincie Zuid-Holland. Aan het hoofd van dit arrondissement stond de commissaris-generaal van Politie Antoine Delacoux de Marivault, tweede man in de Franse politiehierarchie in Holland en bevoegd om direct met het gezag in Parijs te communiceren. Van De Marivault zijn vijf delen bewaard gebleven met afschriften van brieven die hij heeft geschreven in de jaren 1811 tot eind november

1813, zijn eerste brief in de registers dateert van 6 mei 1811 en zijn laatste van 16 november 1813. Gemiddeld schreef hij wel acht brieven per dag, zodat het in deze verzameling om duizenden brieven gaat. Latere Rotterdamse historici hebben zich uitermate kritisch over De Marivault uitgelaten en hier was ook wel reden toe, daar hij in de eerste plaats een ijverig ambtenaar was van de Franse bezetter. Niettemin was De Marivault geen bruut die met ijzeren hand zijn politietaken uitoefende. Sterker nog, naast uiteraard steun aan het regime, was zijn doel vooral om een goed werkende politieorganisatie op te richten, waarin voor machtsmisbruik en willekeur geen plaats meer was. Het resultaat van zijn schrijfwijze is in ieder geval dat hij voor latere generaties een caleidoscopisch beeld van het Rotterdamse stadsleven in de jaren 1811-1813 heeft nagelaten. Sommige details zijn zo beeldend dat zijn correspondentie zo voor een script voor een historische politieserie zou kunnen worden gebruikt.

Nadat in het derde hoofdstuk ook de gevolgen van het continentaal stelsel voor Rotterdam in het bijzonder zijn beschreven, komen in het vierde en vijfde hoofdstuk de wegen die de Rotterdammers en dan met name de kooplieden hebben gevonden om de crisis te overleven aan bod. Het vierde hoofdstuk bestaat uit twee delen. In het eerste deel wordt de blik naar de landzijde gericht en met name gekeken naar de reserves en de mogelijkheden die het boerenachterland, de nabijgelegen provincies Zeeland en Brabant en het iets verder gelegen gebied van de voormalige Zuidelijke of Oostenrijkse Nederlanden konden bieden, alsmede het Duitse achterland dat via de Rijnvaart bereikbaar was. Door verschillende omstandigheden bleken deze gebieden allerlei nieuwe kansen te genereren, waarvan door de Rotterdamse kooplieden ook volop gebruik is gemaakt. Voor dit onderzoek naar de betekenis van deze gebieden voor de handel van Rotterdam, is veel uit het relatief onbekende archief van de Franse consul in Rotterdam geput.

In het tweede gedeelte van het vierde hoofdstuk gaat de blik naar het westen waar de Noordzeevissers, die voornamelijk in het Maasgebied en de Zuid-Hollandse kust geconcentreerd waren, de Rotterdamse kooplieden onverwachte en ongekende kansen geboden hebben om hun ondernemingen *in business* te houden. In feite was er sprake van een *darknet*, waarbinnen vissers op uitgebreide schaal illegale contacten met Engeland onderhielden en zo de Rotterdamse kooplieden niet alleen van goederen konden blijven voorzien, met name van gesmokkelde koloniale producten, maar ook hun netwerken hebben kunnen blijven onder-

houden door het illegale transport van correspondentie en passagiers. Tijdens een vorig onderzoek was hierover al enig aansprekend materiaal uit de archieven van het ministerie van Justitie en Politie over de tijd van Lodewijk Napoleon boven tafel gekomen, maar die gegevens, hoe mooi al op zich, bleken in het niet te vallen bij de veelheid van details die hierover voor de tijd van de Inlijving zijn te vinden in de correspondentie van De Marivault. Vanaf het begin van zijn ambtsaanvaarding heeft De Marivault zich, tevergeefs, vastgebeten in het opsporen en bestrijden van de illegale ‘communicatie’ die de Noordzeevissers in stand hielden. Dit thema domineert dan ook in zijn correspondentie. Mooi materiaal over de Noordzeevervisserij was eveneens te vinden in de archieven van het Hollandse ministerie van Marine, tijdens de Inlijving de ‘Zeeprefect’, dat voor de periode 1806–1813 tot dusver nog nauwelijks was geraadpleegd.

