

**5<sup>de</sup> Bijeenkomst *Genootschap Historia Paediatrica*  
150 Jaar Kindergeneeskundige Zorg in Amsterdam  
Stadsarchief Amsterdam 1 oktober 2015  
Bijdrage Pieter Flinkenflögel**

**De sociaaleconomische ontwikkelingen gedurende de negentiende eeuw**

**Inleiding**

In 1865 werd in Amsterdam een specialistisch ziekenhuis gesticht: het Emma Kinderziekenhuis. Een apart ziekenhuis voor kinderen afkomstig uit de onderlaag van de bevolking. Een heel bijzondere gebeurtenis. Moeten we het als toeval beschouwen dat dit in 1865 gebeurde, of kunnen we stellen dat de tijd rijp was voor een dergelijk ziekenhuis? In ieder geval was Nederland hierbij geen vooroploper. De allereerste bescheiden voorzieningen voor kinderen waren er, op verschillende plekken in Europa, al in de late achttiende eeuw. In Parijs werd in 1802 een serieuze instelling geopend: het *Hôpital des Enfants Malades*. Vanaf 1830 volgden kinderziekenhuizen of aparte kinderafdelingen in Berlijn en Wenen. In 1852 volgde Londen en pas in 1863 werd het Sophia Kinderziekenhuis te Rotterdam gesticht. Dus relatief laat. Hoe kwam dit zo? Laten we eens teruggaan naar die negentiende eeuw. Laten we er eens naar kijken. Wat was kenmerkend? Wat was de context? Kortom: hoe verliepen de sociaaleconomische ontwikkelingen in het Nederland van de negentiende eeuw? Deze sociaaleconomische context beschouwen in 25 minuten kan natuurlijk niet, maar we bekijken enkele accenten. Voor alle duidelijkheid: het betoog gaat niet zozeer over de schrijnende sociale omstandigheden waarin de minvermogenden moesten leven. Het gaat over de grotere context. Voor de ontwikkeling van een samenleving is de economie een leidende factor. We kijken naar Nederland, heel globaal, en naar de infrastructuur. Zonder infrastructuur geen economische ontwikkeling. Daarna zoomen we in op Amsterdam.

**Nederland**

De economieën van de landen om Nederland heen, stonden aan het begin van de negentiende eeuw op een laag pitje. Nederland vormde geen uitzondering. De economische ontwikkeling van Nederland gedurende de negentiende eeuw met uiteraard daarmee samenhangend die van Amsterdam is, heel simpel gesteld, in tweeën te delen: de eerste helft en de tweede helft. De periode tot 1850 laat slechts een geringe economische groei zien, na 1850 ging het allemaal wat sneller. In de eerste helft was er enige groei, echter ook de bevolking vermeerderde dusdanig dat het effect van die bescheiden groei daarin opging. De groei voltrok zich voornamelijk in de primaire sector (landbouw) en tertiaire sector (handel, diensten), alwaar zo'n 75% van de bevolking werkzaam was. Daarentegen was in onze buurlanden gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw de Industriële Revolutie in volle gang. Nederland had aan het begin van de negentiende eeuw een bruto productie, die per hoofd van de bevolking hoger was dan die van bijvoorbeeld Engeland, maar nog voor 1850 had dit zich sterk industrialiserende land de achterstand ingehaald. Een belangrijke oorzaak van de achterstand die de Nederlandse economie opliep gedurende de eerste helft van de negentiende eeuw was een niet toereikende infrastructuur. Bovendien was er een tekort aan grondstoffen om die infrastructuur te bouwen, als ijzer en kolen. Deze grondstoffen moesten, wegens de gebrekkige infrastructuur, duur worden getransporteerd. Hier zien we een vicieuze cirkel.

