

*Het Nicaraguakanaal  
en  
het 'politiek systema' van koning Willem I*



Uit: *Vaderlandsche letteroefeningen*, 2<sup>de</sup> stuk (Amsterdam 1832).

Master Thesis

P.W.M. van Rooij, s0884030

Rijzendeweg 22, 4634 TX Woensdrecht

[wrooij@home.nl](mailto:wrooij@home.nl) | 0164851529 | 0616330228

docent prof. dr. H.J. den Heijer

Universiteit Leiden | Faculteit Geesteswetenschappen

## *Inhoud*

Inleiding | 3

- *Opzet van deze studie* | 7

- *Bronnenmateriaal* | 8

1. Koloniale periode (1512-1822) | 9

2. Kanaalplannen in de nadagen van Spaans-Amerika | 13

- *Alexander von Humboldt (1769-1851)* | 13

- *Geografie van Nicaragua* | 15

- *Waterbouwkundige aspecten* | 15

- *Hernieuwde belangstelling van Spanje* | 17

3. Britse en Amerikaanse kanaalplannen | 19

- *Engeland* | 19

- *Verenigde Staten van Noord-Amerika en de Monroe-doctrine* | 21

4. Nederlandse inmenging | 28

- *Eerste missie kolonel Jan Vermeer* | 31

- *West-Indische Maatschappij* | 44

- *Tweede missie van Vermeer* | 46

Epiloog | 55

Conclusie | 57

Geraadpleegde bronnen en literatuur | 60

*Qui trop embrasse, mal étreint*<sup>1</sup>

Guillaume Coquillart

## *Inleiding*

Toen in 1815 de vrede in de Europese wereld was hersteld, konden de naties op het vaste land van Europa weer naar de zee kijken. De Atlantische wereld was intussen verdeeld in rivaliserende kampen en de thema's die hen verdeelden vormden een ingewikkeld samenspel van ideologieën, nationale belangen en geografische opvattingen. Latijns-Amerika vormde de gevarenzone op dit halfrond, en gedurende een groot gedeelte van de onafhankelijkheidsstrijd kwam de dreiging van de Heilige Alliantie<sup>2</sup>, die het Europese continent domineerde en werd beschouwd als de vijand van de vrije staten. Er bestond angst dat Europa Latijns-Amerika zou heroveren, niet louter met de kracht van wapens, maar ook met de kracht van ideeën, gesteund door de handel. Engeland had zich los gemaakt van de Europese alliantie en erkende als eerste de Latijns-Amerikaanse onafhankelijkheid. De Verenigde Staten, de leidende exponent van de vrijheid, hadden zich opgeworpen om Latijns-Amerika te verdedigen tegen de eventuele Europese agressie. Het stond niet ter discussie dat Groot-Brittannië de wereldzeeën beheerste en dat de Verenigde Staten geen grote wereldmacht waren en weinig kapitaal bezaten om in het buitenland te investeren.<sup>3</sup> Dit laatste gold ook voor de financiering van de lang gekoesterde droom van de aanleg van een verbinding tussen de Atlantische en de Stille Oceaan, die door de Spanjaarden eeuwenlang was geblokkeerd. Toen na de onafhankelijkheidsstrijd van de Centraal-Amerikaanse staten de weg open leek te liggen voor de vermogende Europese mogendheden om de barrière tussen de beide oceanen eindelijk te slechten, zouden de Verenigde Staten na de beroemde rede van James Monroe voor het Congres op 2 december 1823 een belemmering kunnen gaan vormen. Een belangrijke bijkomende factor was dat er in de Verenigde Staten en Europa ook nauwelijks enige geopolitieke kennis van de landengte in Centraal-Amerika bestond.

Na de napoleontische oorlogen had de Europese handel zich snel hersteld, maar de vaart over de wereldzeeën was intussen grotendeels door de Amerikanen overgenomen. In het nieuwe koninkrijk der Nederlanden moesten handel en koopvaardijvloot van de grond af worden opgebouwd, nadat het zich had bevrijd van de Franse bezetting. Men worstelde reeds in de 18<sup>de</sup> eeuw met de achteruitgang van het handelsverkeer. De Hollandse kooplieden waren uit de

<sup>1</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 642, 23 januari 1829 no. 1 geheim. Het citaat van Guillaume Coquillart wordt door Verstolk van Soelen aangehaald in zijn *Rapport over de Buitenlandsche Staatskunde der Nederlanden* (1829).

<sup>2</sup> De Heilige Alliantie was een bondgenootschap van Rusland, Oostenrijk en Pruisen, gevormd op 26 september 1815 in Parijs op initiatief van tsaar Alexander I van Rusland. Na het vormen van de Heilige Alliantie traden alle vorsten van Europa toe tot het bondgenootschap, met uitzondering van Groot-Brittannië en het Ottomaanse Rijk. Het bondgenootschap was bedoeld om, op basis van christelijke principes, tegenwicht te bieden aan de democratische en anti-kerkelijke ideeën van de Franse Revolutie.

<sup>3</sup> Arthur Preston Whitaker, *The United States and the Independence of Latin America, 1800-1830* (New York 1962) XII-XIII.

actieve wereldhandel verdreven. Zware Britse concurrentie maakte het zelfs onmogelijk dat de vaart op de eigen koloniën enige compensatie gaf.<sup>4</sup> Ook de internationale omstandigheden waren sinds 1795 aanzienlijk gewijzigd en niet bepaald in het voordeel van de Nederlandse kooplieden. Deze moesten de competitie aangaan met buitenlandse ondernemingen, maar de bekendheid met de veranderde markten was aanzienlijk afgenomen. Dit gold met name voor de Amsterdamse kooplieden. De Antwerpse haven profiteerde door de goede bereikbaarheid van de Schelde met de export van producten uit het Rijnland.

Om het verval van handel en nijverheid te boven te komen, moesten nieuwe afzetmarkten voor de producten van de Nederlandse nijverheid worden gevonden. De Zuid-Amerikaanse politiek van de Nederlandse regering werd in de periode tussen 1823 en 1825 onderdeel van een herstelplan tot reactivering van de economie. Minister van Buitenlandse Zaken A.R. Falck duidde het geheel van maatregelen dat op dit herstel was gericht aan met de term ‘politiek systema’. Na de samenvoeging door de Europese mogendheden van de noordelijke Nederlanden met de voormalige Oostenrijkse Nederlanden tot één koninkrijk zag koning Willem I het als zijn taak de twee rijkdelen tot één geheel te maken. Hij wilde dit trachten te bereiken door de economische welvaart van zijn onderdanen te verhogen. Tevens hoopte Willem I dat een sterk koninkrijk de basis zou vormen voor het spelen van een belangrijke rol in de internationale politiek.<sup>5</sup>

De situatie van het eiland Curaçao was ten nauwste betrokken bij deze internationale politiek. Tot op Curaçao was de passiviteit van de Amsterdamse kooplieden voelbaar. De Hamburgse kooplieden hadden de Nederlandse bijna geheel verdrongen in de handelsvaart op het eiland. Na de onafhankelijkheid van Colombia in 1821 lag de kust open voor Noord-Amerikaanse en Europese schepen. De scheepvaart en handel op de Colombiaanse havens kon zich nu bevrijden van het tussenstation Curaçao, waardoor de haven van Willemstad steeds minder werd bezocht en de aanvoer van manufactuurgoederen uit het moederland sterk verminderde. Om het tij te keren waren Koning Willem I en zijn ministers in 1826 tot het inzicht gekomen dat Curaçao de status van vrijhaven zou moeten krijgen. Deze zou het ‘middelpunt’ tussen de drie Amerikaanse werelden moeten worden. De koning oriënteerde zich hiermee op de 17<sup>de</sup>-eeuwse glorie van het eiland. Hij verwachtte dat Curaçao als stapelplaats zou profiteren van het verleggen van de routes van het scheepvaartverkeer op de westkust van Amerika. Dit paste ook in zijn plan om door middel van een ‘Curaçaose Maatschappij’ de malaise in de Amsterdamse haven met betrekking tot de vaart op het Caribisch zeegebied te doorbreken. De

---

<sup>4</sup> H.J.M. Witlox, *“Benelux 1815-1830”. Schets van de ontwikkeling en welvaart en bedrijvigheid in het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden* (Nijmegen 1956) 12.

<sup>5</sup> J.E. Oosterling, *Het korvet ‘Lynx’ in Zuid-Amerika, de Filippijnen en Oost-Indië, 1823-1825. De Koninklijke Marine als instrument van het ‘politiek systema’ van koning Willem I*. Linschoten-vereniging LXXXIX (Zutphen 1989) 55.

West-Indische Maatschappij (W.I.M.) die in 1828 door Willem I zonder overleg met de Nederlandse Handel-Maatschappij (N.H.M.) werd opgericht, zou zich niet alleen op de scheepvaart en handel met West-Indië concentreren, maar ook op Mexico en Zuid-Amerika.<sup>6</sup>

Het was ook de tijd dat het reeds eeuwen sluimerende idee van een verbinding tussen de Atlantische en Stille Oceaan weer tot leven kwam. De onafhankelijk geworden staten in Centraal-Amerika moesten op zoek naar financiële middelen om hun economieën van de grond af op te bouwen. De doorgraving van de landengte ergens tussen Mexico en Colombia zou hiervoor een goede uitvalsbasis zijn, want dit zou internationale investeerders aantrekken. De Pruisische ontdekkingsreiziger en natuurwetenschapper Alexander von Humboldt noemde in 1815 een negental mogelijkheden voor een inter-oceanische verbinding in het gebied.<sup>7</sup> Dit wekte onder andere de interesse van Thomas Jefferson, president van de Verenigde Staten, maar het was de latere president John Quincy Adams die door particuliere avonturiers een plan liet opstellen voor de doorgraving van de landengte van Nicaragua. Dit plan bleek al snel niet meer dan een zeepbel te zijn, doordat de financiële middelen niet aanwezig waren. Toen het mislukken van deze plannen in Nederland via diplomatieke kanalen bekend werd, toonde koning Willem I veel belangstelling voor het graven van een inter-oceanisch kanaal. Na het gereedkomen van een aantal belangrijke kanaalverbindingen in het eigen land was er veel waterbouwkundige kennis aanwezig en waren ingenieurs beschikbaar. Zowel Adams als Willem I konden dit megaproject niet uit de staatskas financieren en waren hierbij afhankelijk van particuliere kapitaalverschaffers, die bereid moesten zijn om in het project te investeren.

Inspecteurs die door de koning werden uitgezonden om de mogelijkheden ter plaatse te verkennen, rapporteerden enthousiast. De opstelling van de Verenigde Staten zou na de rede van de Amerikaanse president James Monroe in 1823 een probleem kunnen zijn voor de betrokkenheid van een Europese mogendheid. Maar bij zijn opvolger John Quincy Adams viel het Nederlandse initiatief in goede aarde, zodat van die kant geen belemmeringen te verwachten waren. De regering van Nicaragua wilde ook graag zaken doen met Nederland.

De Amsterdamse geldschietters reageerden echter weinig enthousiast. De moeilijkheden met de Zuidelijke Nederlanden, die naar onafhankelijkheid streefden, waren sedert 1828 steeds groter geworden en eisten de aandacht en het geld op. A.R. Falck, een van de belangrijkste adviseurs van de koning, noemde het plan verspilling van geld en talent.<sup>8</sup> De aandacht van de koning voor het kanaalplan verslaptte. Het hele plan liep uiteindelijk uit op een mislukking en raakte wat Nederland betreft in de vergetelheid. Had Nederland hier een kans laten liggen om de

---

<sup>6</sup> Dr. Th.P.M. de Jong, *De krimpende horizon van de Hollandse kooplieden. Hollands Welvaren in het Caribisch Zeegebied* (Assen 1966) 190.

<sup>7</sup> Al. de Humboldt, *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne* (Paris 1811) 22.

<sup>8</sup> A.R. Falck, *Gedenkschriften*, ed. H.T. Colenbrander, RGP 13, ('s-Gravenhage 1913) 655-656.

ationale economie een belangrijke impuls te geven en tegelijkertijd haar verloren machtspositie op het wereldtoneel weer te herwinnen, zoals Willem I voor ogen had, of was hier sprake van zelfoverschatting? De eerste vraag is achteraf moeilijk te beantwoorden, de tweede vraag zouden we met ja kunnen beantwoorden, als we de problemen en mislukkingen bij de latere pogingen een verbinding tussen de beide oceanen aan te leggen in ogenschouw nemen.

We zullen ons bij dit onderzoek bezig houden met de centrale vraag welke politieke, economische en maritieme aspecten zich voordeden bij de pogingen een verbinding tot stand te brengen tussen de Atlantische Oceaan en de Stille Oceaan vanaf de Spaanse kolonisatie tot halverwege de negentiende eeuw. In het laatste hoofdstuk over de Nederlandse inmenging op initiatief van koning Willem I mondt het onderzoek uit in een drietal deelvragen.

Wat was de reden van de Verenigde Staten van Noord-Amerika om de Monroedoctrine te versoepelen en er mee in te stemmen om Nederland een kans te geven het kanaalplan te realiseren door middel van een verdrag met de Federale Staten van Centraal-Amerika? Waarom drong de regering van Centraal-Amerika bij Nederland aan op een contract voor het uitvoeren van een inter-oceanische verbinding door de landengte van Nicaragua? Wat waren de beweegredenen van koning Willem I voor het aanleggen van een inter-oceanische verbinding en hoe realistisch was dit plan voor een land dat haar glorie tijd al lang achter zich had liggen?

Nadat Willem I zijn dromen over nieuwe welvaartsmogelijkheden in Midden- en Zuid-Amerika had zien vervliegen, verdween het kanaalplan uit het geheugen van Nederland. Dit duurde tot 17 en 18 december 1912 toen Th. Heyligers in een tweedelig feuilleton in de *Nieuwe Rotterdamsche Courant*<sup>9</sup> de ‘Oude Nederlandsche Kanaalplannen door Midden-Amerika’ uit de archieven van de departementen van buitenlandse zaken in het daglicht wist te brengen. Diverse historici noemden daarna terloops het plan van Willem I voor het aanleggen van een inter-oceanische verbinding, maar nergens werd het dieper gravend onderzocht.