In het vijfde hoofdstuk wordt de veerkracht op meer individueel niveau bestudeerd. Vanouds vielen kooplieden in tijden van oorlog terug op uitwijkmogelijkheden, waaronder de neutrale scheepvaart die formeel plaatsvond onder vlaggen van landen die niet bij de oorlog betrokken waren en de kaapvaart. Gekeken wordt of deze alternatieven eveneens van belang zijn geweest voor de Rotterdamse kooplieden in de napoleontische tijd. In de jaren van de Inlijving, toen neutrale scheepvaart feitelijk niet meer mogelijk was, kwam Napoleon zelf nog met een hulplijn voor de handel, met name de uitgifte van licenties, waarmee de koopman toestemming kreeg om een schip uit te sturen naar het buitenland, inclusief Engeland. Aan het licentiesysteem zaten veel haken en ogen, niet in het minst omdat het aanvraagtraject volstrekt ondoorzichtig was. Niettemin was het voor Rotterdam toch een soort van emancipatie dat deze plaats als enige, naast Amsterdam, werd aangewezen als plaats waar in Holland licentieschepen konden worden uitgereed. Ook voor dit gedeelte is gebruikgemaakt van relatief onbekende bronnen, met name uit dossiers in het archief van de ministre des Manufactures et du Commerce of de minister van Nijverheid en Handel in Parijs.

Na deze alternatieven worden als laatste in het vijfde hoofdstuk nog enkele specifieke strategieën geanalyseerd, waarvan al bekend was dat deze ook door de Amsterdamse kooplieden in de napoleontische tijd zijn gebruikt. Onderzocht wordt in hoeverre deze strategieën ook bekend waren in de Rotterdamse koopmansgemeenschap. Naast overeenkomsten bleken er enige opmerkelijke verschillen. Zo participeerden de

kooplieden van Rotterdam, anders dan de Amsterdamse, volop in nieuwe instituties, waarvan de Kamer van Koophandel wel de belangrijkste was. Ook nam een nieuwe, postrevolutionaire generatie van actieve kooplieden deel aan het Rotterdamse stadsbestuur. In Amsterdam zou het stadsbestuur juist volledig gedomineerd blijven door leden van de kooplieden- en regentengeslachten van het ancien régime.

Tot slot worden in het laatste hoofdstuk de resultaten van het onderzoek nogmaals geresumeerd en een laatste beschouwing gegeven over de mazen in het net die de Rotterdamse kooplieden in de napoleontische jaren hebben gevonden, de verschillen met Amsterdam en de gevolgen daarvan op de langere termijn.

Het continentaal systeem

De betekenis van het continentaal systeem

*Het continentaal systeem of stelsel, de blokkade en het principe
fundamenteel*

Het continentaal systeem is een vat vol tegenstrijdigheden en de bestudering ervan is complex. De naam op zich levert al problemen op in de historiografie. Verschillende historici die zich intensief met de bestudering van het continentaal systeem hebben beziggehouden pleiten er dan ook voor om een scherp onderscheid te maken tussen het continentaal systeem en de blokkade, waarbij de verwarring nog wordt vergroot doordat voor beide begrippen ook weer synoniemen al of niet in vertaalde varianten in gebruik zijn geraakt.¹ ‘Continentaal systeem’ of ‘continentaal stelsel’ wordt door sommige historici dan bij voorkeur gereserveerd voor het politiek Europees statensysteem dat door Napoleon al voor 1806 werd gecreëerd om de Franse militaire en politieke dominantie op het Europese continent te bewerkstelligen en te handhaven, terwijl de ‘blokkade’ of ‘continentale blokkade’ wordt gereserveerd voor Napoleons economische politiek vanaf de afkondiging van het Decreet van Berlijn op 21 november 1806, dat bedoeld was om Engeland te treffen door alle handel en contacten met dit land te verbieden voor Frankrijk en voor alle door Frankrijk onderworpen Europese continentale staten.² Hoewel het maken van een functioneel onderscheid tussen ‘continentaal systeem’ en ‘blokkade’ vanuit een historisch analytisch oogpunt valt te rechtvaardigen, is het scherp handhaven van een apart