In de tweede helft van de negentiende eeuw ging de Nederlandse economie groeien met een snelheid welke die van de buurlanden benaderde. Het was dus nog lang geen inhaalrace. Deze groei was in de verschillende takken niet even snel. De landbouwsector gaf slechts een hele geringe groei te zien. Vooral in de tertiaire sector groeide de werkgelegenheid. Al vanaf 1830 was in de traditionele Oostzeevaart een gestage vermeerdering te zien alsook in de binnenvaart. Mede dankzij het cultuurstelsel floreerde de handel met Nederlands-Indië. Het cultuurstelsel hield in dat de inlandse boeren 20% van hun grondopbrengst moesten leveren aan het Indische gouvernement, een verlengstuk van de Nederlandse overheid in Indië. Die producten waren bestemd voor de Europese markt. Deze producten waren onder meer indigo, thee, heel winstgevend was suiker, maar de belangrijkste was: koffie. De Amsterdamse koffieveilingen waren een wereldwijd begrip. Al deze producten werden door de Nederlandsche Handel Maatschappij in Europa verkocht en geveild. De Nederlandsche Handel Maatschappij, opgericht in 1824 was een door de Nederlandse staat geïnitieerd en gesteund export- en importlichaam.

De economische ontwikkelingen kregen aan het begin van de tweede helft van de negentiende eeuw te maken met enkele opdooffers. In de jaren zestig werd geleidelijk het cultuurstelsel afgeschaft. Dit had te maken met de liberalisering in Nederland. Vanaf het midden van de negentiende eeuw waaide er, met drie kabinetten Thorbecke tot 1872, een liberale wind. In 1862 eindigde de gedwongen peperteelt en als laatste schafte men in 1870 de opgedragen verbouw van suiker af. Dit had tot gevolg dat de talrijke koloniale producten die eerst nog in handen waren van de overheid en de Nederlandsche Handel-Maatschappij, nu overgingen naar particuliere handelaren. Het handelsaandeel van de NHM kromp vanaf 1850 ook wat betreft de export. Gelukkig stond daar het een en ander tegenover, bijvoorbeeld een zeer grote en snel groeiende industrietak, die van de Twentse textielnijverheid. Die textiel ging de hele wereld over en ook de binnenlandse markt werd belangrijk voor de afzet van Twentse katoenen stoffen.

Naast de groei van de textielindustrie was die van de metaalindustrie voorspoedig, andere takken ontwikkelden zich: de suikerraffinage, de tabaks- en de grafische industrie. De industriële ontwikkeling in Nederland gedurende de decennia na 1850 was weliswaar over het geheel goed zichtbaar, maar was toch ook geleidelijk. Nederland volgde de rest van de wereld: in alle sectoren wist Nederland te profiteren van de expanderende wereldeconomie.

## **De spoorwegen**

Onlosmakelijk verbonden met economische groei is de ontwikkeling van de infrastructuur. Uiteraard spreken we hier niet over autobanen, maar over spoor- en waterwegen. Vergeleken met enkele ons omringende landen had de spoorwegaanleg in Nederland gedurende de negentiende eeuw een veel minder explosief karakter. Groot-Brittannië bereikte in de jaren veertig een investeringspiek van 3% van het nationale inkomen. Duitsland zag pieken rond 1850 met waarden van ongeveer 2%. Frankrijk bereikte dezelfde waarde in het midden van de jaren vijftig. Nederland kende pas in de late jaren zestig een relatief hoge piek van 1,7% van het nationale inkomen. In de daarop volgende jaren behield de spoorwegaanleg in Nederland haar relatief hoge niveau. Rond 1910 was het netwerk van hoofdspoorlijnen voltooid en kwam er aandacht voor lokale spoor- en tramlijnen. Maar rond het midden van de negentiende eeuw bevonden de Nederlandse spoorwegen zich in een weinig belovend stadium. Dit kan worden getoond met een schrijnend voorbeeld: De *Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij* exploiteerde de lijn Amsterdam - Den Haag - Rotterdam en de *Rhijnspoorweg* exploiteerde de lijn Amsterdam - Utrecht - Arnhem. Er was niet voorzien in een onderlinge verbinding van deze lijnen te Amsterdam. In Nederland zag men tot ver in de negentiende eeuw geen dringende noodzaak voor spoorwegaanleg. De Nederlandse zakenwereld belegde daarin geen geld, maar ook de overheid was terughoudend. De investeringen zouden dan ook enorm zijn. Een factor