Toen het Panamakanaal twintig jaar na de start van de bouw zijn voltooiing in 1914 naderde, had men in Nederland geen al te grote verwachtingen meer van het gunstig effect dat dit zou hebben op de haven van Curaçao en daarmee op de Nederlandse economie. W.M.F. Mansvelt schatte in 1924 in zijn geschiedschrijving van de Nederlandsche Handel-Maatschappij (1824-1924) het effect van een inter-oceanische verbinding veel gunstiger in:

‘Des te meer zou Z.M. behoefte hebben aan een afzonderlijke West-Indische Maatschappij, daar hij een groots plan koesterde. Indien Hij met Nederlandsch kapitaal de landengte tusschen de grote oceanen dóórgroef, zou dit aan de scheepvaartbeweging niet een gansche wending geven? Dan eerst recht zou de thans goed geoutilleerde

---

<sup>9</sup> Th. Heyligers, ‘Oude Nederlandsche Kanaalplannen door Midden-Amerika’, *Nieuwe Rotterdamsche Courant* (17 en 18 december 1912) 13-14.

haven van Curaçao zich ontwikkelen en een vlucht nemen, ver boven de beperkte mogelijkheden van het plaatselijke handelsverkeer.’<sup>10</sup>

In 1927 verscheen er in de *Nieuwe West-Indische Gids* een (niet geannoteerde) historische verkenning van het grote Nederlandse kanaalplan door C.K. Kesler, die grotendeels gebaseerd lijkt te zijn op het verhaal van Heyligers.<sup>11</sup> In het *Tijdschrift voor Geschiedenis* van 1960 deed R. Reinsma verslag van zijn onderzoek naar de West-Indische Maatschappij (1828-1863). Hij probeerde aan te tonen hoe weinig er sprake was van koninklijke invloed in het beleid van de maatschappij. Koninklijk was volgens hem alleen het doel van de W.I.M: ‘de scheepvaartbeweging rond en door de landengte van Midden-Amerika.’<sup>12</sup> Th.P.M. de Jong vermeldde het bestaan van een kanaalplan slechts kort in zijn studie van de relatie tussen ‘Nederland en Latijns-Amerika (1816-1826)’ in het *Economisch-Historisch Jaarboek* van 1966.<sup>13</sup> In zijn dissertatie over ‘Hollands Welvaren in het Caribisch Zeegebied (1780-1830)’<sup>14</sup>, die een jaar later verscheen, besteedde hij uitgebreider aandacht aan de inter-oceanische verbinding. Hij beschouwde het als een avontuurlijk plan dat kenmerkend was voor de eerste jaren van onafhankelijkheid van de jonge Latijns-Amerikaanse landen, maar ook als illustratie van de atmosfeer waarin kooplieden en bankiers in ons land hun grootse plannen ontwierpen. Dit laatste is mijns inziens niet terecht omdat in die hoek nauwelijks belangstelling bestond om in het project te investeren. F.J.A. Broeze beschreef in zijn bijdrage aan het *Economisch- en Sociaal-Historisch Jaarboek* van 1975 over ‘Holland and the transpacific route to East Asia after 1815’ het falen van de Nederlandsche Handel-Maatschappij en de West-Indische Maatschappij om gebruik te maken van een nieuwe transpacifische route, als alternatief voor de gebruikelijke route naar de Oost rond Kaap de Goede Hoop. Na de reis van Roggeveen in 1721 had de W.I.C. iedere interesse in de Stille Oceaan verloren. Broeze noemde echter nergens het plan van Willem I voor een inter-oceanische verbinding door de landengte van Centraal-Amerika. C. Fasseur noemde het plan voor een Nicaraguakanaal in zijn bijdrage aan deel 11 van de *Algemene Geschiedenis van Nederland*<sup>15</sup> op de van hem bekende, licht ironische toon een exotisch project, waarmee hij niet geheel recht doet aan het omvangrijkste initiatief van de ‘kanalenkoning’.

### *Opzet van deze studie*

Deze studie behandelt de ruime periode 1515-1835, maar het zwaartepunt ligt op het decennium tussen 1825 en 1835, waar het de Nederlandse betrokkenheid bij het kanaalproject

<sup>10</sup> W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, deel 1 en 2 (Haarlem 1924) 128.

<sup>11</sup> C.K. Kesler, ‘De interoceanische verbinding vóór 100 jaar’, *Nieuwe West-Indische Gids*, vol. 8, no. 1 (1927) 125-139.

<sup>12</sup> R. Reinsma, ‘De West-Indische Maatschappij (1828-1863)’, *Tijdschrift voor Geschiedenis*. No 73 (1960) 60.

<sup>13</sup> Th.P.M. de Jong, ‘Nederland en Latijns-Amerika (1816-1826)’, *Economisch-Historisch Jaarboek*, 29 (‘s-Gravenhage 1963) 3-135.

<sup>14</sup> De Jong, *De Krimpande Horizon*, 1966.

<sup>15</sup> C. Fasseur, ‘Suriname en de Nederlandse Antillen 1795-1914’, *Algemene Geschiedenis van Nederland, deel 11*, (Utrecht 1968<sup>o</sup>) 373.

betreft. In het eerste hoofdstuk worden de pogingen beschreven die vanaf het begin van de koloniale periode door de Spanjaarden werden ondernomen om een bevaarbare route door Midden-Amerika, van de Atlantische naar de Stille Oceaan, te vinden. In het volgende hoofdstuk wordt beknopt aandacht besteed aan de negen plaatsen die Alexander von Humboldt mogelijk achtte voor een inter-oceanische verbinding. Hierna worden in het kort de topografische toestand en enkele waterbouwkundige aspecten van Nicaragua beschreven, omdat in dit gebied een verbinding via een kanaal over een gedeelte van de landengte de beste mogelijkheden leek te hebben. Vervolgens wordt de hernieuwde belangstelling van Spanje en Frankrijk en Engeland voor een inter-oceanische verbinding samengevat. In het hoofdstuk over de kanaalplannen van de Verenigde Staten en Engeland zullen we het belang van de Monroe-doctrine voor de verhouding met de nieuwe Latijns-Amerikaanse staten en het Panama-congres proberen te duiden. In het laatste hoofdstuk zullen we de handelspolitiek van Willem I ten aanzien van Latijns-Amerika kort samenvatten en de Nederlandse rol beschrijven bij de pogingen een verdrag met de Republiek van Centraal-Amerika te sluiten over de aanleg van een kanaal door Nicaragua.

#### *Bronnenmateriaal*

Voor het laatste hoofdstuk over de Nederlandse inmenging in het kanaalproject is bijna volledig gebruikt gemaakt van bronnen die worden bewaard in het Nationaal Archief in Den Haag. In de archieven van het Koninklijk Huis en de Ministeries van Buitenlandse Zaken en Koloniën ligt veel materiaal opgeslagen over dit onderwerp, waarmee de vragen die we hebben gesteld kunnen worden beantwoord. In het archief van de Staatssecretarie van Koning Willem I is een dossier aanwezig van de West-Indische Maatschappij. Veel stukken bevatten persoonlijke potloodnotities in handschrift van Willem I, die meer inzicht zouden kunnen geven in het denken en doen van de koning als ze beter leesbaar zouden zijn. Helaas kon er hierdoor slechts spaarzaam gebruik van worden gemaakt.

Voor het voorafgaande inleidende gedeelte van deze studie zijn hoofdzakelijk secundaire bronnen geraadpleegd.



## 1. Koloniale periode (1512-1822)

Volgens de Pruisische geleerde en ontdekkingsreiziger Alexander von Humboldt konden de Spanjaarden na de ontdekking in 1520 van een bevaarbare route door het zuidelijke continent van Amerika door Ferdinand Magellaan zich moeilijk neerleggen bij het idee dat het continent zich ononderbroken uitstrekte van een hoge noordelijke tot een hoge zuidelijke breedte.<sup>16</sup> Karel V, die in 1516 de Spaanse troon had bestegen, was ongeduldig geworden door het uitblijven van de verkenning van de Stille Oceaan en de landengte van Midden-Amerika. In juni 1519 gaf hij opdracht voor een expeditie onder leiding van kapitein Gil Gonzalez Davila om in Panama het financiële beheer door het koloniale bestuur te controleren en van daaruit de westkust van Centraal-Amerika te verkennen en een doorgang te zoeken door de landengte. Door tegenwerking van de gouverneur was Gonzalez Davila gedwongen op de Parel-eilanden vier brigantijnen te bouwen en vandaar uit de verkenningstocht langs de kust te ondernemen. Op 26 januari 1522, vier dagen na het vertrek, was de expeditie vanwege lekkende schepen gedwongen op de westkust van Panama te landen na een vergeefse poging een doorlaat te vinden naar de Atlantische Oceaan. Gonzalez Davila ging aan land met het grootste deel van zijn soldaten en trok in noordwestelijke richting langs de kust het zuiden van Nicaragua binnen, waar de schepen en de soldaten weer werden verenigd. Uit berichten die Gonzalez Davila van de bewoners kreeg omtrent de gesteldheid van het binnenland, raakte hij ervan overtuigd dat een natuurlijke doorvaart tussen de ‘Noordzee’ en de ‘Zuidzee’ niet bestond. Volgens zijn reisverslag zou een gegraven kanaal tussen de twee zeeën echter weinig problemen opleveren. De doorgraving van de landengte zou niet langer dan enkele mijlen zijn.<sup>17</sup>

Na lezing van het verslag van Gil Gonzalez Davila opperde keizer Karel V in 1524 dat scheepsreizen tussen Spanje en de goud- en zilvermijnen in Peru aanzienlijk zouden kunnen worden verkort door de aanleg van een kanaal door Midden-Amerika. De eerste verkenning liep echter op niets uit. Álvaro de Saavedra Cerón, een neef van Hernan Cortés de veroveraar van Mexico, was de eerste die een verbinding van beide oceanen mogelijk achtte. Hij had in 1529 vanaf de Molukken een lading kruidnagelen naar de westkust van Panama bracht, vanwaar deze via de landengte en de Rio Chagres in karren naar de Caribische Zee werd vervoerd. Hij opperde de mogelijkheid van een gegraven kanaal over het niet bevaarbare deel van de route vanaf de Stille Oceaan, maar hij overleed voordat hij het kon aanbevelen aan Karel V.<sup>18</sup>

<sup>16</sup> Humboldt, *Essai politique* (1811) vert. WVR, 12.

<sup>17</sup> *The Inter-oceanic canal of Nicaragua. Its History – Physical Condition. Plans and Prospects* (New York 1891) 18.

<sup>18</sup> Clifford L. Staten, *The History of Nicaragua* (Santa Barbara/Denver/Oxford 2010) 17.

Toen het continent op de landengte van Panama relatief smal bleek te zijn, werd bij het zoeken naar een mogelijke verbinding tussen beide oceanen vanaf de allereerste verkenningen vooral gekeken naar rivieren die of wel in de Atlantische Oceaan, of wel in de Stille Oceaan uitliepen. In 1539 deden de Spanjaarden de belangrijke ontdekking dat het Meer van Nicaragua overliep in de Rio San Juan, die uit liep in de Caribische Zee. Zonder al te veel tegenstand wisten ze de controle over de Rio San Juan te veroveren. Dit was belangrijk omdat het de weg plaveide voor de ontwikkeling van een nieuwe handelsroute vanuit Peru naar de Atlantische Oceaan. De producten uit Peru werden aangeland in Porto Realejo of Corinto op de kust van de Stille Oceaan en vandaar over de lage kuststrook naar het Meer van Nicaragua vervoerd. Daar werden ze weer ingeladen in kleine boten en naar de Atlantische Oceaan verscheept. In de monding van de Rio San Juan werden ze samen met producten uit Nicaragua overgeladen in de galjoenen die bestemd waren voor Spanje. De oorspronkelijke route over de landengte van Panama werd hierdoor langzamerhand losgelaten.

Hernan Cortés was in opdracht van Karel V over de landengte van Tehuantepec naar de kust van de Stille Oceaan getrokken op zoek naar ‘de doorgang die de oostelijke en westerse kusten van de Nieuwe Wereld met elkaar zou verbinden en de route van Cadiz naar Cathay met tweederde zou verkorten.’<sup>19</sup> Zolang Hernan Cortés in Mexico heerste, werd de route van oceaan tot oceaan over de landengte van Tehuantepec nog open gehouden. Deze route werd voortdurend gebruikt voor het transport van materialen voor de scheepsbouw en om de vloten in de Atlantische Oceaan in nauw contact te houden met de vloten die Cortés op de kust van de Stille Oceaan had gebouwd.<sup>20</sup> Na de dood van Cortés werd deze route niet langer gebruikt voor de handel naar het westen. Het was vanaf toen de onveranderlijke politiek van Spanje om per kolonie aan de landengte slechts één aanloophaven in een van beide oceanen toe te staan. Acapulco was reeds gekozen als Mexico’s haven aan de Stille Oceaan. Met Vera Cruz aan de Atlantische kust was de landengte van Thuantepec niet langer van nut en werd deze voor goed verlaten. De Nicaraguaanse route volstond vanaf toen, zodat Tehuantepec, evenals Panama, werden overgelaten aan de oorspronkelijke bewoners.

Onder Filips II (1527-1598), de zoon van keizer Karel V, werd de mogelijkheid van een doorgraving van de landengte tussen het Meer van Nicaragua en de Stille Oceaan door de Spanjaarden verder onderzocht. Hij liet een van zijn ingenieurs, Batista Antonelli, een onderzoek uitvoeren langs de smalle strook land die de meren in Nicaragua scheidt van de Stille Oceaan, in de hoop de twee watermassa’s te kunnen verbinden door een kanaal en op die manier het ongemakkelijke transport met karren over de kuststrook te vermijden.

<sup>19</sup> Felipe Fernández-Armesto, *Hoe de wereld werd ontdekt. Geschiedenis van de ontdekkingsstochten* (Amsterdam 207) 251.

<sup>20</sup> Lindley M. Keasbey, *The Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine* (New York/London 1896, reprint New Delhi 2013) 65-66.

In 1555 verscheen er een belangrijke overzichtswerk van de hand van de Portugese zee kapitein en navigator António Galvão (c. 1490-1557), dat in die tijd aanzienlijke belangstelling trok.<sup>21</sup> Hij beschreef in een zeer beknopte vorm de bekende ontdekkingen van de wereld vanaf de Zondvloed tot het jaar 1555. Vanuit zijn kennis van het land beweerde Galvão dat er vier routes mogelijk waren. Het waren de noordwestelijke route en drie routes over de landengte van Midden-Amerika. Maar hij wees de route over de landengte van Nicaragua als de meest voor de hand liggende aan. In het daarop volgende jaar richtte de Spaanse historicus Francisco López Gómara, die vast overtuigd was van het belang van het project, zich in een pleidooi tot Filips II om hem aan te zetten het werk uit te voeren voor de meerdere glorie van Spanje. Hij achtte drie routes uitvoerbaar: via Tehuantepec, Nicaragua en Panama.

It is true', he wrote, 'that mountains bar the passes – but if there are mountains, there are arms - take but the resolve, and the means to do it will not be lacking; the Indies toward which the passage will be opened will furnish them. To a King of Spain, with the riches of the Indies at his doorway, when the end to be obtained is the commerce in its products, the barely possible becomes easy.'<sup>22</sup>

De Spanjaarden lieten echter het idee in 1576 weer vallen, omdat er werd gevreesd dat een waterweg door de landengte het voor de Engelsen en de Hollanders gemakkelijker zou maken de goud- en zilvermijnen in Peru te veroveren. De smalle verbindingstrook tussen Noord- en Zuid-Amerika vormde om die reden vanaf de eerste veroveringen de achillespees van het Spaanse Rijk, die echter weinig aanvallen te verduren kreeg. Voor de Europese zeevarende naties was het efficiënter de Spaanse zilvervloten aan beide zijden van de landengte aan te vallen dan zelf de exploitatie van de zilver- en goudmijnen ter hand te nemen.