en exclusief gebruik van deze twee begrippen voor de periode na 1806 minder relevant. Napoleon zelf beperkte zich in ieder geval niet tot het gebruik van 'blocus' of 'blocus continental' (blokkade) om zijn politiek die hij met het Decreet van Berlijn had ingezet te duiden, maar sprak in zijn brief aan Lodewijk in april 1808 ook expliciet van 'système continental' (continentaal systeem).³ De term zou in de jaren nadat het Decreet van Berlijn was afgekondigd ook regelmatig, naast *blocus* of *blocus continental*, in zijn correspondentie terugkeren en nog tijdens zijn verbanning op Sint-Helena zou hij in een gesprek op 20 april 1816 met kolonel Wilks, de Engelse gouverneur van het eiland, op deze politiek terugkijken als 'mon système continental'.⁴

Het continentaal systeem waarover Napoleon in zijn uiteindelijke ballingsoord met Wilks sprak, betrof, zoals hierboven ook al is aangegeven, het politiek-economisch stelsel dat hij instelde met de proclamatie van het Decreet van Berlijn op 21 november 1806. De wording en de inhoud van dit decreet zullen hierna nog gedetailleerder aan de orde komen, maar voor de beschouwing van de betekenis van het continentaal stelsel volstaat hier dat volgens het eerste artikel de Britse eilanden in staat van blokkade werden verklaard, waarbij in het tweede artikel nog eens expliciet alle handel en bovendien alle correspondentie naar de Britse eilanden werden verboden.⁵ Van groot belang was ook de preambule van het decreet, waarin eerst een uitgebreide internationaalrechtelijke motivatie van het afkondigen van de blokkade werd gegeven en vervolgens, nog belangrijker, het decreet tot het 'fundamenteel grondbeginsel' of het *principe fondamental* van het Keizerrijk werd gemaakt.

Het Decreet van Berlijn was onderdeel van een schier eindeloze reeks van maatregelen en tegenmaatregelen in een langdurig conflict tussen Engeland en Frankrijk dat volgens sommige historici te herleiden was tot in de zeventiende eeuw en waarin economische belangen, met name handelsbelangen, centraal stonden.⁶ Vanaf 1793 had dit conflict een grimmiger karakter gekregen, nadat de nieuwe revolutionaire Franse Republiek, welke sinds 1792 al in oorlog met Pruisen en Oostenrijk verkeerde, ook de oorlog aan de 'koning van Engeland' (en de stadhouder van Holland) had verklaard. Frankrijk en Engeland zouden vervolgens, Frankrijk eerst onder het revolutionaire regime en vanaf eind 1799 onder Napoleon Bonaparte tot in 1815, vrijwel constant oorlog met elkaar voeren, slechts onderbroken door een kort intermezzo van tijdelijke al-

BULLETIN DES LOIS.

N.° 123.

(N.° 1998.) DÉCRET IMPÉRIAL qui déclare les Iles britanniques en état de blocus.

Au camp impérial de Berlin, le 21 Novembre 1806.

NAPOLÉON, EMPEREUR DES FRANÇAIS,
ROI D'ITALIE,

Considérant,

1.° Que l'Angleterre n'admet point le droit des gens suivi universellement par tous les peuples policés;

2.° Qu'elle répute ennemi tout individu appartenant à l'état ennemi, et fait en conséquence prisonniers de guerre, non-seulement les équipages des vaisseaux armés en guerre, mais encore les équipages des vaisseaux de commerce et des navires marchands, et même les facteurs de commerce et les négocians qui voyagent pour les affaires de leur négoce;

3.° Qu'elle étend aux bâtimens et marchandises du commerce et aux propriétés des particuliers le droit de conquête, qui ne peut s'appliquer qu'à ce qui appartient à l'état ennemi;

