

Noord-Holland in 1811: leeg, waterrijk en omgeven door twee zeeën. Napoleon heeft in deze provincie heel wat kilometers afgelegd, per koets en te paard. Hij maakte korte stops in enkele plaatsen, maar heeft vooral tijd gehad het Noord-Hollandse landschap op zich in te laten werken. DOOR ANJA KRABBen

Napoleon in de polder



Kaart van Noord-Holland uit 1800, inzet plattegrond van Alkmaar, uitgever: G.G. en J. Robinson, Londen (Noord-Hollands Archief)

Op de oude kaart van Noord-Holland uit 1800 hiernaast is duidelijk te zien op welke manier Noord-Holland er rond 1800 anders uitzag dan nu. De provincie had meer binnenwateren (meren) en een aanmerkelijk groter IJ ten noorden van Amsterdam. De Zuiderzee kon nog vrij binnenstromen aan de oostkust. Op de kaart zijn de Beemster, Schermer, Wormer en Purmer duidelijk zichtbaar, meren die in het begin van de 17e eeuw zijn drooggemalen in opdracht van rijke Amsterdamse kooplieden. De Haarlemmermeer ten zuidoosten van Haarlem was nog niet leeggepompt, dat gebeurde pas in 1852. De Anna Paulownapolder, de laatste met particulier geld aangelegde polder in Nederland, is in 1846 ontstaan. Pas in de 20ste eeuw is de laatste polder drooggelegd. Dat is de Wieringermeer (rechtsboven op de kaart deels schuil gaand achter de plattegrond van Alkmaar), deze kwam er nadat de Noordzee en de Zuiderzee van elkaar werden afgesloten met de Afsluitdijk (1932), waardoor het IJsselmeer ontstond. Het Noord-Hollands kanaal (80 km lang tussen IJ en Noordzee bij Den Helder) is in 1824 in gebruik genomen, het Noordzeekanaal (tussen Amsterdam en IJmuiden-Velsen) in 1876.

Gelegen tussen de twee zeeën, Noord- en Zuiderzee, met het meeste land lager gelegen dan de zeespiegel, mag het duidelijk zijn dat de strijd tegen het water in Noord-Holland altijd een grote rol heeft gespeeld. Texel en Wieringen (in 1811 nog een eiland) behoren tot de hoogste en oudste delen van Noord-Holland. Evenals het duinlandschap, een smalle strook langs de westkant. Rond het jaar 1000 werden de eerste dijken aangelegd. In 1250 was er al een dijk van 126 kilometer lang om West-Friesland heen om het land te beschermen.



Deel van de choro-hydrografische kaart van de omgeving Amsterdam uit 1807-1810 (Noord-Hollands Archief)

tegen de zee: de West-Friese Omringdijk. Het grootste deel van de dijk is nu nog duidelijk zichtbaar in het landschap. Een deel van deze dijk zal Napoleon ook hebben bereiden vanuit Medemblik.

Koets en trekschuit

In 1811 was het aantal bestrate wegen in Holland, ook Noord-Holland, beperkt. De wegen die geplaveid waren, waren meestal vanuit een stad aangelegd, voortgekomen uit particulier of stedelijk initiatief, die de stad met omliggende plaatsen verbond. Zelden verbonden straatwegen steden onderling. Een uitzondering is de weg tussen Hoorn en Enkhuizen, die werd al in 1671 verhard. Adjunct-burgemeester J.W. Huydecoper van Hoorn wilde dit plaveisel graag uitbreiden met een verharde weg ten noorden van het dorp, laat hij op 18 oktober in een brief aan Napoleon weten, omdat 'de huidige wegen ten noorden van het dorp in de winter nu geheel onbegaanbaar zijn, een geplaveide zal de handel favoriseren'. De oudste landwegen liepen over strandwallen, zoals de oude rijksweg

van Alkmaar naar Haarlem en Leiden. En over dijken, zoals over de West-Friese Omringdijk of de zeedijk vanuit Amsterdam naar Diemen en Muiden.

In de 18de eeuw werd er een weg aangelegd naast de trekvaart van Amsterdam naar Haarlem. Een weg die er nu, weliswaar gemoderniseerd, nog steeds ligt. De route die Napoleon van Amsterdam naar Haarlem heeft afgelegd (en terug) zal dan ook weinig anders zijn geweest dan vandaag de dag.

Koning Lodewijk Napoleon was de eerste die de aanleg van straatwegen op nationaal niveau aanpakte. Hij liet wegen aanleggen tussen Den Haag en Haarlem en tussen Utrecht en Apeldoorn (niet toevallig allemaal plaatsen met koninklijke residenties.) Na de inlijving bij het keizerrijk in 1810 werden er bij keizerlijk decreet keizerlijke wegen (*routes impériales*) aangelegd, die werden verbonden met de reeds bestaande wegen in het keizerrijk. In sommige delen was nog geen weg te vinden. Napoleon reisde op 15 oktober vanuit Amsterdam via Broek in Waterland, Hoorn en Medemblik tot

aan 't Zand (destijds een buurtschap). Daar komt de koets tot stilstand omdat de dijk hier ophoudt. Hij moet te paard verder trekken door het duinzand.