Koning Filips II geloofde ook dat de constructie van een kanaal het natuurlijke evenwicht in de regio zou verstoren en verbood het graven van een kanaal op straffe des doods, omdat 'de mens niet mag scheiden wat God heeft verenigd'.<sup>23</sup> Dat deze religieuze belemmering een lang leven was beschoren, kunnen we illustreren met het voorbeeld van de pastoor van het Colombiaanse bergdorp Novita in de provincie Choco, dat wordt beschreven door Alexander von Humboldt.<sup>24</sup> Hij beschreef in zijn beroemde essay negen mogelijke plaatsen voor een verbinding van de beide oceanen. Het negende noemde hij het 'Le Canal perdu de Raspadura', dat hij van horen zeggen had, en zonder verdere bron vermeldt.<sup>25</sup> In 1788 verzamelde de pastoor

---

<sup>21</sup> Antonio Galvano, *The Discoveries of the World* (London 1601) 71. De Portugees António Galvão (c. 1490-1557) zeilde in 1527 naar de Molukken, waar hij van 1536 tot 1540 gouverneur was. In 1551 verscheen in Lissabon zijn verhandeling over de ontdekkingsreizen door de Spanjaarden en Portugezen tot het jaar van publicatie. Richard Hakluyt publiceerde in 1601 de eerste Engelse vertaling. In 1969 verscheen in Amsterdam een fotografische herdruk in opdracht van 'Theatrum Orbis Terrarum en Da Capo Press (New York).

<sup>22</sup> Lindley M. Keasbey, *The Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine*. 69.

<sup>23</sup> Clifford L. Staten, *The History of the Nicaragua Canal*. 17. De uitspraak van Filips II was een verwijzing naar de bijbeltekst in het boek Marcus: vers 10:9.

<sup>24</sup> Humboldt, *Essai politique*, 36.

<sup>25</sup> Humboldt, *Essai politique*, 22.

van het dorp Raspadura al de indianen uit zijn parochie om in korte tijd een kanaal met een lengte van dertien 'leagues'<sup>26</sup> te graven in het Raspadura-ravijn tussen de rivieren Atrato en San Juan. De Rio Atrato mondt uit in de Golf van Dariën en via deze in de Caribische Zee, terwijl de Rio San Juan uitmondt in de Stille Oceaan. De totale afstand via deze route bedraagt tachtig leagues.<sup>27</sup> In het regenseizoen, wanneer het kanaal bevaarbaar is met lange kano's (*bongos*) met een geringe diepgang, werd er cacao van de ene oceaan naar de andere verscheept. Sinds die tijd heeft het kanaal een magische klank en wordt deze verbinding het 'Verloren Kanaal van de Raspadura' genoemd. Het verhaal gaat echter verder, want in de editie van de *National Journal* uit Philadelphia van 13 maart 1826 werd een artikel opgenomen van 'a Native of Cusco',<sup>28</sup> waarin wordt vermeld dat de pastoor vanwege de brutaliteit van het ontwerp en de uitvoering van het werk onvoorwaardelijk werd teruggeroepen naar Europa, waar hij in Spanje gevangen werd gezet en in Rome werd gedwongen tot boetedoening en het ondergaan van straffen onder vernederende omstandigheden, voor hij weer toestemming kreeg naar Amerika terug te keren. Een van de voorwaarden was dat hij de Roomse paus zweerde nooit meer een kanaal door het continent van Amerika te graven. Latere onderzoekexpedities hebben geen enkel spoor aangetroffen van een doorgraving, zodat het verhaal waarschijnlijk aan de verbeelding is ontsproten.

Zo leek het idee van een inter-oceanische verbinding over de landengte van Midden-Amerika, dat na de strijd van de vroege veroveraars om de Rio Chagres en de 'Zoetwater Zee' (Meer van Nicaragua) in de praktijk uit het zicht verdwenen was, nu voorgoed van de baan, totdat het door Spanje aan het einde van de achttiende eeuw weer nieuw leven werd ingeblazen.

---

<sup>26</sup> Een league = een nautische mijl = 1852 meter.

<sup>27</sup> NA 1.05.12.02, Curaçao, Archieven na 1828 inv. no 1276, *Curaçaosche Courant* van 12 juli 1828.

<sup>28</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no 455, 13 mei 1826 no 4. De correspondentie van jonkheer C.D.E.J. Bangeman Huygens, de Nederlandse gezant in Washington, van 4 april 1826, bevat het knipsel uit de *National Journal* van 13 maart 1826, met het artikel getiteld 'Reflections upon the State of America, with reference to Europe and other parts of the world' van de hand van 'a Native of Cusco'.

## 2. Kanaalplannen in de nadagen van Spaans-Amerika

*Alexander von Humboldt (1769-1851)*

De eerste gezaghebbende studie over de inter-oceanische verbinding verscheen in 1811 en wees Nicaragua aan als route die de minste problemen zou opleveren. De auteur van deze destijds als tamelijk twijfelachtig beschouwde toewijzing was de Pruisische natuuronderzoeker en ontdekkingsreiziger Alexander von Humboldt. Hij reisde in de periode 1799-1804 door het Caribisch gebied en Zuid-Amerika. Zijn uitrusting bestond onder andere uit ongeveer vijftig verschillende, voor die tijd uiterst moderne meetinstrumenten, zoals kwadranten, sextanten en een scheepschronometer voor het meten van de geografische lengtegraad. Nadat hij zijn onderzoeken in de provincie Caracas, langs de oevers van de Orinoco, de Rio Negro en de Amazone, Nieuw Granada, Quito en de kust van Peru had voltooid, reisde hij per schip door de Stille Oceaan van Lima naar Quayaquil en ontdekte bij metingen van de zeewatertemperatuur de later naar hem genoemde zeestroom. Het laatste traject van van Quayaquil naar Acapulco legde hij ook per schip af, waarbij hij de landengte van Midden-Amerika oostelijk liet liggen.<sup>29</sup>

In Mexico aangekomen, vergeleek hij de resultaten van de verhalen die hij onderweg had gehoord van lokale bewoners met de data die hij in de loop der jaren uit manuscripten en kaarten had verzameld, waarna hij een begin maakte met de publicatie van zijn omvangrijke reisverslag. Von Humboldt wees in het eerste deel van zijn destijds universeel bekende werk, dat in 1811 in Parijs werd gepubliceerd,<sup>30</sup> de negen plaatsen aan op de landengte tussen Mexico en Colombia die volgens hem het meest in aanmerking kwamen om nader te worden onderzocht op de mogelijkheid tot het aanleggen van een inter-oceanische verbinding. In zijn *Atlas géographique et physique du royaume de la Nouvelle-Espagne*<sup>31</sup> heeft Humboldt de negen locaties op afzonderlijke topografische kaarten van de betreffende regio's gemarkeerd. Von Humboldt heeft zelf niet alle locaties ter plekke onderzocht, maar na een nauwkeurige beschouwing van de topografische kaarten en afgaande op de te doorgraven afstand, wees hij de route via het Meer van Nicaragua aan als het meest in aanmerking komende. Panama oordeelde hij de slechts mogelijke keuze, voornamelijk vanwege de bergen, die hij drie keer zo hoog schatte als ze in werkelijkheid waren. Tehuantepec leek hem te breed en te bergachtig, en hij vreesde de 'bochtigheid' van de rivieren. Het beste dat men volgens hem zowel in Panama als Tehuantepec kon doen, was een paar goede wegen voor kamelen aanleggen. Humboldt benadrukte dat er geen keuze voor een oplossing

<sup>29</sup> B.-U. Hergemöller, 'Alexander von Humboldt', in *Mann für Mann. Ein Biografisches Lexikon* p. 264 (Frankfurt am Main 2001, Wikipedia, geraadpleegd 16.08.2014).

<sup>30</sup> Al. de Humboldt, *Essai politique* (Paris 1811).

<sup>31</sup> Al. de Humboldt, *Atlas Géographique et physique du royaume de la Nouvelle-Espagne* (Paris 1808) III-VIII.

moest worden gemaakt, voordat de vergelijkbare voordelen en nadelen van alle mogelijke routes door ervaren ingenieurs en volgens uniforme standaarden werden onderzocht. Als Nicaragua zou afvallen als onhaalbaar, dan zou misschien één van de routes via de Atrato als beste kunnen worden gekozen. De Napipi-Cupica route, zoals hij die noemde en die nog steeds zo wordt genoemd, zou de Napipi-rivier volgen, een zijrivier van de wijd uitlopende Atrato en vandaar naar de Stille Oceaan in de Cupica Baai vloeien. Het andere Atrato-traject, dat liep via het magische kanaal van Raspadura, ontsproot waarschijnlijk aan zijn verbeelding omdat er nooit sporen van zijn aangetroffen. In het voorjaar van 1804 verbleef Humboldt, na afloop van zijn Spaans-Amerikaanse odyssee, als gast van president Thomas Jefferson, twee weken op het Witte Huis. Jefferson was zeer geïnteresseerd in een verkorte route tussen de beide oceanen, zoals bleek uit het vertrek, in zijn opdracht, van Lewis en Clark uit St. Louis op zoek naar een noordwestelijke passage, dat toevallig samenviel met het bezoek van Von Humboldt.<sup>32</sup>

Als de bronnen van Von Humboldt betrouwbaar zouden zijn, dan waren er volgens de Engelsman William Davis Robinson<sup>33</sup> in 1821 slechts vier van de negen door Von Humboldt voorgestelde verbindingswegen serieus het overwegen waard, namelijk het Raspadura-kanaal, Panama, Nicaragua en Tehuantepec. De Engelse jurist en rechtsfilosoof Jeremy Bentham reduceerde in zijn *Junctiana Proposal*<sup>34</sup> dit aantal later tot één, namelijk via de landengte en het Meer van Nicaragua. Volgens Jeremy Bentham was er al in 1822 een civiel ingenieur vanuit Europa naar Colombia gestuurd om de mogelijkheden van een inter-oceanische verbinding te onderzoeken. Het is daarom opmerkelijk dat zich in de correspondentie van de Nederlandse zaakgelastigde in Washington C.D.E.J. Bangemans Huygens van 12 maart 1828, zonder enige toelichting, twee kaarten bevinden waarvan de originelen in oktober en november 1825 zijn getekend door de Colombiaanse advocaat en kolonel Lino de Pombo (O'Donnell).<sup>35</sup> Ze zijn gekopieerd door de consul generaal der Nederlanden in Colombia P.A.J.L. de Stuers, met Nederlandse vertalingen van de bijschriften in handschrift, en zijn beide door de consul gedateerd op augustus 1827. De ene kaart is een schets van de loop van de Colombiaanse rivier de Dagua van de oorsprong in de omgeving van Cali tot in de Baai van Buenaventura aan de Stille Oceaan en de andere van een landweg tussen Cali en het dorp Las Juntas. De uitgebreide legenda, die in het Nederlands is geschreven, geeft de afstand in mijlen en uren, de natuurlijke hindernissen en het punt waar van kano moet worden gewisseld. Hoewel er geen toelichting bij

<sup>32</sup> David McCullough, *The Path Between the Seas, The Creation of the Panama Canal: 1870-1914* (New York 1977) 28-30.

<sup>33</sup> William Davis Robinson, 'Some Observations of the Probability of Opening a Commerce between The Pacific and the Atlantic Oceans, through the Isthmus, in the Province of Oaxaca, and at the Lake of Nicaragua; and of the vast Importance of such Commerce to the civilized World', *Memoirs of the Mexican Revolution*, vol. II, Chapter XIII (London 1821) 263.

<sup>34</sup> Jeremy Bentham, 'Junctiana Proposal', *The works of Jeremy Bentham*, now first collected: under the superintendence of his executor John Bowring, Part VIII (Edinburgh 1839) 561.

<sup>35</sup> NA, Staatssecretarie inv. no 5708, 12 maart 1828, La A8 geheim.

de kaarten is gevoegd, noch door De Stuers noch door Bangeman Huygens, zijn ze in het Nationaal Archief wel samengevoegd met een uittreksel van het *Essai politique* van Alexander von Humboldt, dat zijn voorstellen voor een inter-oceanische verbinding behandelt. De Stuers heeft mogelijk de aandacht op een verbinding via de door hem gekopieerde route willen vestigen.

### *Geografie van Nicaragua*

Nicaragua herbergt de twee grootste meren van Centraal-Amerika. Het Meer van Managua, met een oppervlakte van 400 vierkante mijl, loopt over in de Tipitapa rivier die in het Meer van Nicaragua stroomt. Het Meer van Nicaragua is het grootste zoetwaterreservoir in Centraal-Amerika en het op een na grootste meer van Latijns-Amerika. Behalve dat het bevaarbaar is, vormt het een natuurlijke en eindeloze bron van water voor een aan te leggen kanaal, door middel van een uitgestrekt bassin op het hoogste punt van het kanaal. De consul-generaal Haefkens in Centraal-Amerika beschrijft de toekomst van het kanaal en de nabij gelegen stad als volgt: ‘Tusschen twee bergketens gelegen is Granada natuurlijk sterk. Hare ligging aan het groote meer belooft deze stad, indien eenmaal het kanaal tusschen de twee Zeeën alhier mogt tot stand komen, groote voordeelen.’<sup>36</sup> De westkust van het meer ligt op veertien mijl afstand van de Stille Oceaan. Langs de kust van de Stille Oceaan ligt een keten van actieve en inactieve vulkanen. De laatste uitbarsting was in 1905. Er komen met grote regelmaat aardbevingen voor in dit gebied. Het land zelf is in de lengterichting (longitudinaal) door de bergketen van de Cordilleras verdeeld in twee te onderscheiden geografische secties. In het oosten ligt het Caribische laagland, dicht bebost, vochtig en ongezond, en daarom ook de Mosquito Coast genoemd. De passaatwinden lozen er voor het grootste gedeelte hun waterdamp als ze over het land strijken. Het laagland in het westen rondom de meren gelegen, bestaat voornamelijk uit vlak land en valleien en is goed geschikt voor subtropische, commerciële landbouw en menselijke bewoning.<sup>37</sup> In hun zoektocht naar een westelijke route naar Indië ontdekten de Spanjaarden Nicaragua vanuit het oosten, en namen direct bezit van verschillende punten langs de kust. Noch het land, noch de bevolking hadden de goudzoekers voldoende te bieden, zodat er weinig pogingen werden ondernomen om de kust te koloniseren.

### *Waterbouwkundige aspecten*

We moeten vaststellen dat zowel Alexander von Humboldt als andere wetenschappers van zijn tijd de theorie van het bestaan van een verschil in zeeniveau tussen de Stille en

<sup>36</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 492, 24 mei 1827 no. 7. Beschrijving van Nicaragua in een bericht van de consul-generaal van Centraal-Amerika J. Haefkens, Guatemala 20 februari 1827.

<sup>37</sup> Thomas W. Walker, *Nicaragua, The Land of Sandino* (Boulder/San Francisco/ Oxford 1991) 2.

Atlantische Oceaan volledig hebben verworpen. Voor de planning van grote waterbouwkundige werken is het echter van groot belang om een goed inzicht te hebben in de zeespiegelbeweging. De basistrend blijkt al enkele duizenden jaren vrij constant te zijn. Afgezien van het in kaart brengen van de geologische gesteldheid van het te doorgraven gebied was het uiterst belangrijk om het niveauverschil van de waterstand tussen de beide oceanen te bepalen. In de loop van drie eeuwen zijn er diverse pogingen gedaan zijn om vast te stellen of het doorgraven van de landengte tussen beide oceanen reële mogelijkheden bood. Zolang men echter niet beschikte over de juiste geometrische precisie-instrumenten, was men aangewezen op het uitvoeren van barometrische metingen. Het blijkt dat bij alle vroegere onderzoeken van geleerden of reizigers die dit gedeelte van Amerika hebben bezocht, steeds is verzuimd om onderzoek naar het niveauverschil te doen. In de jaren 1828 en 1829 heeft er in opdracht van de president van Colombia generaal Simon Bolivar voor het eerst een nauwkeurige waterpassing plaats gehad in verband met een mogelijke kanaalverbinding door de landengte van Panama. De Engelsman Lloyd en de Zweed Falmark, een kapitein in dienst van het Colombiaanse leger, kwamen tot de uitkomst dat het water in de Stille Oceaan tijdens de vloed een paar voet hoger rijst dan in de Atlantische Oceaan en bij eb eronder daalt, zodat bij een open kanaal het water gedurende zes uren van de Atlantische Oceaan naar de Stille Oceaan stroomt en de andere zes uur van het getij in omgekeerde richting.<sup>38</sup> De conclusie van Lloyd was dat vanwege het niveauverschil een kanaal met schutsluizen een zeer geschikte verbinding tussen beide oceanen zou zijn.