was dat wegens de slappe ondergrond de aanlegkosten zeer hoog zouden uitvallen. Bovendien leverde de overbrugging van de grote rivieren technische problemen op. De andere spoorbreedte in Duitsland bracht vertraging bij de aansluiting met het achterland. In 1857 pakte de overheid de zaken aan. Het ministerie Van der Brugghen\* stelde een fonds in tot aanmoediging en ondersteuning van de aanleg van spoorwegen. Een heikel discussiepunt was de kwantiteit staatsbemoeienis tegenover het particuliere initiatief. We zitten per slot in de periode van liberalisering. Dankzij de spoorwegwet uit 1860 van Van Hall\*\* kwamen de belanghebbenden tot een concessie: de aanleg van spoorwegen kwam voor rekening van de staat, maar vrijwel elke regio werd de door haar gewenste lijn in het vooruitzicht gesteld. Dit toont de drang tot spoorwegaanleg en de gezamenlijke wil. Er bleef ruimte voor particulier initiatief.

In deze periode woedde de vele jaren durende loodzware discussie over de plaats van het te bouwen Centraal Station van Amsterdam. Want wat waren de Amsterdammers zuinig op hun Open Havenfront. Er zou daar een compleet eiland moeten worden aangeplemd. De tegenstanders zagen het Centraal Station als de afsluiting van de stad van het IJ en daarmee zagen ze het einde van het aloude stadsprofiel en een voor de scheepvaart dramatische versmalling van het IJ. De voorstanders beargumenteerden dat het te bouwen station de majestueuze poort zou vormen van het water naar de stad en omgekeerd. En wat snakte Nederland naar een centraal spoorwegknooppunt in Amsterdam.

### **De waterwegen**

Het late en rustige op gang komen van de aanleg van spoorwegen hoeft niet per definitie een negatief beeld te scheppen over de aanpak van de infrastructuur in de negentiende eeuw. Het is te begrijpen. Er was in Nederland een traditioneel alternatief. Ons land is toegerust met vele natuurlijke waterwegen en deze werden van oudsher gebruikt voor transport. Tot ongeveer 1860 vertrouwde Nederland op zijn rivieren, kustwateren en trekvaarten. Maar vanaf halverwege de negentiende eeuw ging Nederland mee met de economische ontwikkeling zoals die zich in de nabije landen voltrok. Dit bracht een toenemende behoefte aan transport met zich mee. Er moest iets gebeuren. Naast de aanpak van spoorwegen, concentreerde men zich op de waterwegen. De grote rivieren waren niet diep genoeg in de zomer, ze lagen vol ijs in de winter en ze stroomden over tijdens de lente. De vele kleine rivieren en kleine trekvaarten waren te smal en onderling niet voldoende met elkaar verbonden. Daarom werd de bevaarbaarheid van de grote rivieren, die de verbindingen vormden tussen de havens van Amsterdam, Rotterdam en het Duitse achterland, verbeterd zodat gedurende het gehele jaar transport mogelijk was. Bovendien kreeg de haven van Rotterdam met de Nieuwe Waterweg in 1872 en die van Amsterdam met het Noordzeekanaal in 1876, directe verbindingen met de zee.

Bij deze ontwikkelingen speelde de zich liberaliserende politieke situatie een belangrijke rol. In 1850 schafte de overheid via de Scheepvaartwetten het protectionisme af: geen voorrechten meer voor schepen onder Nederlandse vlag en afschaffing van invoerrechten voor buitenlandse schepen. De Scheepvaartwetten zouden weliswaar op termijn gunstig uitwerken op de handel over het water, maar het directe gevolg was dat de Nederlandse handelsvloot moest inkrimpen, zodat ook de aan de haven gebonden activiteiten verminderden. Menige scheepswerf kwam in de moeilijkheden. Deze klappen werden voor een deel opgevangen door de oprichting van enkele grote scheepvaartmaatschappijen zoals de *Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij* in 1856 te Amsterdam en door de aanleg van de eerder genoemde Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. Vooral de doorvoerhandel, met het daaraan verbonden entrepotwezen, profiteerden van de liberalisering. Nu de Nederlandse stapelmarkten goedkoper waren geworden, betrokken steeds meer Duitse handelaren hun goederen uit onze

---

\* Justinus Jacobus Leonard van der Brugghen, minister-president en minister van Justitie, 1856-1858.