4.° Qu'elle étend aux villes et ports de commerce non fortifiés, aux havres et aux embouchures des rivières, le droit de blocus, qui, d'après la raison et l'usage de tous les peuples policés, n'est applicable qu'aux places-fortes;

2. IV.° *Série.*

Rr

Qu'elle déclare bloquées des places devant lesquelles elle n'a pas même un seul bâtiment de guerre, quoiqu'une place ne soit bloquée que quand elle est tellement investie, qu'on ne puisse tenter de s'en approcher sans un danger imminent;

Qu'elle déclare même en état de blocus des lieux que toutes ses forces réunies seraient incapables de bloquer, des côtes entières et tout un empire;

5.° Que cet abus monstrueux du droit de blocus n'a d'autre but que d'empêcher les communications entre les peuples, et d'élever le commerce et l'industrie de l'Angleterre sur la ruine de l'industrie et du commerce du continent;

6.° Que tel étant le but évident de l'Angleterre, quoiqu'elle fasse sur le continent le commerce des marchandises anglaises, favorise par-là ses desseins et s'en rend le complice;

7.° Que cette conduite de l'Angleterre, digne en tout des premiers âges de la barbarie, a profité à cette puissance au détriment de toutes les autres;

8.° Qu'il est de droit naturel d'opposer à l'ennemi les armes dont il se sert, et de le combattre de la même manière qu'il combat, lorsqu'il méconnaît toutes les idées de justice et tous les sentimens libéraux, résultat de la civilisation parmi les hommes;

NOUS AVONS RÉSOLU d'appliquer à l'Angleterre les usages qu'elle a consacrés dans sa législation maritime.

Les dispositions du présent décret seront constamment considérées comme principe fondamental de l'Empire jusqu'à ce que l'Angleterre ait reconnu que le droit de la guerre est un, et le même sur terre que sur mer; qu'il ne peut s'étendre ni aux propriétés privées, quelles qu'elles soient, ni à la personne des individus étrangers à la profession des armes, et que le droit de blocus doit être restreint aux

Begin met preambule van het Decreet van Berlijn, 21 november 1806

Vervolg van het Decreet van Berlijn, 21 november 1806, met het eind van de preambule waarin de blokkade tot 'principe fundamental' wordt gemaakt

gemene vrede in 1802-1803. Het hinderen van elkaars handel en scheepvaart was een regelmatig terugkerend element in de controverse, wat in oorlogstijd door beide partijen ook al snel naar een algemeen in- en uitvoerverbod en blokkades in verschillende varianten was getild. Zo had het Directoire de Franse revolutionaire regering bij decreet van 18 januari 1798 al alle invoer van Engelse waren en producten in het land verboden, ongeacht het land van waaruit of de nationaliteit van het schip waarmee die goederen werden aangevoerd.⁷ Met het Decreet van Berlijn sloeg Napoleon echter een fundamenteel nieuwe weg in, waardoor het decreet toch als een breuk in de reeks van maatregelen in het langlopende conflict tussen beide landen kan worden gezien. In de eerste plaats beperkte Napoleon het handelsconflict niet meer tot de oorlogvoerende staten Frankrijk en Engeland, maar sleepte hij ook andere landen op het Europese continent hierin mee. De blokkade werd van een nationaal Frans tot een continentaal Europees project gemaakt. In de tweede plaats maakte hij de economische politiek zoals uiteengezet in het Decreet van Berlijn tot de leidraad van zijn beleid in de daaropvolgende

jaren. Deze toezegging in de preambule gedaan zou in de praktijk geen loze belofte blijken te zijn. De verdere uitbouw van het continentaal systeem zou Napoleons politiek in de daaropvolgende jaren in belangrijke mate bepalen en ook de motor van zijn militaire expansie zijn. Uiteindelijk zou het continentaal stelsel, dat door Engelse tegenmaatregelen en nieuwe reacties van Napoleon daarop steeds ingewikkelder zou worden, ook de reden voor zijn Russische campagne in 1812 en daarmee zijn ondergang zijn.