Toen de Franse astronomen Pierre Bouguer en Louis Godin onder leiding van de wetenschapper en avonturier Charles-Marie de La Condamine zich, in opdracht van de Franse Geodetische Commissie, in 1735 naar Quito begaven om op de hoogvlakte van het Andesgebergte één lengtegraad van de meridiaanboog op de evenaar te meten en zij over de landengte van Panama kwamen, waren ze wel voorzien van barometers, maar verzuimden ze zich er van te bedienen toen ze de landengte overstaken van Porto Bello in Venezuela naar Panama. De Spaanse marineofficier en wetenschapper Antonio de Ulloa, lid van dezelfde expeditie, probeerde wel door middel van een barometrische hoogtemeting het niveauverschil tussen de gescheiden oceanen vast te stellen. De hoogten die door hem met zijn mede-auteur Jorge Juan zijn bekend gemaakt in de *Observaciones astronomicas y nauticas en los reynos del Peru* blijken echter tot zes maal te groot te zijn.<sup>39</sup> Een belangrijke uitkomst van de onderzoeken van La Condamine was dat het mogelijk moest zijn een kanaal door Nicaragua te graven om beide oceanen te verbinden. In 1740 presenteerde hij het verslag van zijn bevindingen voor de Académie des Sciences in Parijs, waarin hij opriep actie te ondernemen in de zaak van de inter-oceanische

<sup>38</sup> F.W.C., 'Doorgraving van de landengte van Panama', in: *Vaderlandsche letteroefeningen*, tweede deel (Amsterdam 1831) 670-674.

<sup>39</sup> Larrie D. Ferreiro, *Measure of the Earth* (New York 2011) 125.



verbinding.<sup>40</sup> De belangstelling van Frankrijk voor het aanleggen van een verbinding tussen de beide kanalen bleef tot de napoleontische tijd, voor zover bekend, beperkt tot twee nauwelijks uitgewerkte ideeën. De eerste Fransman die de constructie van een kanaal voorstelde was de hertog Louis-Hector de Segur in 1788, in 1791 gevolgd door de Fransman Martin de Labastide<sup>41</sup> die in een pamflet een voorstel deed aan de koning van Spanje tot het graven van een kanaal door de landengte van Nicaragua.<sup>42</sup> Geen van deze plannen kwam tot volledige rijping.

### *Hernieuwde belangstelling van Spanje*

Het duurde precies twee eeuwen na het begin van de kolonisatie voordat de Spanjaarden de mogelijkheid van een doorgraving van de landengte weer onderzochten. De naties in Europa waren toen met elkaar in oorlog verwickeld en de Spaanse koloniën in de landengte van Midden-Amerika werden aan beide zijden aangevallen door de Engelsen. Tijdens de korte periode van stilte in de vijandelijkheden tussen het einde van de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) en het uitbreken van de revolutionaire strijd, herleefde de Spaanse belangstelling voor de problematiek van de landengte. Door het Verdrag van Parijs voelde Spanje zich op zijn minst veilig wat betreft het bezit van haar koloniën op het vaste land. De Spanjaarden ontwaakten in 1771 uit hun lethargie en pakten het idee weer op. Antonio Bucarelli, onderkoning van Mexico, kreeg van het Spaanse Gouvernement opdracht een route voor een kanaal over de landengte van Tehuantepec te ontwerpen. Sinds de dood van Hernan Cortés was de topografie van deze landengte in nevelen gehuld gebleven. Volgens de meest fantasievolle legendes zou er in deze regio sprake zijn van een ononderbroken rivierloop die zich uitstreckte van oceaan tot oceaan. Ingenieurs die door Bucarelli op onderzoek werden uitgestuurd vonden slechts een bergketen die de toegang tot de Stille Oceaan blokkeerde.<sup>43</sup>

Karel III van Spanje had intussen voldoende kennis verzameld over de topografie van de landengte van Tehuantepec om de onmogelijkheid van een kanaalverbinding te erkennen. Teleurgesteld door de onderzoeksresultaten richtten de Spaanse autoriteiten hun aandacht verder zuidelijk. De Rio San Juan, die bij het vroegere San Juan de Norte (thans Greytown) in de Caribische Zee uitmondt, wijst van zelf de weg naar het Meer van Nicaragua. Van de westelijke oever van het meer bij San Carlos tot San Juan del Sur aan de Stille Oceaan is de afstand niet groter dan die van Colon naar Panama, namelijk slechts acht Engelse mijlen. Op last van Matías de Gálvez y Gallardo, de kapitein-generaal van Guatemala, had de ingenieur Don Manuel Galisteo een waterpassing uitgevoerd op de landengte tussen het meer van Nicaragua en de Stille

<sup>40</sup> Keasbey, *Monroe Doctrine*, 113.

<sup>41</sup> Larrie D. Ferreiro, *Measure of the Earth* (New York 2011) 127.

<sup>42</sup> Clifford L. Staten, *The History of Nicaragua* (Santa Barbara/Denver/Oxford 2010) 20.

<sup>43</sup> Lindley Miller Keasbey, *The Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine* (first publ. 1896, reprint in India, New Delhi 2013) 114.

Oceaan. Hij vond toen dat het Meer van Nicaragua een diepte had van 90 Spaanse voeten en 134 voeten verheven was boven de oceaan.<sup>44</sup> Het mechanisme van sluizen was toen echter nog onvoldoende uitgewerkt om het verschil in hoogte tussen de beide watermassa's te overwinnen, zodat Galisteo geen praktische mogelijkheid zag om ze door middel van een kanaal te verbinden. Dit hoogteverschil was niet het enige probleem dat men zou moeten overbruggen. Von Humboldt wierp een handvol vragen op, zoals over het bergachtige karakter van de landengte, het gevaar van vulkaanuitbarstingen, dat nergens zo aanwezig is als juist in dit gedeelte van Amerika, en de beruchte Papagayos, de furieuze noordooster stormen die in januari en februari de navigatie met zeilschepen aan de oostkust bemoeilijken. Volgens Von Humboldt was in het gebied tussen de hoofdstad van Mexico en het koninkrijk Nieuw-Granada<sup>45</sup> echter nog van geen enkele berg, plateau of zelfs stad de hoogte boven zeeniveau bekend.

---

<sup>44</sup> C.K. Kesler, 'De interoceanische verbinding vóór 100 jaar', in: *Nieuwe West-Indische Gids*, vol. 8, no. 1 (1927) 128.

<sup>45</sup> Humboldt, *Essai politique*, 38.

### 3. Britse en Amerikaanse kanaalplannen

Direct na het tot stand komen in 1823 van de onafhankelijkheid van de staten die deel uit maakten van de Verenigde Staten van Centraal-Amerika moesten de gouvernementen op zoek naar financiële middelen om de economie van de afzonderlijke staten van de grond te krijgen. Het was belangrijk de aandacht van de wereld en daarmee van buitenlandse investeerders te richten op Centraal-Amerika.<sup>46</sup> Wat was er aantrekkelijker dan het kapitaal- en arbeidsintensieve project van de inter-oceanische verbinding als lokmiddel breed in de markt te zetten? Er werd een plan opgesteld voor de aanleg van een inter-oceanische verbinding, dat in 1824 werd voorgelegd aan het Congres van de Verenigde Staten van Centraal-Amerika. Na goedkeuring van het plan werd geprobeerd via diplomatieke kanalen de aandacht op het kanaalplan te vestigen.

#### *Engeland*

Het was in Engeland tot die tijd nog bij ambities voor een kanaal door Centraal-Amerika gebleven. Gedurende de regering van de Engelse eerste minister William Pitt (r. 1783-1801, 1803-1804) waren er al verschillende projecten aan hem voorgesteld, die de haalbaarheid van het graven van een kanaal door de landengte van Dariën, dat breed en diep genoeg was om de grootste schepen door te laten, moesten aantonen. Dit kanaal vormde een van de belangrijkste argumenten bij de plannen van Pitt voor de emancipatie van Latijns-Amerika.<sup>47</sup> In 1810 blijkt de *Edinburgh Review* dezelfde mening te zijn toe gedaan, want in het nummer van januari van dat jaar vinden we de volgende observaties:

‘In enumerating, however, the advantages of a commercial nature which would assuredly spring from the emancipation of South America, we have not yet noticed the greatest, perhaps, of all – the mightiest event, probably, in favour of the peaceful intercourse of nations, which the physical circumstances of the globe present to the enterprise of man,- I mean, the formation of a navigable passage across the Isthmus of Panama - the junction of the Atlantic and Pacific oceans.’<sup>48</sup>

Pas in 1823, na de gewonnen onafhankelijkheidstrijd, werd het Colombiaanse gouvernement door Engeland erkend en werden er diplomatieke betrekkingen aangeknoopt. Engeland zag een kans om de invloed van de Verenigde Staten in de regio terug te dringen en de lang gewenste controle over de handelsroute door Centraal-Amerika naar de Stille Oceaan te

---

<sup>46</sup> In 1821 veroverde Centraal-Amerika de onafhankelijkheid op Spanje: Nicaragua werd onderdeel van het onafhankelijke Mexico. In 1823 verklaarde Centraal-Amerika zich onafhankelijk van Mexico en vormde de Verenigde Staten van Centraal-Amerika, dat bestond uit de deelstaten Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras (vanaf 1838) en Nicaragua. Vanaf 1825 heette het officieel de Federale Republiek van Centraal-Amerika. In 1838 trad Nicaragua uit de federatie en werd een onafhankelijk land.

<sup>47</sup> William Davis Robinson, *Memoirs of the Mexican Revolution* (London 1821) 269.

<sup>48</sup> *Ibidem*, 270.

bemachtigen.<sup>49</sup> In september 1824 werd er door een consortium van Engelse kapitalisten, met garanties van de Londense de bankiers Barclay, Richardson and Cy een plan opgesteld om een kanaal te graven door de landengte van Nicaragua, vanaf de Atlantische haven San Juan door het Meer van Nicaragua naar de Stille Oceaan. Hetzelfde jaar nog werd in december de bekwame ingenieur John Bailey met een gewapende brik op verkenning naar Centraal-Amerika gestuurd.<sup>50</sup> Het nieuws van deze expeditie zou ook de belangstelling in de Verenigde Staten aanwakkeren zoals in het vervolg zal blijken.

Waar het in de vroege jaren van het kolonialisme de droom was van de Europese vorsten om de landengte van het nieuw ontdekte continent over te steken op hun zoektocht naar de Aziatische schatten krijgen we in het begin van de negentiende eeuw te maken met individuele kapitalisten, die hoopten hun privé-vermogens te vergroten door nieuw land te ontwikkelen en een kortere route aan te leggen voor hun handel met de westkust van Amerika en Oost-Indië. De verwachtingen van Britse investeerders op hoge winsten uit de handel met de onafhankelijk geworden landen in Latijns-Amerika waren hoog gespannen. De vooruitzichten leken gunstig en de investeerders waren bereid zich tot grote speculaties te laten verleiden. De grote Britse bankiershuizen hadden vanaf 1821 omvangrijke leningen afgesloten met agenten in Londen om de vrijheidstrijd te financieren. In 1824 hadden de Latijns-Amerikaanse staten in Londen al een krediet opgenomen van £ 6.750.000.<sup>51</sup>

Dat er bij de onafhankelijk geworden staten dringend behoefte was aan financiële middelen werd nog eens bevestigd door de onderhandelingen van de federale regering van de Republiek van Mexico met een consortium van Londense bankiers, waaronder Barclay, Reid Irving and Baring, over de samenwerking om een verbinding tussen de Atlantische en de Stille Oceaan door middel van een bevaarbaar kanaal of een spoorweg over de landengte van Tehuantepec tot stand te brengen. Volgens de Nederlandse consul generaal in Mexico E.F. Grothe probeerde iedere staat op welks grondgebied een dergelijke onderneming zou kunnen worden uitgevoerd de eigen locatie als de meest gunstige voor te dragen. Mexico had al vergevorderde plannen klaar liggen, die opgesteld waren op basis van uitgebreide onderzoeken die ter plekke waren uitgevoerd. De instructies voor een mogelijk contract tussen de partijen in Mexico en Londen werden door het consortium in Londen op 16 april 1825 opgesteld. Het complex van voorstellen had de kenmerken van een wurgcontract, waarbij de regering van Mexico volledig aansprakelijk was voor de survey-kosten en alle aanverwante incidentele uitgaven bij een eventueel niet doorgaan van de onderneming. De partijen van het consortium zouden als

---

<sup>49</sup> Keasbey, *Monroe Doctrine*, 9-11.

<sup>50</sup> Keasbey, *Monroe Doctrine*, 146.

<sup>51</sup> De Jong, *Krimpde horizon*, 69-70.

betaling voor hun uitgaven Mexicaanse staatsobligaties tegen een rente van zes procent ontvangen. Bij voltooiing van het project zou er nog eens vijf procent over de totale uitgaven door de regering van Mexico moeten worden betaald. Het Londense consortium zou gedurende dertig jaar mede-eigenaar worden en van de regering van Mexico een derde van de jaarlijkse winstsom ontvangen.<sup>52</sup> Het was de regering van Mexico er veel aan gelegen een deskundige en kredietwaardige partner binnen te halen, maar hier werden ze financieel niets wijzer van. De president van Mexico antwoordde op 15 september 1825 in een brief, ondertekend door de ‘commissarissen voor de opnemings der landengte’, aan de heren Manning en Marshall dat hij de ‘voorstellen rijpelijk overwogen zijnde, geheel en al onaanvaardbaar’ vond, wat voor de hand lag want de staatskas was zo goed als leeg. Hij deed twee tegenvoorstellen om alsnog tot overeenstemming te komen. Mexico was bereid de werkzaamheden van de aanleg op zich te nemen als de kosten gedekt zouden worden door een lening ‘onder het crediet en de verantwoordelijkheid der Natie.’ Het tweede voorstel behelsde het oprichten van een ‘Maatschappij bij aandelen zonder ander onderpand dan de opbrengst van het werk zelf.’<sup>53</sup> De voorstellen van het Londense consortium liepen uiteindelijk dood toen er in de loop van 1825 een bankencrisis uitbrak in Londen, waarbij verschillende bankiershuizen, die onderdeel uitmaakten van het consortium, failliet gingen. Men had gespeculeerd en verloren.