\*\* Floris Adriaan van Hall, minister van Financiën, 1860-1861.

contreien. Het werd in de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw urgent dat de verbinding van Amsterdam met het Duitse achterland drastisch zou worden verbeterd. Hierop komen we later terug.

Bovenstaande ontwikkelingen legden de basis voor een enorme economische groei die in 1890 begon. Vanaf 1890 tot en met 1910 maakte Nederland een inhaalslag die zijn weerga niet kent. Vanaf 1890 verhief Nederland zich in twintig jaar tijd tot het niveau van de buurstaten. De lange aanlooptijd tot 1890 kan als zeer gunstig worden gezien voor het verdere verloop. In deze periode werden de economische en politieke voorwaarden geschapen om de snelle veranderingen harmonieus te laten verlopen. Aan de vooravond van 1890 beschikte de samenleving reeds over het vermogen om sociale spanningen enigszins in banen te leiden. Zo konden de sociale extremen, de mistanden, die de bikkelharde klassenstrijd met name in Engeland hadden veroorzaakt, worden getemperd. Uiteraard was ook in Nederland sprake van een klassenstrijd, maar het was zoveel milder. Nederland had geleerd van zijn pionierende buurlanden.

### **Amsterdam**

Amsterdam volgde de sociaaleconomische bewegingen van Nederland op een heel specifieke, eigen wijze. De geschiedenis van Amsterdam is per slot verbonden aan handel en scheepvaart. Daar is de gouden eeuw op gestoeld. Daarom waren van oudsher de aan de haven gebonden activiteiten zeer belangrijk voor de, grotendeels door de handel bepaalde, Amsterdamse economie. De havenactiviteiten hadden een economische uitwaaiing die enorm van invloed was op de sociaaleconomische hoedanigheid van Amsterdam. In de jaren vijftig van de negentiende eeuw waren de koloniale producten evenals granen, teer en koper de voornaamste waren die in Amsterdam werden aangevoerd. Jazeker, nog steeds granen: de grootste pijler van de gouden eeuw. Daarbij mocht de stad zich een Europese koffiemarkt van belang noemen. Dit kwam doordat de Duitsers, Fransen en ook de Nederlanders bij voorkeur Javakoffie consumeerden. De koffihandel eiste een groot aandeel in de Amsterdamse scheepvaart op. Ondanks deze handelsactiviteiten was Amsterdam rond het midden van de negentiende eeuw een relatief arme stad. De handelsstromen in de wereld en in Nederland namen als geheel toe, maar in Amsterdam bleef het volume van de jaarlijks ingeklaarde scheepstonnage in de periode 1856-1866 vrijwel gelijk. Hiervoor is een aantal oorzaken aan te geven. De aan de haven gebonden activiteiten hadden het zwaar als gevolg van, zoals we hiervoor zagen, de liberale Scheepvaartwetten van 1850. En, zoals we ook reeds zagen dankzij de liberalisering, door de geleidelijke afschaffing van het cultuurstelsel gedurende de jaren zestig. Mede als gevolg van de stagnerende havenactiviteiten verzandden het IJ en de haven. Amsterdam was voor grote schepen steeds moeilijker te bereiken. Wederom een vicieuze cirkel. Het in 1829 in gebruik genomen Noord-Hollands-kanaal was reeds lang niet meer toereikend.