Historiografisch overzicht

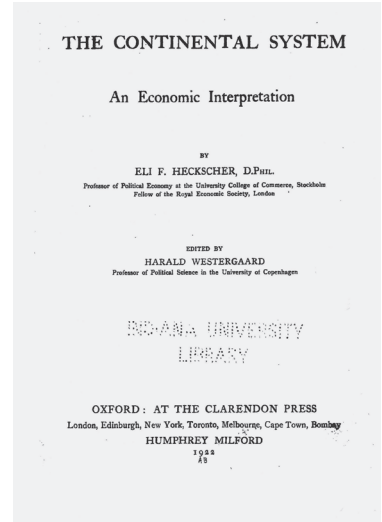
Over de betekenis van het continentaal stelsel is door historici in de loop der jaren verschillend gedacht. Opmerkelijk is dat vrij algemeen wordt aangenomen dat de economische aspecten in de napoleontische historiografie altijd sterk onderbelicht zijn gebleven.⁸ Het continentaal stelsel lijkt hierop echter tot op zekere hoogte een uitzondering te maken. Al in 1913 publiceerde de Franse historicus Marcel Dunan een uitgebreid overzicht van vanaf 1850 verschenen kleinere en grotere wetenschappelijke studies gewijd aan het continentaal stelsel.⁹

Verschillende van deze werken keren terug in de nog steeds fenomenale studie van de Zweedse economisch historicus en politiek econoom Eli Heckscher *The Continental System: An Economic Interpretation* dat in 1922 verscheen. Ondanks de welhaast frivole aanleiding, een 'gelegenheidswerkje' voor het afscheid van een collega, is dit boek nog steeds een standaardwerk. Een van de conclusies van Heckscher is dat de uitwerking van het continentaal stelsel als wapen tegen Engeland beperkt is gebleven, vooral omdat het aan interne tegenstrijdigheden ten onder ging.¹⁰ Meer onder de indruk is Heckscher echter van de gevolgen voor continentaal Europa, in welk verband hij de afkondiging van het Decreet van Berlijn 'epoch-making' noemt.¹¹ Wel signaleert hij, deels verspreid door zijn werk, grote verschillen in de uitwerking van de blokkade per periode, staat en gebied.¹²

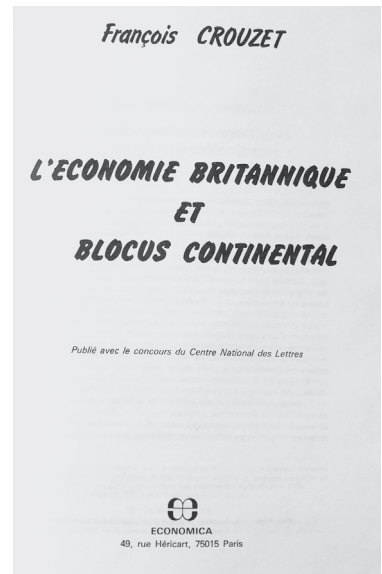
Heckschers economisch historische benadering van het continentaal stelsel kreeg enkele decennia na de publicatie van zijn studie een vervolg met het proefschrift van de Franse historicus François Crouzet dat hij in 1956 – een kleine vier jaar na het overlijden van Heckscher – verdedigde en in 1958 als handelseditie publiceerde. In dit proefschrift, *L'Économie Britannique et le Blocus Continental (1806-1813)*, dat als een tweede mijlpaal in de historiografie van het continentaal stelsel kan

worden beschouwd, concludeerde Crouzet, na uitputtend archiefonderzoek, dat het continentaal stelsel, anders dan Heckscher beweerde, wel degelijk ook voor Engeland serieuze economische gevolgen had gehad.¹³