#### *Verenigde Staten van Noord-Amerika en de Monroe-doctrine*

Nadat in 1776 de Verenigde Staten van Noord-Amerika definitief hadden gebroken met Groot-Britannië en de eerste onafhankelijke staat in de Nieuwe Wereld waren geworden, wierpen ze zich op als de verdediger van de liberale vrijheden van het gehele westelijk halfrond. Ze beschouwden het als hun plicht het nieuwe continent te verdedigen tegen verdere aantasting van de kant van de ‘roofzuchtige’ vorsten van Europa. Nadat James Monroe bij de verkiezingen in 1820 voor de tweede maal tot president was gekozen, verklaarde zijn minister van buitenlandse zaken John Quincy Adams:

‘ (...) with the exception of the British establishments north of the United States, the remainder of both the American continents must henceforth be left to the management of American hands.’

Deze uitspraak zou het uitgangspunt worden van de latere Monroe-doctrine. Kernpunt van de Monroe-doctrine is de zinsnede uit de boodschap van de Amerikaanse president James Monroe aan het Congres op 2 december 1823:

‘ (...) that the American continents, by the free and independent condition which they have assumed, are henceforth not to be considered as subjects for future colonization by any European power.’<sup>54</sup>

<sup>52</sup> NA, Staatssecretarie inv. no 5705, 10 december 1827, La G35 geheim.

<sup>53</sup> Ibidem, brief gedagtekend 13 september 1825.

<sup>54</sup> Arthur Preston Whitaker, *The United States and the Independence of Latin America, 1800-1830* (New York 1962) 513.

Deze waarschuwing aan het adres van Europa, was in feite gericht tegen Frankrijk, Rusland en Groot-Britannië en werd rechtstreeks met de regeringen van deze drie landen gecommuniceerd. De regering van Nederland moest het Amerikaanse standpunt vernemen via krantenknipsels waarin de tekst van de rede van Monroe op 2 december 1823 volledig was afgedrukt. Deze knipsels werden zonder toelichting toegezonden door een drietal gezanten uit New York, Norfolk en Philadelphia. Ze werden ook zonder enig commentaar van Willem I en zijn minister van buitenlandse zaken voor kennisgeving aangenomen en gearchiveerd.<sup>55</sup> Het vizier van de koning was meer gericht op de handel met Midden- en Zuid-Amerika dan op de relatie met de Verenigde Staten van Noord-Amerika. Dit wil niet zeggen dat deze relatie zonder betekenis was. De Republiek had de Amerikaanse koloniën gesteund in hun onafhankelijkheidsstrijd, door deze te bevoorraden met wapens en voedsel via de ‘gouden rots’ Sint-Eustatius. Na de onafhankelijkheid ging de afgevaardigde in het Congres en latere president John Adams in de zomer van 1780 samen met zijn zonen John Quincy (13) en Charles (10) naar Amsterdam om in de Republiek politieke en financiële steun te vinden voor de Amerikaanse opstand tegen de Engelsen. Toen het tij leek te keren ten gunste van de opstandelingen, was de Republiek bereid om na Frankrijk als tweede staat diplomatieke banden aan te gaan met de Verenigde Staten. Zo werd Adams op 19 april 1782 officieel geaccrediteerd in Den Haag als gezant van de Verenigde Staten. In juni lukte het hem om een lening te krijgen van Amsterdamse kooplieden en bankiers met een waarde van vijf miljoen gulden, destijds een aanzienlijk bedrag. Het was de eerste buitenlandse lening aan de Verenigde Staten. In oktober 1782 ondertekende hij namens de Verenigde Staten een vriendschap- en handelsverdrag tussen zijn land en de Republiek. In 1788 keerde hij terug naar de Verenigde Staten. Zijn zoon John Quincy studeerde tijdens het gezantschap van zijn vader aan de universiteit in Leiden.<sup>56</sup> Zoals later zal blijken, hebben deze vriendschappelijke betrekkingen de houding van de Verenigde Staten ten aanzien van de initiatieven van Willem I een contract binnen te halen voor de aanleg van een kanaal door Nicaragua positief beïnvloed. John Quincy Adams zou in de periode 1825-1829 de zesde president van de Verenigde Staten worden. Hij zou in de twaalf jaar na de beëindiging van de napoleontische oorlogen de overheersende figuur in de Amerikaanse buitenlandse politiek zijn, zoals koning Willem I dat tegelijkertijd was in de Nederlandse politiek.

De politiek van de Verenigde Staten bevestigde niet alleen het zelfbeschikkingsrecht van de onafhankelijk geworden staten in Centraal-Amerika, maar was er ook op gericht de eigen positie in de regio te versterken. Nadat de Spaans-Amerikaanse koloniën zich bevrijd hadden van

---

<sup>55</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. nos 370, 8 januari 1824, New York 8 december 1823; 375, 26 februari 1824, Philadelphia 4 december 1824; 378, 26 maart 1824, Norfolk 4 december 1823.

<sup>56</sup> ‘John Quincy Adams’, *Wikipedia, De vrije encyclopedie*, geraadpleegd 3 januari 2015, 12.10 (UTC).

de Spaanse overheersing besloot het Noord-Amerikaanse Congres, in de zelf gekozen rol van hoeder van de vrijheden van Amerika, onmiddellijk de volledige onafhankelijkheid van de nieuwe zelfstandige staten te erkennen. De acceptatie van de Monroedoctrine door het Congres verliep echter minder eenvoudig. John Quincy Adams, de eigenlijke vormgever van de Monroedoctrine, volgde 4 maart 1825 Monroe op als president van de Verenigde Staten en achtte de tijd rijp om de vrees voor een engagement met de Latijns-Amerikaanse volkeren te laten varen.<sup>57</sup> Dit betekende dat hij de politiek van zijn voorganger Monroe voortzette. Het jaar daarop wist hij een resolutie die de Monroedoctrine belichaamde niet door het Congres goedgekeurd te krijgen. De politieke situatie van de nieuwe onafhankelijke staten was dus nog verre van veilig. Ze hadden hun republikeinse instituties gemodelleerd naar het patroon van de Verenigde Staten en rekenden nu op blijvende steun.

Simon Bolivar, de leider van de strijd voor onafhankelijkheid in Latijns-Amerika, ontwierp een plan voor een ‘Congress of American Nations’ dat in juni 1826 bijeen zou komen in Panama. Het plan werd door verschillende van de nieuwe staten opgepakt. Het oorspronkelijke doel van het congres was de eenheid van Latijns-Amerika te bevorderen. President Adams accepteerde de uitnodiging, maar was voorzichtig en stelde dat het plan niet beoogde allianties of vriendschapsverdragen met enige natie aan te gaan, maar dat het zijn bedoeling was liberale principes te vestigen over commerciële handel en maritieme neutraliteit, en zo mogelijk tot overeenstemming te komen over het aannemen van de Monroedoctrine:

‘An agreement between all the parties represented at the meeting, that each will guard, by its own means, against the establishment of any future European colony within its borders, may be found advisable.’<sup>58</sup>

Een tegenstander van Adams, de invloedrijke conservatieve senator Daniel Webster, stelde zich vierkant achter de missie naar Panama. Maar volgens hem kon de Monroedoctrine niet bedoeld zijn om het Latijns-Amerikaanse continent te beschermen tegen Europese interventie. Het was de plicht van de Amerikaanse politiek in de eerste plaats de eigen belangen te dienen. De omvang van de handel met Cuba was groter dan met enig ander land op het Europese continent en vormde ‘the most important point of our foreign relations.’<sup>59</sup> Dat Cuba nog steeds een kolonie van Spanje op het westelijk halfrond was, moest daarom ondergeschikt blijven aan het Amerikaanse handelsbelang. Een meerderheid van de Senaat was echter tegen de missie. Niet omdat het congres in Panama op de een of andere manier was bedoeld om de Monroedoctrine over de Europese mogendheden te benadrukken, maar eerder omdat de Latijns-Amerikaanse deelnemers aan het congres in Panama nadrukkelijk het plan hadden het vraagstuk

---

<sup>57</sup> De Jong, *Krimpde horizon*, 94.

<sup>58</sup> Keasbey, *Monroe Doctrine*, 139.

<sup>59</sup> De Jong, *Krimpde horizon*, 99.

van de slavernij op de agenda te zetten, waarover de staten van het Noorden en het Zuiden verdeeld waren. De slavernij was al formeel afgeschaft in de nieuwe grondwet van Centraal-Amerika en nu werd er voorgesteld dat het Panama-congres zou beraadslagen over het nemen van gezamenlijke actie om de status van de jonge zwarte republiek van Haïti te erkennen. Dit zou nooit mogen gebeuren, of zoals de senator Thomas Benton aangebrand opmerkte:

‘No, this is a question which has been determined HERE for three and thirty years; one which has never been open for discussion, at home or abroad. (...) It is one which cannot be discussed in *this* chamber, on *this* day and shall we go to Panama to discuss it?’<sup>60</sup>

Volgens William Cabell Rives, de afgevaardigde van de zuidelijke staat Virginia, hield de president ook onvoldoende rekening met de diepgaande verschillen tussen de beide continenten: ‘of origin, of blood, of physical and moral constitution, of language, of manners and customs, of religion.’<sup>61</sup>

Het resultaat was dat de senaatscommissie negatief rapporteerde betreffende de aanbeveling van de president. In het Congres ging echter een geringe meerderheid van 99 tegen 95 stemmen ermee akkoord om een afvaardiging naar het congres in Panama te sturen. Hoewel de uitnodiging van de zuiderburen formeel was geaccepteerd, werden tegelijkertijd de primaire doelen van de missie onderuit gehaald door de voorwaarden en beperkingen die aan de afgevaardigden bij hun vertrek werden opgelegd. In de praktijk had dit geen gevolgen, want de Noord-Amerikaanse afgevaardigden wisten Panama uiteindelijk niet of te laat te bereiken.<sup>62</sup>

Terwijl het Congres in de Verenigde Staten de doelstellingen van de missie naar Panama bediscussieerde, was in het Congres van de jonge Centraal-Amerikaanse federatie het vraagstuk van de inter-oceanische verbinding aan de orde gesteld. Reeds in februari 1825 had Antonio José Cañaz, minister van de nieuwe republiek van Centraal-Amerika, zich tot de minister van Buitenlandse zaken Henry Clay van de Verenigde Staten van Noord-Amerika gericht met een nota waarin hij deze uitnodigde deel te nemen in een project om de Atlantische en Stille Oceaan door middel van een kanaal door de republiek waarvan hij de president was, met elkaar te verbinden. Henry Clay, die juist door Adams was benoemd, was zelf een voorstander van een krachtige Amerikaanse buitenlandse politiek en tevens een persoonlijk voorstander van het kanaalproject. Het was hem gelukt de steun van de bevolking achter de koers van de regering voor de Panama-missie te krijgen door het verbindingskanaal er deel van te laten uit maken. Hij informeerde de afgevaardigden naar Panama officieel dat ‘a canal for navigation between the Atlantic and Pacific Oceans will prove a proper subject for consideration at the congress.’<sup>63</sup>

<sup>60</sup> Theodore Roosevelt, *Thomas Hart Benton* (2008 edition) 65, Google Books..

<sup>61</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 464, 15 augustus 1826 no. 14.

<sup>62</sup> Whitaker, *Latin America*, 571.

<sup>63</sup> *The Inter-oceanic canal of Nicaragua. Its History – Physical Condition. Plans and Prospects.* The Nicaragua Canal Construction Company (New York 1891) 4-5, Google Books.



Het antwoord van Clay aan Cañaz op 18 april 1825 liet niets aan enthousiasme te wensen over: ‘the execution of it will form a great epoch in the commercial affairs of the whole world.’ Tevens benadrukte hij de superioriteit van Nicaragua als plaats van doorgraving, die echter wel eerst moest worden bevestigd met gedegen onderzoek naar de fysieke mogelijkheden, de bekwaamheid van de bevolking en de kosten van zo’n omvangrijk project. Op 10 februari 1826 gaf Clay in overeenstemming met een belofte aan minister Cañaz opdracht aan John Williams, zaakgelastigde van de Verenigde Staten in Centraal-Amerika, alle mogelijke gegevens te verzamelen over de haalbaarheid van het voorgestelde kanaal door Nicaragua. Hij benadrukte echter dat de regering van de Republiek van Guatemala geen verwachtingen moest hebben dat de Verenigde Staten financieel zouden bijdragen aan de uitvoering van het werk voor al eer het Congres haar positie had bepaald. In deze periode van verkennende onderhandelingen bleef de politieke doctrine die door president Monroe en minister Adams was afgekondigd in de rede van Monroe voor het Amerikaanse Congres op 3 december 1823<sup>64</sup> praktisch onzichtbaar op de achtergrond. Slechts af en toe vertoonde de Amerikaanse doctrine wat spastische tekenen van leven in resoluties van het Congres en vage instructies aan Centraal-Amerikaanse gezanten om de snel opkomende Britse agressieve handelspolitiek op het westelijk halfrond wat in te tomen. De Britse aanspraken op de Mosquito Coast na de onafhankelijkheid, hadden zowel in Noord-Amerika als in Centraal-Amerika een gevoel van verontwaardiging opgeroepen. In plaats van de apathie die er in Midden-Amerika had bestaan sinds de eerste uitbraak van enthousiasme over de Monroedoctrine, ontstond er nu een wijd verspreide wens naar een kanaal onder Amerikaanse controle en deze wens was wederzijds.<sup>65</sup>

De Amerikaanse nieuwsbladen pakten het kanaalplan op en avontuurlijke zakenlieden zagen in het project een mogelijkheid tot economisch gewin en keken met vertrouwen naar president Adams voor nationale ondersteuning. Het vooruitzicht van internationale rivaliteit verhoogde het enthousiasme voor de onderneming. Toen Williams tijdens een bezoek aan het presidentieel paleis in Guatemala in een toespraak op 18 mei 1826 gericht tot Manuel José Arce, president van de Verenigde Staten van Centraal-Amerika, het kanaalplan ter sprake bracht, bejubelde hij het met de woorden:

‘This is the greatest enterprise ever yet projected by any community, and its accomplishment, which from the means adopted may be considered as certain, will be hailed as an epoch in the commercial annals of the world (...) This canal will also pour out upon Central America indescribable sources of prosperity, attracting to its shores the capital, the industry, the enterprise, and the arts of all nations.’

<sup>64</sup> Monroe’s zevende jaarlijkse toespraak, 3 december 1823, citaat: ‘It is still the true policy of the United States to leave the parties to themselves in hope that the others will pursue the same course.’

<sup>65</sup> Lindley Miller Keasby, *The early diplomatic history of the Nicaragua canal* (Newark N.J., 1890) 43.