Mede door zijn slechte bereikbaarheid kwam in Amsterdam, in tegenstelling tot in andere steden, de stoomvaart laat en moeizaam op gang. De concurrentie was moordend. Rotterdam begon Amsterdam te overvleugelen. Heel bedreigend waren de plannen daar de Nieuwe Waterweg aan te leggen. Er was nog meer concurrentie. In deze periode werd het Suezkanaal gegraven. Toen deze verbinding in 1869 in gebruik kwam, betekende dit een zeer drastische verkorting van de weg naar Indië. Daardoor vreesde men in Amsterdam de concurrentie van Middellandse zeehavens. Den Helder kwam als haven gevaarlijk op. Den Helder ligt aan zee en werd daarom door de regering extra gestimuleerd. Rotterdam werd ook als transitohaven belangrijker dan Amsterdam. De Amsterdamse binnenvaart kampte met een ernstige achterstand. Rotterdam had met de Waal een goede aan- en afvoeroute naar de Rijn en dus naar het Duitse achterland. Vanuit Amsterdam was de Rijn op een aantal omslachtige manieren te bereiken. De zogenoemde *Keulse Vaart*, was de meest gebruikelijke. Het was de

kortste en makkelijkst bevaarbare weg, hoewel de zeven schutsluizen en dertig bruggen vertragingen en extra kosten met zich meebrachten. Bovendien was het Zederikkanaal, waarlangs de schepen via Vianen en Gorinchem de Waal bereikten, erg smal. Wilde de Amsterdamse binnenvaart de trend kunnen volgen, dan waren maatregelen nodig. De KNSM gaf een impuls door in 1867 de *Amsterdamsche Rijn Stoomboot Maatschappij* op te richten. Na een lange periode van discussies over de meest geschikte verbinding van Amsterdam met de Rijn, besloot men in 1881 tot de aansluiting van de stad met de Merwede. De bestaande verbinding bleef goeddeels in stand maar het smalle Zederikkanaal werd vervangen door het Merwede kanaal dat in 1892 werd geopend. Nu konden veel grotere schepen de route bevaren, maar we zitten inmiddels al heel laat in de negentiende eeuw.

Wegens de slechte bereikbaarheid van Amsterdam besloot de Nederlandse overheid tot een tweetal grote openbare werken: de bouw van het Centraal Station en de aanleg van het Noordzeekanaal. De discussie over het station aan het Open Havenfront kwam begin jaren 1860 op gang. In 1869 werd de definitieve beslissing genomen. In 1889 was de opening van dit grote spoorwegknooppunt.

Ook voorafgaand aan de aanleg van het Noordzeekanaal, die startte in 1865, liepen de spanningen hoog op. Voor regering en parlement was de kwestie acuut. Amsterdam was rond het midden van de negentiende eeuw onbereikbaar voor grote zeilschepen en voor de in opkomst zijnde stoomschepen. Werd hier niets aan gedaan dan zou Amsterdam niet mee kunnen gaan met de algehele economische ontwikkelingen. In 1862 besloot men tot de doorgraving van de duinen bij Velsen voor de aanleg van het Noordzeekanaal. Waar de tegenstanders zich bij hadden neer te leggen, was de afdamming van het IJ. Een oeroud en gekoesterd gegeven, de open verbinding met de Zuiderzee, zou verdwijnen. De afsluiting was met het gereedkomen van de Oranjesluizen in 1872 een feit.

Nadat in 1876 het Noordzeekanaal was geopend, begon het Amsterdamse stadsbestuur onmiddellijk met de modernisering van de haven. De aanleg van de Oostelijke Handelskade zorgde voor de aansluiting tussen het vervoer per schip en dat per trein. Het oostelijk havengebied breidde uit met onder andere de Borneokade, de Levantkade, de Panamakade en de Ertskade. In het westelijk havengebied ontstond in 1888 een nieuwe Houthaven en kwam daar niet ver vandaan de nieuwe Petroleumhaven te liggen.

## **Slot**

Amsterdam werkte in de tweede helft van de negentiende eeuw koortsachtig aan zijn bereikbaarheid en daarmee aan zijn sociaaleconomische hoedanigheid. Het gehele beeld van de bedrijvigheid in de hoofdstad veranderde. Er kwam meer vraag naar arbeidskrachten en met name de lonen in de bouwnijverheid stegen. Daarbij werden de accijnzen op een aantal eerste levensbehoeften als brood en brandstof afgeschaft. Dankzij de stijging van het besteedbare inkomen steeg de vraag naar duurere woningen en luxe artikelen. Na 1865 expandeerden enkele bedrijfstakken waaronder de genotsmiddelenindustrie.