Na Crouzets publicatie bleef het lange tijd rustig op historiografisch gebied. Er verschenen weliswaar enkele artikelen en de problematiek van het continentaal stelsel kwam in overzichtswerken aan bod, maar de publicatie van systematische onderzoeken en/of uitgebreide monografieën bleef zo goed als geheel uit. Een uitzondering hierop vormde het proefschrift van de Engelse historicus Geoffrey Ellis *Napoleon's Continental Blockade: The Case of Alsace* dat in 1981 werd uitgebracht. Met dit werk wilde Ellis een ander aspect van het continentaal stelsel belichten, dat in de historiografie tot dan steeds verwaarloosd was. Hadden historici het continentaal systeem steeds vanuit het perspectief van de zee beschreven en de maritieme aspecten bestudeerd, volgens Ellis had het stelsel dat Napoleon met het Decreet van Berlijn had geïntroduceerd ook grote effecten gehad voor de economie dieper landinwaarts, buiten de kuststreken, en waren de landaspecten minstens zo belangrijk geweest.¹⁴ Door de opkomende katoenindustrie in de Elzas te bestuderen, kwam Ellis tot de conclusie dat het continentaal stelsel niet alleen destructief had uitgewerkt door de vernietiging van de internationale handel, maar ook positief door marktintegratie op het continent waardoor de positie van de continentale industrie verbeterd werd.¹⁵ Ellis' aanpak om de landzijde te belichten en de positieve uitwerking te benadrukken, die de blokkade met name voor de industrie had gehad, was niet geheel nieuw. Wel plaatste hij deze aspecten en het belang van regionale verschillen als een van de eerste onderzoekers van het continentaal stelsel centraal in het debat.



Titelpagina van Eli F. Heckscher, *The Continental System: An Economic Interpretation* (1922)



Titelpagina van François Crouzet, *L'Economie Britannique et le Blocus Continental*

De internationale herwaardering van de napoleontische geschiedschrijving die vanaf de jaren negentig in de historiografie valt waar te nemen en die tot een soort van *New Napoleonic History* heeft geleid, met historici als Michael Broers, Philip Dwyer en Alan Forrest, die een brede maatschappelijke en culturele geschiedschrijving ambiëren, bij voorkeur in internationaal comparatief verband, is tevens van invloed op een hernieuwde belangstelling voor het continentaal stelsel geweest. In de recente geschiedschrijving van het continentaal stelsel is eveneens een sterk internationaal comparatief element terug te vinden, waarbij meer dan in de traditionele historische werken uit de twintigste eeuw ook ruim aandacht aan lokale en regionale aspecten en aan de betekenis van het continentaal stelsel voor de andere landen dan de hoofdrolspelers Frankrijk en Engeland wordt besteed.

Van relatief recente datum is ook de aandacht voor het microniveau, in het bijzonder de betekenis van het continentaal stelsel voor bepaalde beroepsgroepen, met name de kooplieden in de havensteden, waarbij hun reacties op de door de blokkade opgeworpen hindernissen en problemen worden onderzocht. Op dit gebied is in de laatste jaren door met name de Italiaans-Franse historica Silvia Marzagalli veel werk verricht. Zij promoveerde in 1999 op een vergelijkend onderzoek naar strategieën van kooplieden ten tijde van het continentaal stelsel in Bordeaux, Hamburg en Livorno.¹⁶ Een van haar conclusies was dat zelfs in deze door de blokkade zwaar getroffen havensteden het sombere beeld dat in de historiografie altijd is geschetst enigszins kan worden genuanceerd, doordat een deel van de kooplieden erin slaagde om zich razendsnel aan de nieuwe omstandigheden aan te passen.¹⁷

Bij de napoleontische historici voegden zich in de laatste jaren ook enkele historici die dieper in de economische geschiedenis geworteld waren en die beïnvloed waren door de *New Institutional Economics*, onder wie de eminente Ierse econoom en historicus Kevin H. O'Rourke. Zijn exploraties van het continentaal stelsel strekten zich juist uit naar de andere, eveneens nog wat onderbelichte zijde van het spectrum: in plaats van het tot dan toe gebruikelijke nationale en van meer recente datum regionale en lokale niveau, onderzocht hij de gevolgen van het continentaal stelsel op wereldschaal. Na bestudering van onder andere de ontwikkeling van handelsvolumes voor verschillende landen en internationale prijsontwikkelingen, stelde O'Rourke vast dat de impact van het continentaal stelsel groot en wereldwijd is geweest. De

napoleontische oorlogen en met name het continentaal stelsel hadden voor alle betrokken landen verlies aan welvaart betekend, waarbij er wel onderlinge verschillen waren. De gevolgen van het stelsel waren voor Engeland het minst nadelig geweest.¹⁸