Het waterrijke (Noord-)Holland had een dicht en goed werkend netwerk van trekvaarten, waarschijnlijk heeft dat de aanleg van wegen lange tijd beperkt. Later in de 19e eeuw geldt dat ook voor de aanleg van spoorwegen, die in Nederland in vergelijking met de omringende landen laat zijn aangelegd.

Het reizen per trekvaart was relatief gezien redelijk comfortabel. Trekschuiten waren lange schepen met een kajuitachtige opbouw, waarin passagiers beschut konden zitten. Inwendig waren er twee afdelingen, de roef en het ruim. Het ruim was voor de gewone passagiers, in de roef betaalde men meer. De roef lag aan de achterkant en had dubbele deuren naar de achterplecht. Aan het vooreind van het schip stond een mast. Van de mast ging een lijn naar het paard die de schuit trok, en bereden werd door een zogenaamd jagertje. Met een posthoorn of koeihoorn kondigde het jagertje bij



Van links naar rechts: een Alkmaars, een Noord-Hollands en een Purmerends meisje. Uit: 'Karakterschetsen, zeden en gewoonten van Nederlandsche mannen en vrouwen, in het jaar 1816 bijeen verzameld', uitgever: Evert Maaskamp (Atlas van Stolk)

bruggen de komst van de trekschuit aan. Het ging langzaam, een Duitse mijl (7407 meter) per uur (lopen ging bijna net zo snel) maar de beweging was zo gelijkmatig dat men nauwelijks merkte te reizen. Van Alkmaar naar Hoorn was je drie uur onderweg over de Hoornse Vaart. Voor Alkmaar-Amsterdam kon je gerust een dag uittrekken.

De Engelse reiziger G. Johnson schreef in 1816 in zijn dagboek over een tochtje van Amsterdam naar Buiksloot: 'Zelden vindt men zulk een gemengd gezelschap bij malkanderen, aanzienlijke mannen en vrouwen, eenige Geestelijken, ambachtslieden, boeren, boerinnen, zwervende Muzikanten en Soldaten, ja zelfs kreupelen en blinden, die eene Noord-Hollandsche kermis gingen bezoeken, zaten in het ruim of op de luiken.' (Uitgegeven door E. Maaskamp als *Karakterschetsen, zeden en gewoonten van Nederlandsche Mannen en Vrouwen in het jaar 1816.*)

De route van Napoleon

Napoleon vertrok op 15 oktober per rijtuig uit Amsterdam. Op aanraden van de opperstalmeester werd gebruik gemaakt van de kleine koetsen die aan Lodewijk Napoleon hadden toebehoord. Op de bok werden *postillons* geplaatst, koetsiers die normaal in deze streek de post bezorgen en gewend zijn op de smalle dijken vierspannen te mennen. Napoleon was een uitstekend paardrijder, maar deed veel reizen in Holland per koets. Alleen de oversteek over het IJ ging per boot. Het Buikslooterveer (een van de ponten tussen Amsterdam centrum en Amsterdam Noord heet nog steeds zo) was de belangrijkste schakel tussen Amsterdam en Waterland. In de Franse tijd werd de verbinding tussen Amsterdam en de overkant van het IJ onderhouden door een 'barque des postes', een zeilschuit die vertrok vanaf de Nieuwe Stadsherberg en aanmeerde bij het Tolhuis ten zuiden van Buiksloot.

Zoals geschreven waren de meeste wegen in die dagen ongeplaveid en slecht. Maar speciaal voor de tocht van Napoleon moesten de ergste oneffenheden worden 'gladgestreken'. Op 12 oktober schrijft de burgemeester van Monnickendam aan zijn collega in Broek in Waterland dat er zo snel mogelijk werkzaamheden aan de weg moesten plaatsvinden voor de doorkomst van de keizer. Uit de declaratie die de gemeente Monnickendam op 12 november stuurt naar de onderprefect blijkt dat er 654 gulden en 16 cent is uitgegeven aan de reparatie van een deel van de hoofdweg. In Bloemendaal deed men niet alleen iets aan de weg, maar werden ook de mestvaalten langs de Grote Straatweg weggehaald; Napoleon mocht niet denken dat de gemeente slecht riekte. Zo werd een al sterk verarmde natie flink op kosten gejaagd. Zoals overal elders in Holland was de economische situatie ook in Noord-Holland slecht. Minder handel (te wijten aan het Continentale stelsel, *NiN # 1*), daardoor minder werk, minder arbeidsimmigratie en afnemende bevolkingcijfers. Zaandam, waar de eens zo winstgevende scheepsbouw zo goed als stillag, telde in 1811 8967 zielen, een terugloop van meer dan duizend sinds 1795, toen er 10.117 Zaandammers waren. En Hoorn, zo laat adjunct-burgemeester Huydecoper in de eerder genoemde brief aan Napoleon weten, heeft nog maar 8000 inwoners, terwijl het er enkele jaren terug 12.000 waren.