In zijn antwoord was president Arce opmerkelijk voorzichtiger in het roemen van de perspectieven van een eventuele samenwerking: ‘probabilities promise the realisations of their project.’ Hij benadrukte vooral dat ‘(...) it will constitute a new link of fraternity and union between all sections of the American continent and this republic.’<sup>66</sup>

Een consortium van Engelse ondernemers met garanties van de Londense bankiers Barclay en Richardson hadden intussen een plan voor de constructie van een kanaal, dat de westkust van Nicaragua via de meren met San Juan moest verbinden, uitgewerkt. Dit spoorde Amerikaanse zakenlieden aan tot het opzetten van een voorlopige onderneming in New York: ‘The Central American and the United States Atlantic and Pacific Canal Company’ onder de leiding van Aaron H. Palmer.<sup>67</sup> Nog geen maand na het bezoek van Williams aan Guatemala en een week voor de opening van het congres in Panama werd er op 16 juni 1826 een contract gesloten tussen de avonturier Palmer te New York en de regering van Centraal-Amerika voor de bouw van een kanaal door Nicaragua met de capaciteit ‘for vessels of the largest burden possible’. De regering van de VS had zich hierbij formeel afzijdig gehouden. Palmer was een verbintenis aangegaan met een aantal vooraanstaande New Yorkers, onder andere DeWitt Clinton, de bouwer van het Erie Canal en op dat moment gouverneur van de staat New York, en Monroe Robinson, president van de Bank of America. Hun know-how en financiële achtergrond zouden veel vertrouwen moeten inboezemen bij beide gouvernementen. Het onderzoek dat ze lieten uitvoeren was niet serieus en te veel gericht op snel resultaat, waardoor de schatting van de kosten van de bouw niet realistisch was. Palmer & Cy wist het contract binnen te halen omdat ze het laagste bod uitbrachten. Ze stelden voor het werk uit te voeren voor het onrealistisch lage bedrag van \$ 5.000.000.<sup>68</sup> Hun plan faalde omdat ze zelfs niet in staat waren het voorgestelde bedrag bijeen te krijgen.

Williams had volgens de Nederlandse consul-generaal Haefkens in Guatemala geen al te gunstige indruk achtergelaten, omdat hij had beweerd dat ‘het huis van Palmer een der vermogendste der gehele wereld was, terwijl nu blijkt, dat het zelve volstrekt geen vermogen bezat.’<sup>69</sup> Een gevolg was volgens Haefkens ook dat het debacle met Palmer er de oorzaak van was dat het contract met een ‘Engels huis’ niet was doorgegaan. Volgens de berichtgeving van 23 september 1827 van de Nederlandse consul generaal in Mexico E.F. Grothe, die in opdracht van koning Willem I om inlichtingen was gevraagd, werd hem door de minister van Guatemala

---

<sup>66</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no 469, 3 oktober 1826 no 1. Bij de correspondentie van Bangeman Huygens uit Washington zijn twee verschillende krantenknipsels gevoegd met de Engelse vertaling van de tekst van beide toespraken, overgenomen uit de *Gazeta del Gobierno* van 30 mei 1826.

<sup>67</sup> Keasby, *Monroe Doctrine*, 144.

<sup>68</sup> In 1854 veronderstelde de Amerikaanse onderzoeker Frederick Kelley dat de kosten voor een kanaal door Centraal-Amerika zelfs konden oplopen tot \$ 100.000.000, zie: David McCullough, *The Path between the Seas. The creation of the Panama Canal: 1870-1914* (New York 1977) 39.

<sup>69</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no 492, 24 mei 1827 no. 6, Guatemala 16 februari 1827, no. 10.

meegedeeld dat Palmer ofwel failliet was gegaan, ofwel dat hij niet over de financiële middelen beschikte om een dergelijk project uit te voeren. Volgens de minister moest Palmer dan ook als een ‘loze speculant’ worden beschouwd, die slechts tot doel had het verkregen contract door te verkopen ‘evenals zulks dikwerf ten aanzien van mijnen plaats gehad heeft.’<sup>70</sup>

Op 22 juni 1826 kwam volgens afspraak het congres bijeen op de landengte van Panama. De Noord-Amerikaanse afgevaardigden verschenen niet in Panama. Richard C. Anderson, de Amerikaanse zaakgelastigde te Bogota, overleed onderweg naar Panama in Cartagena aan de gele koorts, na aan de verdrinkingsdood ontsnapt te zijn aan boord van een stoomboot op de Rio Magdalena.<sup>71</sup> De andere afgevaardigde John Sergeant vertrok pas in het najaar uit vrees voor de ongezonde zomer op de landengte. Gezien de omstandigheden ter plaatse was het congres goed bezocht. Van de gevestigde Zuid-Amerikaanse landen lieten slechts drie (Argentinië, Brazilië en Chili) het afweten, en de vier die aanwezig waren (Mexico, Centraal-Amerika, Colombia en Peru) omvatten een gebied dat was verdeeld in twaalf onafhankelijke staten.<sup>72</sup> De Nederlandse waarnemer kolonel Jan Verveer arriveerde net voor de sluiting van het congres op 15 juli ter plekke. Door de terughoudende opstelling van de Noord-Amerikaanse Senaat en de afwezigheid van zijn afgevaardigden was de hele conventie gedoemd te mislukken. De Latijns-Amerikaanse afgevaardigden realiseerden zich dit al snel en verdaagden het congres en besloten in verband met de klimatologische omstandigheden te verkassen naar Mexico. Het betekende een nederlaag voor de Monroe-doctrine van het zendingsbewuste deel van Noord-Amerika. De Senaat was bevestigd in haar vooroordelen en er was voorkomen dat er een standpunt in het voordeel van de afschaffing van de slavernij moest worden ingenomen. Het vraagstuk van de slavernij in eigen land moest eerst thuis worden opgelost en had nog een lange weg te gaan tot de definitieve afschaffing op 1 februari 1865.

Het vastlopen van de kanaalplannen van Palmer en consorten opende de mogelijkheden voor Nederland om zich te mengen in de competitie om het kanaalcontract binnen te halen.

<sup>70</sup> NA, BUZA 1813-1870, inv. no 636, 21 augustus 1827 geheim no 2.

<sup>71</sup> NA, BUZA, inv. 469, 5 oktober 1826, no. 2. *Nouvelles de l'Amérique du Sud à Washington jusqu'au 29 Août 1826.*

<sup>72</sup> Mexico, Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, Costa Rica, Panama, Colombia, Venezuela, Ecuador, Bolivia en Peru.

## 4. Nederlandse inmenging

Na de onafhankelijkheidsstrijd in Latijns-Amerika gaf Spanje in februari 1824 formeel haar monopoliepositie op en stelde de handel open voor buitenlanders. Dit was in feite niet meer dan een bekrachtiging van de bestaande situatie. De verwachtingen in Europa van de handel op Latijns-Amerika waren hoog gespannen. Ook Nederland dacht hiervan te kunnen profiteren, waarbij koning Willem I een activerende rol zou gaan spelen. Op zijn persoonlijk initiatief werd in maart 1824 de Nederlandsche Handel-Maatschappij (N.H.M.) opgericht met het doel de nationale handel en nijverheid te stimuleren. Een van de vijf handelszones waarin de wereldbol werd verdeeld, was de Nieuwe Wereld. In eerste instantie was de N.H.M. nog terughoudend ten opzichte van dit gebied, omdat men veel concurrentie vreesde van de Britse handelshuizen en investeerders, die direct na de onafhankelijkheid in 1822 veel geld hadden geïnvesteerd in economische activiteit in het nieuwe gebied. In 1825 liet de N.H.M. de reserve varen met de achterliggende gedachte de achterstand op de Britten alsnog in te kunnen lopen. Er waren inmiddels tien Nederlandse agentschappen in Latijns-Amerikaanse landen gevestigd. De afgetreden minister van koloniën A.R. Falck werd in maart 1824 als ambassadeur naar London gestuurd, waar de regeringen van Latijns-Amerika hun handelspolitieke activiteiten hadden geconcentreerd, om de Nederlandse regering op de hoogte te houden.

Eind mei 1824 werd de kapitein-luitenant-ter-zee H.W. de Quartel vanuit Curaçao op een diplomatieke missie naar Colombia gestuurd met de opdracht de vriendschappelijke houding van de Nederlandse regering te tonen, handelsvoordelen te verkrijgen en informatie over de nieuwe staten in te winnen.<sup>73</sup> De informatie van De Quartel over handelsmogelijkheden wachtte men in Nederland niet af, want in 1825 werden door de N.H.M. direct al twaalf schepen naar zowel de oost- als westkust van Amerika gestuurd met als proef een gemengde lading.<sup>74</sup> Door overschatting van de Latijns-Amerikaanse vraag waren de resultaten niet erg hoopgevend en bleken deze het eerste jaar negatief uit te vallen. De verwachtingen waren duidelijk te hoog gespannen geweest. Men had de eigen mogelijkheden en de moordende concurrentie zwaar onderschat. Uit Zuid-Amerika kwamen in 1826 te Hamburg zes maal zoveel schepen aan dan in Amsterdam. De landen in Centraal-Amerika hadden bij de pogingen een afzetmarkt in de regio te veroveren nauwelijks een rol van betekenis gespeeld. Een centrale rol was door de koning wel toebedacht aan het Caribische eiland Curaçao, dat de spil zou moeten worden in de wereldhandel.<sup>75</sup> De N.H.M. besteedde in haar statuten merkwaardig genoeg geen bijzondere

<sup>73</sup> Oosterling, *Het korvet 'Lynx'*. 32.

<sup>74</sup> Ibidem, 149. In 1826 zouden er nog acht schepen volgen.

<sup>75</sup> De Jong, *Krimpemde horizon*. 152.

aandacht aan de positie van Curaçao als handelsknooppunt in het Caribisch gebied. Toen bleek dat de N.H.M. in de eerste jaren van haar bestaan geen positieve resultaten behaalde in de handel met Latijns-Amerika, concentreerde ze zich verder op de handel met Oost-Indië en China.

In Nederland wachtte men nog steeds ongeduldig op het eindverslag van de De Quartel om een politiek standpunt in te kunnen nemen over de onafhankelijk geworden staten. Pas op 30 augustus 1825 werd zijn eindrapport ontvangen. De informatie kwam te laat om nog invloed te hebben op het standpunt van de regering. De missie van De Quartel is kenmerkend voor de Latijns-Amerika politiek van Willem I: men liep achter de feiten aan. Toen De Quartel in de haven van Curaçao, aan boord van ZM korvet *Eendragt*, op het punt stond te vertrekken naar Mexico, schreef hij op 24 februari 1825 een verslag van de reis van Bogota naar Curaçao, gericht aan de Gouverneur van Curaçao, in wiens opdracht hij formeel was uitgezonden. Behalve over een bijgevoegd vel van een lama doet hij hierin de mededeling dat men ongetwijfeld in de Panamese kranten, die hij met een vorige zending had toegestuurd, had gelezen dat:

‘... er dus weinig in den handel aldaar omging dan de oorlog nu in Peru zullende getermineerd zij, en het Plan daar zijnde om den Pacificke met den Atlantischen Oceaan door een kanaal zo mogelijk in Communicatie te brengen, of een karreweg om het transport der goederen van den eene naar de andere zijde der landengte gemeld daar te stellen.’<sup>76</sup>

Deze eerste bekendmaking in de Nederlanden van een kanaalplan werd pas op 30 augustus van hetzelfde jaar op de Staatssecretarie van koning Willem I ontvangen. Nergens blijkt dat deze terloopse zinsnede in het verslag, noch de toegestuurde Panamese kranten-artikelen, enige bijzondere aandacht hebben getrokken op de Staatssecretarie. Toch kan dit plan Willem I als trouwe lezer van de *Nederlandsche Staatscourant* niet zijn ontgaan, want al op vrijdag 15 april 1825 werd in de rubriek ‘Buitenlandse berigten’, voorafgaand aan de proclamatie van de onafhankelijkheid van Peru door „Bolivar”, het volgende bericht afkomstig uit ‘Londen, den 8 April’ opgenomen:

‘Volgens de laatste berichten uit Peru schijnt het, dat de maatschappij tot vereeniging van de Atlantischen en Stille zee een kontrakt gesloten heeft met het gouvernement van Guatemala, tot het graven van een bevaarbaar kanaal, tusschen de beide Oceanen. De plaats, voor deze groote onderneming uitgekozen, is de zuidzijde van het meer van Nicaragua, hetwelk de beroemde Humboldt beschrijft als het eenige daartoe geschikte punt. Het kanaal moet twaalf of veertien Engelsche mijlen lang en voor groote schepen bevaarbaar wezen. Het Gouvernement van Guatemala, overtuigd van al het belangrijke dier onderneming, heeft aan de maatschappij groote voorregten toegestaan, onder anderen het uitsluitend regt, om, gedurende den tijd van veertig jaren, eene vaart met stoombooten op de rivier San Juan en op het meer Nicaragua aan te leggen. Ook zal de maatschappij, behalve de groote voordeelen, die zij uit den handel trekken zal, twee derden ontvangen van de tollén, die de schepen, welke

---

<sup>76</sup> ‘Brieven van Curaçao. 1<sup>e</sup> kwartaal 1825’, NA, Staatssecretarie inv. no. 3759, 30 augustus 1825, no. 45 geheim.

van het nieuwe kanaal gebruik maken, zullen moeten betalen, terwijl het gouvernement het overig derde zal houden, als een fonds, om het tot dit werk besteed kapitaal af te lossen.’<sup>77</sup>

De boodschap is niet te missen, maar nergens wordt duidelijk gemaakt op welke maatschappij in dit bericht wordt gedoeld.

In Mexico aangekomen vestigde De Quartel op 29 september 1825 in een nota aan de minister van Marine en Koloniën nog eens extra de aandacht op het ‘Decreet over de opening eens Kanaals van de Pacifique naar den Atlantic Ocean’.<sup>78</sup> Tegelijk met zijn verslag stuurde De Quartel een informatiepakket over de situatie in Centraal-Amerika dat op 23 december 1825 op het Ministerie van Koloniën en Marine arriveerde. Tussen de 43 epistels bevindt zich een knipsel met de tekst van het decreet, dat op 12 juli 1825 door het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Republiek van Centraal-Amerika is opgesteld. Hieruit blijkt dat diverse buitenlandse commerciële ondernemingen hun belangstelling in de bouw van een kanaal door de landengte hadden laten blijken. Het federale congres van de republiek had naar aanleiding van deze buitenlandse belangstelling op 16 juni 1825 het besluit genomen dat er een kanaal, dat beide oceanen verenigde, door Nicaragua gegraven moest worden en dat door de grootst mogelijke schepen kon worden bevaren.<sup>79</sup> Volgens de tekst van het dekreet zou de navigatie zonder uitzondering worden toegestaan aan alle bevriende en neutrale naties. De regering zou bijdragen aan de snelst mogelijke uitvoering van het project. Op 1 augustus 1825 volgde er een tweede decreet waaruit blijkt dat er diverse voorstellen waren ingediend, niet alleen afkomstig van grote buitenlandse staatsbedrijven, maar ook van particuliere ondernemingen. De financiële nood was blijkbaar hoog, want er werd door de federale regering stevig benadrukt dat het in het belang van de republiek was dat het project op zo kort mogelijke termijn zou moeten worden uitgevoerd. De termijn voor indiening van de voorstellen werd gesteld op zes maanden.<sup>80</sup> Afgezien van deze onrealistische termijn, die bij ontvangst in Nederland al bijna was verlopen, volgde er vanuit de ministeries of de Staatssecretarie geen enkele actie op de mededelingen van De Quartel.

Op 10 november 1825 vertrok De Quartel per muilezel van Mexico naar de hoofdstad van de republiek Guatemala waar hij 21 dagen verbleef. De situatie was er nog steeds onveilig in verband met oorlogshandelingen met de buurlanden Costa Rica en Honduras. De verstandhouding met Havana was echter nog steeds erg goed meldt hij terloops. Op 10 februari 1826 vertrok De Quartel per schip vanuit Omoa, een havenplaats aan de Atlantische kust, naar New York. Op 10 juni 1826 verzond hij vanuit New York zijn verslag, dat hij aan boord had geschreven, aan de minister van Marine. Hij vermeldt dat:

<sup>77</sup> *Nederlandsche Staatscourant*, K.B., A<sup>o</sup>. 1825. N<sup>o</sup>.89, vrijdag, den 15 April.