Opmerkelijk is dat ook Ellis twee decennia na het verschijnen van zijn proefschrift de behoefte had om zijn positieve inschatting van het continentaal stelsel ingrijpend te herzien. Van de creatie van een geïntegreerde continentale markt was volgens hem bij nader inzien toch geen sprake geweest. Het stelsel was door Napoleon vooral gebruikt om de Franse belangen te dienen en daarmee was dit vanuit Europees perspectief gezien geen integrerende maar juist het tegendeel, een sterk desintegrerende kracht geweest.¹⁹

De wording van het continentaal stelsel

Trafalgar en Derde Coalitieoorlog

Evenals het Heilig Roomse Rijk dat volgens Voltaire noch heilig, noch rooms, noch een rijk was, zou het continentaal systeem noch continentaal, noch een systeem kunnen worden genoemd. Het systeem was, praktisch, niet continentaal, omdat de in het Decreet van Berlijn afgekondigde blokkade zich geografisch nimmer tot het gehele continent heeft uitgestrekt. Bovendien, wat abstracter maar niet minder belangrijk, de blokkade was nooit een Europees continentaal maar vanaf het begin primair een napoleontisch Frans project. Ook het kenmerk van een stelsel geeft enige problemen. Napoleon was vooral stelselmatig pragmatisch en vanuit dit pragmatisme wist hij zijn eigen Berlijns systeem voortdurend te doorkruisen met tegenstrijdige maatregelen die contraproductief waren voor het handhaven van de blokkade en daarmee ondermijnend uitpakten voor het bereiken van zijn ultieme doel: het verslaan van Engeland. Zelfs in 1811, op het hoogtepunt van zijn macht, toen de blokkade, gezien de uitgebreide aandacht hiervoor in zijn correspondentie,²⁰ nog sterker dan anders de speerpunt van zijn politiek was en het apparaat voor de handhaving ervan het meest uitgebreid, strooide Napoleon zelf zand in de raderen door tegelijk met het opvoeren van repressie voor het overtreden van blokkadebepalingen, de handel met Engeland via licenties toe te staan voor een beperkte groep van voornamelijk Franse handelaren.



Kaart van het Franse Keizerrijk, verdeeld in 133 departementen, 1811 (J. Bonissel)

Dat Napoleon moeite had een vaste koers te varen, was mede het gevolg van zijn eigen ambivalentie ten aanzien van het gebruik van het continentaal stelsel, dat hij wilde inzetten voor verschillende doeleinden: militair, politiek, economisch en fiscaal-financieel. Deze belangen vielen zelden samen, waarbij hij bovendien voortdurend werd ingehaald door nieuwe politieke en militair-geografische ontwikkelingen die door de permanente staat van oorlog werden gegenereerd. Erg lastig voor een effectieve uitwerking en succesvolle toepassing van zijn stelsel was verder dat Engeland juist een ingrijpende sociaal-economische en maatschappelijke transitie doormaakte, die kort als de industriële revolutie kan worden samengevat. Verliep dit proces, dat de Engelse industrie een ongekend gunstige en unieke concurrentiepositie opleverde, grotendeels buiten Napoleons aandachtsveld en in ieder geval geheel buiten zijn controle om, goed op de hoogte was de keizer wel van wat wellicht het grootste obstakel was om het continentaal systeem voor hem succesvol te maken, namelijk het gegeven dat Frankrijk in 1806 maritiem volledig machteloos was en Engeland de hegemonie op zee bezat.

Het einde van de Franse macht ter zee was op 21 oktober 1805 definitief bezegeld door de overwinning van de Engelse vloot onder Horatio