Niet alleen de overal aangebrachte versieringen en triomfbogen drukten op de gemeentebegrotingen, maar ook de strenge veiligheidsmaatregelen die moesten worden genomen. Wegen moesten vrij worden gemaakt van obstakels. Op de dagen dat de keizer verwacht werd werden wegen afgezet, zodat Napoleon een vrije doortocht had. Sluitbomen en tolhekken langs de route moesten dag en nacht open blijven, zodat er geen tol kon worden geheven. Molens mochten niet draaien, onder bruggen mochten geen schepen liggen en kelderramen en luiken langs de reisroute moesten worden dichtgemaakt. Om al te baldadig gedrag van zijn Hollandse onderdanen te voorko-



'De Hollandsche Trek en Volkschuit', uit: Reis door Holland, in de Jaren 1807-1812, uitgever Evert Maaskamp (Atlas van Stolk)



Haven van Medemblik eind 18e eeuw (Noord-Hollands Archief)



Het dorp Diemen, de Oud-Diemerlaan, circa 1775-1800 (Stadsarchief Amsterdam)

men, was de verkoop van sterke drank langs de route verboden. Niets werd aan het toeval overgelaten. Uit angst voor vergiftiging had de keizer zelfs een voorproever bij zich. En een eigen kok, zoals blijkt uit het bezoek aan Medemblik (p. 50-51).

Ook uit veiligheidsoverwegingen mochten kranten vooraf niet schrijven waar Napoleon naar toe ging. De *Oprechte Haarlemse Courant* kon dan ook pas achteraf (22 oktober) berichten waar Napoleon was geweest: 'Wij ontvangen van alle kanten berichten uit Noord-Holland, met bijzonderheden wegens de reis welke de Keizer door die streken heeft gedaan. Den 15den is Z.M. door Hoorn getrokken naar Medemblik; den 16den heeft Hoogstdezelve de werken van Texel bezichtigd; den 17den omstreeks

vier uren in den namiddag, is de Keizer door Alkmaar gereden omstreeks 6 uren des avonds door de Beverwijk; een kwartier uurs later door Velsen, en is van daardoor de Zandpoort over Bloemen-daal hier gekomen.'

De keizer reisde van Amsterdam naar Den Helder en weer terug. Daardoor passeerde hij veel plaatsen onderweg die mogelijk konden worden aangedaan. Gevolg: veel dorpen en steden stonden geheel op hun kop die maand oktober in 1811, want wie weet zou de keizer passeren of zelfs halt houden. Vaak was het decoratieve en opruimende werk voor niets gedaan, of voor een korte ontvangst aan de stadsgrens. Wie geluk had kreeg een keizerlijk flitsbezoek. De keizer had veel te doen, was gehaast en had weinig tijd voor plichtplegingen. Luisterde (soms met slecht verborgen ongeduld) naar al die toespraken van Hollandse burgemeesters die – niet zelden met pijn en moeite, want niet iedereen was de taal machtig – in het Frans waren opgesteld. En weg was hij weer.

Voor wie er oog voor heeft, levert het een mooi beeld op, de keizer in zijn koninklijke koets die door het Noord-Hollandse landschap snelt, met zijn gevolg. Hoe zal hij die uren in het rijtuig hebben doorgebracht? Besprekingen hebben gehouden? Nagedacht over de fortificaties in Den Helder en op Texel? Af en toe even weg gedut? Belangrijke papieren hebben bestudeerd? Of vooral naar buiten hebben gekeken? Naar dat typisch Hollandse landschap, rijdend over smalle, hoge dijken, links en rechts laag gelegen



Oude ansichtkaart (ca. 1800-1850), met afbeeldingen van Broek in Waterland en een vrouw uit Assendelft (Atlas van Stolk)



Vrouw en jongen uit Waterland in klederdracht, circa 1817 (Stadsarchief Amsterdam)

polders met vaarten en binnenmeren. Veel molens. Koeien. Soms de zee in de verte. En dan die Hollandse lucht daarboven. Het was oktober, herfstmaand, wanneer de luchten prachtig somber kunnen zijn, met grote, zwarte wolken waaruit elk moment regen kan vallen. Maar dan opeens komt de zon tevoorschijn. En is daar in de verte de kerktoeren van Monnickendam, Medemblik, Haarlem of Zaandam. ■