<sup>78</sup> NA, Koloniën inv. no. 476, 23 december 1825, no. 63.

<sup>79</sup> Ibidem, inv. no. 476, 23 december 1825, no. 74.

<sup>80</sup> Ibidum, inv. no. 476, 23 december 1825, no. 75.

'het plan of de propositiën gedaan om de beide oceanen in communicatie te brengen kort na mijn vertrek aangenomen zou worden, en nog in de loop van dit jaar begonnen worden, 't zou door de lagoen van Nicaragua zijn. Men zal er veel moeilijkheden in vinden, ik twijfel aan de reussite, voornamelijk omdat men de indianen thans niet gelijk te voren tot zulke werken kan dwingen, zijnde zij lieden nu vrij in het eerste genot van hunne vrijdom dat zij lieden nemen, is *niets te doen*.'<sup>81</sup>

De afschaffing van de slavernij had voor De Quartel een geheel andere betekenis dan voor de Verenigde Staten. In dit citaat maant hij terughoudend te zijn bij het kanaalproject nu er geen gebruik gemaakt kan worden van slavenarbeid. De Quartel had zich in New York goed op de hoogte gesteld van de contractuele onderhandelingen die op 14 juni 1826 zouden uitmondde in een contract tussen de Federale Republiek van Centraal-Amerika en Aron H. Palmer & Cy te New York.<sup>82</sup> Hij had in een bericht van 7 november 1825 meegedeeld dat er in januari 1826 een congres te Panama zou worden gehouden, waar gewerkt ging worden aan het opstellen van een verdrag voor een confederatie tussen de republieken van Colombia, Centraal-Amerika, Peru en Mexico. Uit het voorgaande bleek dat dit op de Staatssecretarie echter al bekend was geworden via de berichten van Bangeman Huygens, de zaakgelastigde in Washington.<sup>83</sup> Hoewel de Nederlanden niet waren uitgenodigd, achtte Willem I het belangrijk dat het land zou worden vertegenwoordigd door middel van een waarnemer om de eigen belangen veilig te stellen.

#### *Eerste missie kolonel Jan Verveer*

Door persoonlijke bemoeienis van Willem I werd kolonel Jan Verveer op missie gestuurd naar het congres in Panama. Verveer had zijn uitzending te danken aan een eerdere missie in 1825 naar Curaçao, waar hij de sociaal-economische situatie naar tevredenheid had onderzocht. Om bij de Europese bondgenoten van de Heilige Alliantie de indruk te vermijden dat het om erkenning van de onafhankelijk geworden staten zou gaan, was de diplomatieke status van Verveer vermeden.<sup>84</sup> Verveer arriveerde midden juli 1826 in Panama, net op tijd om het slotcommuniqué te horen voordragen. Het belangrijkste resultaat van het congres was dat de Latijns-Amerikaanse landen hun diepe belangstelling voor internationale samenwerking hadden getoond. Het verziekende klimaat op de landengte werd door de deelnemers aan het congres hierna ingeruild voor het voorstadsje Tucabaya van Mexico City, waar Verveer tot december van dat jaar tevergeefs wachtte op de hervatting van het congres. In de tussentijd had Verveer, geheel in overeenstemming was met zijn instructie, goede betrekkingen weten aan te knopen met de afgevaardigde van Centraal-Amerika Larrazabal. Deze had Verveer verzekerd dat 'de

<sup>81</sup> NA, Kol. 430 inv. no. 509, 26 juli 1826, no 69. Gelijkertijd met het uitroepen van de onafhankelijkheid door de Spaans-Amerikaanse staten was de slavernij afgeschaft.

<sup>82</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 513, 22 december 1827 no. 2. Guatemala 26 augustus 1827 no. 20.

<sup>83</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 455 no. 13 mei 1826 no. 4. Washington 4 april 1826 no.18.

<sup>84</sup> De Jong, *Krimpde Horizon*, 102.

Middenrepubliek voor alle haare Europeesche betrekkingen geene betere keuze kan doen dan de Nederlanden kan bieden.’ Met dit argument had Larrazàbal Verveer weten over te halen een verzoek te richten aan het thuisland voor een geldlening van 7 miljoen piasters,<sup>85</sup> nadat een poging in Londen mislukt was na het failliet van de bankiershuizen Goldsmith en Barclay.<sup>86</sup> Het was duidelijk geworden dat de Engelse handels- en bankiershuizen te hoog hadden ingezet met hun investeringen in de onafhankelijk geworden staten. De productie van de goud- en zilvermijnen was onder het nieuwe bewind eerder afgenomen dan gestegen. De afzetmogelijkheden waren zwaar overschat. De bevolking was te gering en de koopkracht was onvoldoende om de massaproductie van de industriële revolutie in Europa te kunnen opnemen. Ook met de leningen liep het mis. De meeste Latijns-Amerikaanse landen waren niet in staat aan hun renteverplichtingen te voldoen, laat staan de leningen af te betalen. Het gevolg was dat er in de jaren 1825-1826 een handelscrisis ontstond, die de verwachtingen van voorspoed na de onafhankelijkheid zowel in Latijns-Amerika als daarbuiten verstoorde. De Britten hadden ervan geleerd en waren in het vervolg voorzichtiger geworden.<sup>87</sup> De Verenigde Staten hadden zich terughoudend opgesteld bij het doen van investeringen. De vrachtvaart was voor hen relatief het belangrijkste, waardoor de schade als gevolg van de handelscrisis beperkt bleef.

De nieuwe staten moesten op zoek naar een nieuwe handelspartner. Dit kwam Willem I goed uit, want hij wilde Latijns-Amerika gebruiken om in Europa de onafhankelijkheid van zijn koninkrijk te benadrukken en tevens de economische situatie in Nederland te verbeteren. Zijn ‘politiek systema’ zou de eenheid tussen het noorden en zuiden van zijn koninkrijk moeten versterken.<sup>88</sup> Onder deze omstandigheden werd door Verstolk van Soelen, de minister van Buitenlandse Zaken, niet afwijzend gereageerd op het verstrekken van een geldlening, echter onder de voorwaarde dat dit tot een uitbreiding van de handelsbetrekkingen zou kunnen leiden. Een langer verblijf in Mexico van kolonel Verveer werd in verband met deze zaak echter niet langer noodzakelijk geacht door Willem I en zijn ministers. John Sergeant, de Amerikaanse afgevaardigde in Mexico, had inmiddels ingezien dat na het uitbreken van een burgeroorlog tussen El Salvador en Guatemala de verdeeldheid onder de Latijns-Amerikaanse deelnemers aan het congres zo groot was dat er van voortzetting voorlopig geen sprake meer kon zijn en was inmiddels naar Washington vertrokken.<sup>89</sup> Verveer volgde zijn voorbeeld en reisde naar New York met het plan van daar de oversteek naar Nederland te maken.

---

<sup>85</sup> Met de Spaanse piaster wordt hier waarschijnlijk bedoeld de ‘peso de ocho’, het zilveren achtstuk dat in Mexico na de onafhankelijkheid werd ingevoerd. De Spaanse piaster had een waarde vergelijkbaar met gulden 2,35 - nu ongeveer 1 euro.

<sup>86</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 633, 10 februari 1827 no. 2 geheim.

<sup>87</sup> Oosterling, *Het korvet ‘Lynx’*, 35.

<sup>88</sup> *Ibidem*, 56.

<sup>89</sup> NA, Staatssecretarie inv. no. 5705, 10 december 1827, Afschrift no. 5. Brussel no. 5, 22 maart 1827.



In de tussentijd probeerde consul Bangeman Huygens vanuit Washington in zijn diplomatieke rapportages, die vergezeld gingen van diverse krantenknipsels, de aandacht te vestigen op de kanaalplannen die er werden gesmeed tussen de Verenigde Staten van Noord-Amerika en Guatemala. Op 3 oktober 1826 arriveerde op het Ministerie van Buitenlandse Zaken een knipsel met het verslag uit de *Gazeta del Gobierno* van Guatemala van de ontmoeting van de zaakgelastigde van de Verenigde Staten John Williams met de president van de Republiek van Centraal-Amerika don Manuel José Arce over de realisering van een kanaal door het Meer van Nicaragua.<sup>90</sup> In het knipsel uit de *Jefferson (Ohio) Gazette* van 5 september 1826 werd zelfs in gezwollen taalgebruik onomwonden aangedrongen op een aanvalsplan om te voorkomen dat Engeland de buit zou binnenhalen:

‘The true plan is, like Napoleon, to attack the centre; ... between the two continents of America lies the road to China and Hindostan (...) It ought to be a national work, and the business of the republicans of Western America. The profits will be theirs, and the magnitude of the undertaking and of its expense, seem worthy to be a national concern between the two Americas; but particularly North America (...)’<sup>91</sup>

In zijn ‘Nouvelles de l’Amérique du Sud arrivés a Washington jusqu’au 5 septembre 1826’ citeerde Bangeman Huygens een artikel uit de *Gazette d’Albany*, waarin de inhoud van het contract dat op 17 juni tussen Aaron H. Palmer’s onderneming en de regering van Guatemala is gesloten, wordt weergegeven. In het bericht werd ook de grote voldoening uitgesproken dat de landgenoten het contract voor de uitvoering van het project hadden binnengehaald, want :

‘L’agent d’une Compagnie Anglaise désirait obtenir ce privilège, ou de participer á ses avantages et en offert un grand bénéfice pour le privilège, mais c’est une satisfaction pour nous que nos compatriotes ont été chargés de l’exécution d’une si grande entreprise.’<sup>92</sup>

Afgezien van de commerciële belangen bij het kanaalproject zagen de Noord-Amerikanen zichzelf op de eerste plaats als de verlichte begeleiders van de dekolonisatie van de nieuwe wereld en wilden ze de Engelsen hieruit verdrijven.<sup>93</sup> In de gebruikte terminologie kwam de Monroe doctrine zonder omwegen aan de oppervlakte. Er werd echter tegelijkertijd grote twijfel uitgesproken over de kredietwaardigheid van de ondernemers en over de betrouwbaarheid van de vertegenwoordiger van Palmer, de Pool Karel Benewski,<sup>94</sup> die aanwezig was bij de ondertekening van het contract.<sup>95</sup>

<sup>90</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 469, 3 oktober 1826, no. 1, no. 43 Washington.

<sup>91</sup> Ibidem.

<sup>92</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 476, 14 oktober 1826, no.18, Washington 5 september 1826.

<sup>93</sup> De Jong, *Krimpde horizon*, 46-48.

<sup>94</sup> Karel Benewski was als ‘aide de camp’ van Iturbide, de ex-keizer van Mexico, naar Europa gestuurd om de gevluchte ex-keizer van Mexico te zoeken, waarbij hij werd gearresteerd, maar zijn straf wist te ontlopen. Augustín Cosme Damián de Iturbide y Arámburu was een Mexicaans militair en van 1822 tot 1823 keizer van het eerste Mexicaanse Keizerrijk.

<sup>95</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 476, 14 oktober 1826, no. 18, no. 45 Washington.

Op 21 mei 1827 arriveerden uit Guatemala op de secretarie van Willem I de rapportages van 17 en 20 februari 1827 van consul-generaal Haefkens, waarin deze melding maakt van het stranden van het kanaalcontract tussen Palmer en de republiek van Centraal-Amerika. Zijn typisch Hollandse enthousiasme voor dit waterproject was deze keer op de koninklijke burelen niet te veronachtzamen:

‘Dikwijls heb ik gedacht, hoe wenselijk het voor den roem, zowel als het belang onzer natie zoude zijn, in dien zulk een werk, waarin zij thans, althans wat het bouwen van sluizen betreft, zo geheel thuis zoude wezen, door haar kon worden tot stand gebracht.’<sup>96</sup>

Dit maal was het Willem I zelf die het signaal op pakte en Verstolk van Soelen maande inlichtingen in te winnen over de aard en omvang, en de vermoedelijke inkomsten uit het project. Verder wilde hij worden geïnformeerd onder welke voorwaarden er sprake was van een contract met Palmer, wat de omvang en de kosten waren, en de tijd die met de uitvoering van een dergelijk omvangrijk plan was gemoeid. Wat waren de bijzonderheden ter plekke en welke onderzoeken hadden er reeds plaats gehad? Dit pakket vragen zou gesteld moeten worden aan consul-generaal Haefkens en aan kolonel Verveer voor het geval deze laatste nog in Mexico zou zijn. De koning gaf er geen blijk van zich zorgen te maken over de internationale betrekkingen, waar het kanaalproject niet los van kon worden gezien. Na de rede van Monroe zou namelijk de constructie van een kanaal met Europees kapitaal onder de bescherming van een Europese regering door de Verenigde Staten kunnen worden opgevat als een gevaar voor de vrede en veiligheid. Nederland zou op zijn minst bij de Verenigde Staten bescherming moeten zoeken voor zijn kapitaalsinvestering nu het al geruime tijd geen wereldmacht ter zee meer was. Het commerciële en politieke belang bij een inter-oceanische verbinding was voor de Verenigde Staten groter dan voor welk ander land ook. Verveer had dit probleem tijdens zijn terugreis in Washington aan de orde kunnen stellen, maar nergens blijkt dat dit ook werkelijk het geval was.

Verveer was al naar New York afgevaaren toen het verzoek van de koning om uitgebreide informatie in Mexico arriveerde, zodat Grothe, de consul-generaal, zich geroepen voelde ook een stevig pleidooi te houden voor een inter-oceanische verbinding via de golf van Tehuantepec:

‘Ofschoon men het juiste punt nog niet bepaald heeft, waar ter vereeniging van beide rivieren een kanaal gegraven zoude kunnen worden, schijnt men toch aan de mogelijkheid daarvan geenszins te twijfelen, vermits er gene bergen te doorsnijden zijn, en de grond niet rotsachtig naar makkelijk te bewerken is. Hout en steen heeft men in de nabijheid in overvloed, zoo dat indien men sluizen maken moest dezelve niet zeer kostbaar zouden uitvallen. Levensmiddelen en arbeidsvolk kan men in de Provincie Oakaca goedkoop en in overvloed verkrijgen.’<sup>97</sup>

Hij vermeldde tegelijkertijd dat de eerder ingediende voorstellen van het Engelse consortium voor een kanaalverbinding over de landengte van Tehuantepec door het Mexicaanse

<sup>96</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 491 en 492, 24 mei 1827, no. 6 en 7. Guatemala 16 februari no. 10 en 20 februari 1827 no. 11.