Maar al werkte Amsterdam hard aan al die nieuwe voorzieningen, de armoede in deze stad bleef nog lange tijd voor veel mensen nijpend. Mede door de werkloosheid op het platteland en de stijgende werkgelegenheid in de stad stroomden de steden vol met werkzoekenden. Er waren vele dagloners met lage lonen. We zien lage lonen tegenover relatief hoge huren. Achter de voorgevels ontstonden in pandige gangen: ongeschoolde arbeiders, dagloners, kruiers en andere paupers woonden opeengepakt in sloppen. Ze waren verstopt achter voorgevels en aan het zicht onttrokken. Vooral de kelderwoningen waren donker, vochtig en klein. En wat te denken van dit soort adressaanduidingen: straatnaam 30, 2 hoog, achter, links. Er waren enorme hygiënische problemen door gebrekkige of ontbrekende riolering en afvalverwerking. De overheid bemoeide zich niet of nauwelijks met huisvesting. Pas in 1901 kwam de beroemde woningwet.

Maar toch veranderde er iets: er was een mentaliteitsverandering gedurende de jaren vijftig en zestig: een ander denken. In 1860 verscheen de Max Havelaar, de grote aanklacht tegen het cultuurstelsel in het algemeen en de koffiecultuur in het bijzonder. De officiële afschaffing van de slavernij vond plaats in 1863 en die van het cultuurstelsel in 1870. We zien wél deze veranderingen tot stand komen onder internationale druk. Nederland schafte per slot als laatste van de Europese landen de slavernij af. De laatst afgeschafte cultuur binnen het cultuurstelsel was die van de suiker in 1870. Niet zo vreemd: het was de meest winstgevende cultuur. Maar toch ..... er was een algemene mentaliteitsverandering. Nederland volgde de haar omringende landen. Er kwam een ethiek en zeker ook een politieke ethiek, bovendrijven. Je kneep een kolonie niet alleen en zomaar uit, je zorgde ook voor onderwijs en gezondheidszorg. Langzaamaan, in de loop van de tweede helft van de negentiende eeuw raakte deze mentaliteit ingebed in de Nederlandse samenleving. De industrialisering verscherpte het bewustzijn van de verschillende klassen. In het verlengde daarvan werd de mens, ook de arbeider, als individu zichtbaarder. Dit alles hoorde bij de zich liberaliserende samenleving in de negentiende eeuw met natuurlijk als bijkomende en sterke stroming: het socialisme.

Dit kunnen we doortrekken naar waarvoor we hier uiteindelijk bijeen zijn: het ziekenhuis voor kinderen. Tot halverwege de negentiende eeuw spreken we niet van ziekenhuizen maar van gasthuizen. In die gasthuizen hadden jeugdige patiënten vaak een slechte positie. Als zij al werden opgenomen, dan moesten zij vaak een bed delen met een of twee andere kinderen. Als er toevallig een bekende of een familielid in het gasthuis lag, dan kon het kind ook daarbij in bed. Veel gasthuizen werden kinderen reglementair, men was er niet op ingesteld. Kinderen waren extra gevoelig voor infectieziekten en daar had men (nog) geen goed antwoord op. Bij het zichtbaar worden en erkennen van de mens als individu, hoorde ook een nieuwe kijk op het kind. Wellicht was er zelfs voor het eerst een visie op het kind als een wezen met een eigenheid, met een eigen psyché en specifieke lichamelijke kenmerken. Laat een kind, kind zijn. Gevoegd bij het groeiende besef van de waarde van gezonde kinderen en een gezonde bevolking was er een klimaat ontstaan waarin kindergeneeskunde en kinderziekenhuizen konden ontluiken.

Helemaal aan het begin van dit betoog zagen we al dat Nederland niet bepaald het eerste land was waar een kinderziekenhuis werd gesticht. Wellicht geeft de zojuist geboden context daarvoor een verklaring.