<sup>97</sup> NA, Staatssecretarie inv. no. 5705, 10 december 1827, afschrift no. 75. Mexico 23 september 1827, no. 38.

gouvernement afgewezen waren, omdat de lasten eenzijdig aan de kant van Mexico zouden komen te liggen terwijl de Engelsen er met de voordelen van door gingen. Dit bericht van Grothe werd op 10 december 1827 ontvangen op de Staatssecretarie samen met een pakket correspondentie van Haefkens, dat onder andere een vertaling van het kanaalcontract tussen Palmer & Cy en de staat van Nicaragua bevatte, plus een nota over de ongunstige staatkundige situatie en de geringe financiële reserves van het ‘Gemeenebest’ van Centraal-Amerika. Vanuit dit perspectief gezien, is het volgens Haefkens duidelijk dat ‘de zaakgelastigde slechts verlangde à tout prix een contract te sluiten, en te verhoeden dat hetzelfde door een Engels huis verkregen werd.’ De voorwaarden waren dan ook aanzienlijk voordeliger dan men onder andere omstandigheden zou hebben verkregen. Haefkens benadrukt nog eens het belang van het kanaal door Nicaragua voor de handel van alle naties, en dat ‘hetzelfde de verkieslijksten weg naar China of de Indiën opleverde, zo kan er toch geen twijfel aan zijn, of alle vaartuigen naar ‘Peru, Chili en de westkust van Amerika bestemd, zouden zich van hetzelfde bedienen.’ Volgens zijn ingewonnen inlichtingen levert de uitvoering geen al te grote moeilijkheden op, want ‘(..) de bestaande landtong tussen de golf van Papagayo en den Stillen Oceaan [bestaat] naar men zegt, alleen uit laag land.’ Alleen de Rio San Juan zou moeten worden gekanaliseerd om bevaarbaar te worden. Hier blijkt dat er nog maar weinig kennis aanwezig was over de geologische situatie van het gebied. Haefkens meldt ook nog de noodzaak, en voor Nederland het perspectief, kanalen en wegen aan te leggen, naast de werken voor het grote kanaal over de landengte.

Hoe dringend de regering van Guatemala om een geldlening door een Europees land verlegen zat, blijkt uit het bericht van Haefkens van 26 augustus 1827. Het huis van P.J. Malherbe in Luik had in 1825 een contract met de regering gesloten voor de levering van 3000 geweren onder de voorwaarde dat die uit de ‘grote’ geldlening zou worden betaald. Toen de geweren in Omoa, de haven van Guatemala, waren geleverd, bleek de geldlening vanwege de failliete Engelse bankiershuizen niet door te gaan. Er werd een nieuw contract opgemaakt waarin driekwart van de waarde van de geweren in tabak zou worden betaald. Uit een ‘Mémoire à Monsieur Duarte’ van 29 december 1826 blijkt dat er toen al voorwaarden zijn vastgelegd voor een geldlening door Nederland aan de republiek van Guatemala, waarin nog geen sprake is van een combinatie met een kanaalcontract. Maar als de geldlening tot stand zou komen, dan zou dit het uitgangspunt zijn voor een handelsverdrag, zoals Willem I ook als voorwaarde had gesteld. Het hoofdartikel hierbij moest volgens hem zijn:

‘Que le Commerce des Pays-Bas jouira dans la République des mêmes faveurs, qui déjà sont ou seront accordées à la nation la plus favorisée.’<sup>98</sup>

<sup>98</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 513, 22 december 1827 no. 2. Guatemala 26 augustus 1827 no. 20.

Er wordt aangedrongen op de uiterste geheimhouding in Europa, maar vooral in Engeland, omdat het bekend worden een ernstig obstakel zou kunnen vormen voor het tot stand komen van een geldlening.

In het bericht van Haefkens van 26 augustus 1828, dat 22 december 1827 in Den Haag arriveerde, benadrukte hij in zijn enthousiasme dat er geen twijfel over bestaat, en dat hij de stelligste verzekering van de heren Larrazábal en Del Barrio heeft, dat Guatemala er op rekt een geldlening in Nederland te kunnen plaatsen en dat het iedere concurrerende aanbieder naast zich neer zal leggen. Als bonus was een omvangrijk areaal landbouwgrond, door Nederlandse kolonisten te bebouwen, langs de kust in het vooruitzicht gesteld. Verveer, door Willem I om advies gevraagd, begreep niet dat ‘zulk een denkbeeld door dezen ambtenaar aan de hand zou zijn gegeven.’ Hij veronderstelde echter dat de koning er mee bekend was dat dit voorstel op problemen met de Verenigde Staten zou kunnen stuiten:

‘Het is Uwer Excellentie voorzeker ten volle bekend, *dat het niet toelaten van alle nieuwe europeesche établissements op den Amerikaanschen grond, in den vorm of naar het systema der oude koloniën*, niet alleen bij de jonge republieken, maar ook bij de noordelijke zuster, als een hoofdartikel haarer staatkundige geloofsbelijdenis is aangenomen, en, bij herhaalde gelegenheden, als zodanig is [naar] voorgebragt.’<sup>99</sup>

Dit is een sleutelzin, want Verveer geeft er hier blijk van bekend te zijn met de Monroe-doctrine en veronderstelt dat dit ook voor de koning geldt. Als Nederland voor dit stuk landbouwgrond het oog zou laten vallen op het eiland Roatan,<sup>100</sup> een voormalige Britse kolonie in de baai van Honduras, zoals Haefkens voorstelde, zou dit volgens Verveer ook problemen kunnen geven met Engeland omdat het ‘voor de monden van [haar] voornaamste havens’ ligt. Bovendien vindt hij het een ‘hersenschim’ om vrije Europese landverhuizers naar deze ‘verzengende luchtstreek’ te sturen. Haefkens meende ook dat de aanhoudende onrust in Centraal-Amerika er toe zou kunnen leiden dat men ‘de Spanjaarden met open armen [zouden] ontvangen’, en dat hij reden heeft te geloven ‘*dat velen de protectie van elke andere natie zouden aan nemen*’. In 1823, toen Guatemala in oorlog was met Mexico om zich aan het gezag van keizer Augustus (Iturbide) te onttrekken, zouden er volgens Verveer zelfs in Washington gesprekken zijn gevoerd om de Verenigde Staten het protectoraat over Roatan aan te bieden. Dit gerucht had Verveer in een vertrouwelijk gesprek vernomen van Joel R. Poinsett, de Amerikaanse minister bij het kabinet van Mexico. Het aanbod was niet direct afgewezen, maar in beraad gehouden.

<sup>99</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 637, 12 januari 1828 no. 2 geheim. De cursieve tekst is in het origineel onderstreept.

<sup>100</sup> J. Travers, de consul in Truxillo voor de Baai van Honduras, is weinig lovend over de bevolking en de natuurlijke rijkdommen van de gebieden. Hij sprak in zijn bericht van 28 oktober 1826 echter de wens uit ‘dat het in de plannen van zijne majesteit lag, om door middel van onderhandeling ten dezen, de aanleiding te vinden, om op die wijze van het eiland Ruatan voor Nederland meester te worden. Eene uitstekende zeehaven, rijke grond en overvloedige voortbrengselen, maakten het alsdan tot eene benijdenswaardige bezitting in dit gedeelte der wereld.’ NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 525, 19 april 1827, no. 3. J. Travers, *Aanmerkingen over den Staat en de vooruitzichten des Handels met de oostkusten van het gemeenebest van Centro-America* (Truxillo 1826).

Ook leverde Haefkens in zijn bericht uitgebreid commentaar op het kanaalcontract. Er waren volgens hem geen begrotingen van tijd, onkosten en opbrengsten gemaakt. Palmer en Benewski hadden geen andere opzet gehad dan ‘zwendelarij’ te bedrijven en waren voortvluchtig. Als de koning de zaak serieus zou nemen, dan stelde Haefkens voor twee deskundige ingenieurs op onderzoek uit te sturen. Als die het kanaalplan uitvoerbaar oordeelden, dan zou hij de ingenieurs graag begeleiden bij de onderhandelingen met het gouvernement over een contract.<sup>101</sup> De koning herinnerde zich nu blijkbaar dat deze zaak eerder op de agenda had gestaan, want het verslag van Haefkens bevatte in ’s konings handschrift de ‘apostille’ van Zijne Majesteit: ‘Wat is vroeger omtrent deze zaak gedaan of bepaald?’<sup>102</sup> De gunstige perspectieven die Haefkens schetste en de ontvangen tekst van het contract met Palmer leidden echter niet tot overhaaste actie, want Willem I gaf te kennen de mondelinge informatie van kolonel Verveer bij terugkomst te willen afwachten. Zijn slechte ervaringen met de handelsverkenningen van de N.H.M. in Midden- en Zuid-Amerika hadden hem terughoudend gemaakt.

Verveer reisde vanuit New York naar Washington waar hij zich over de kanaalkwestie liet informeren door zaakgelastigde Gonzalez van de republiek van Centraal-Amerika.<sup>103</sup> In december 1827 was Verveer terug in Nederland en ging hij direct aan de slag om een zeer gedetailleerde rapportage te schrijven van zijn bevindingen van het onderzoek naar het kanaalplan en het contract met Palmer. Nadat het verzoek van Willem I om informatie te verzamelen over de stand van zaken met het kanaalcontract Verveer in New York had bereikt, was het hem met behulp van de Nederlandse consul John C. Zimmerman gelukt de verblijfplaats van Palmer te achterhalen. Aaron H. Palmer was een advocaat die was opgevoed in een gemeenschap van Quakers, maar had deze al vroeg verlaten omdat zijn gedrag niet al te nauw strookte met de zeden van zijn geloofsgenoten. Het is zeker dat hij nooit in Guatemala is geweest. Hij bleek een speculant zonder eigen middelen en kennis van zaken te zijn, die:

‘in geen geringe maat het gevoel heeft gehad der overspannen geestdrift, waarmede men in zijn vaderland, zoo als elders, de groote staatkundige omwenteling op den vasten wal van Zuid-Amerika, als eenen ruimen weg naar fortuin beschouwde.’<sup>104</sup>

Hij had geprobeerd de rechten van het contract dat hij met de Federale Republiek van Centraal-Amerika had gesloten in Engeland te verkopen. Toen dit niet was gelukt, en ook het gouvernement van de staat New York geen interesse toonde, hadden zijn crediteuren hem bij terugkomst in New York gegijzeld. Verveer deed hier zo uitgebreid verslag van omdat hij wilde aantonen dat er geen sprake was van een geautoriseerd contract, noch van de kant van

<sup>101</sup> BUZA 1813-1870 inv. no. 636, 29 december 1827, no. 1. Guatemala 11 september 1827.

<sup>102</sup> NA, Staatssecretarie inv. no. 5705, 10 december 1827, La G35 geheim, no. 33 en 34.

<sup>103</sup> Heiligers, ‘Oude Nederlandsche Kanaalplannen door Centraal-Amerika’, 13 en 14.

<sup>104</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 637, 12 januari 1828 no. 1 geheim. ’s Hage 29 december 1827 geheim no.18.

Guatemala, noch van Washington, en dat de zaak geheel open lag voor de participatie van Nederland. Op de door de koning gestelde vraag naar de kosten van het project kon hij geen zinnig antwoord geven, daar hem de kennis van dit soort werken ontbrak. Wat de terreinkennis betrof, verliet hij zich volledig op de informatie die door Gonzalez was verstrekt. Deze beval aan een ‘*Oceaniek-kanaal*, in de volle betekenis der benaming’ te graven, dat wil zeggen ‘eene gemeenschap tusschen den eenen en anderen Oceaan, zonder overschepping, door alle tijden bruikbaar voor bodems geschikt om de beide zeeën te bevaren.’ Voor de meest geschikte plek van de doorgraving in Nicaragua verwees hij naar wat Robinson en Von Humboldt hierover hadden gemeld. Hij was ervan overtuigd dat de ‘uitvoerbaarheid ruimschoots binnen de grenzen ligt van de genie, de wetenschappelijke hulpbronnen en den ondernemingsgeest onzer eeuw.’ Gonzalez had voor Verveer een introductiebrief voor de commissaris van Guatemala te Londen opgesteld met het verzoek hem een ‘figuratief kaartje’ van de landengte van Nicaragua ter beschikking te stellen. Volgens Verveer beschouwde ‘De heer Gonzalez ... het werk van Nicaragua als het belangrijkste ontwerp, dat de grond van zijn vaderland aanbiedt.’ Hij constateerde dat Centraal-Amerika de ‘Nederlandsche industrie en ondernemingsgeest’ twee zaken te bieden had, namelijk de geldlening en ‘de uitvoering van het groot en belangrijk werk der vereeniging van de beide oceanen.’ Verveer stelde aan de koning voor een commissie van deskundigen, vergezeld van reeds ‘geacclimatiseerde’ militaire ingenieurs vanaf Curaçao naar de landengte van Nicaragua te sturen om de uitvoerbaarheid van het kanaalproject te onderzoeken en een inschatting te maken van de aanwezige ‘personeele en materiële resources’. Met betrekking tot de geldlening stelde hij voor de uitkomsten van het onderzoek naar de haalbaarheid van het kanaal af te wachten, maar in de tussentijd onderhands te sonderen naar de belangstelling onder ‘Amsterdamse kapitalisten’ voor een dergelijke lening. Verveer eindigde zijn uitgebreide rapport met de vraag of het niet verstandig zou zijn in Londen navraag te doen naar de zakelijke verhouding van het gouvernement van Centraal-Amerika met de bankiershuizen van Reid Irving en Barclay om te kunnen beoordelen of hier sprake zou kunnen zijn van concurrerende belangen.<sup>105</sup>

De koning gaf de ministeries van Oorlog en Koloniën en Binnenlandse Zaken opdracht een commissie van waterbouwkundigen samen te stellen en Haefkens in Guatemala op de hoogte te brengen van de komst van deze deskundigen. Voor de geldlening werd besloten de komst van een agent uit Guatemala af te wachten en intussen te peilen hoe de handelshuizen en ‘kapitalisten van Amsterdam zich daartoe geneegen zouden tonen.’ De koning zou ‘daarin een

---

<sup>105</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 637, 12 januari 1828 no. 2 geheim. ’s-Gravenhage 5 januari 1828 geheim no.19.

krachtig middel meenen te vinden om den handel der hoofdstad op te beuren en denzelven zijnen ouden luister te doen hernemen.<sup>106</sup> Aan de combinatie van de geldlening en het uitvoeren van de kanaalwerken over de landengte van Nicaragua werd door de koning een belangrijke stimulans van de Nederlandse handel en economie toegekend. Ook de visserij in de Stille Oceaan zou er wel bij varen. De koning stelde voor een naamloze vennootschap, de ‘Curaçaosche Maatschappij’, te Amsterdam op te richten om het benodigde kapitaal bijeen te brengen, zich bezig te houden met de uitvoering van de kanaalwerken en de handelsbetrekkingen te onderhouden die er uit zouden voortvloeien. Hij ging ervan uit dat niet alleen de welvaart van Amsterdam zou toenemen, maar ‘uit een Staatkundig oogpunt beschouwt, zoude ook het Rijk der Nederlanden daarvoor in dat Gemeenebest eenen niet onbelangrijken invloed kunnen verkrijgen zonder naijver van andere mogendheden op te wekken.’<sup>107</sup> Dit laatste lijkt een illusie, gezien de pogingen die andere Europese staten in het werk stelden om de kanaalopdracht binnen te halen en de latere ervaringen van Verveer in Washington tijdens zijn onderhoud met president John Quincy Adams.

Verveer vertrok 28 januari 1828 spoorlags in stormachtig weer met de pakketboot vanuit Hellevoetsluis naar Londen om de relatie tussen de Engelse bankiershuizen met het gouvernement van Guatemala te verkennen. Hij deed vanuit Londen in een Franse cijfercode verslag van zijn gesprek met Alvarado, de gezant van Guatemala, die belast was geweest met het afsluiten van geldleningen waarin hij tot dan toe slechts een keer was geslaagd. Verveer kon melden dat sinds het échec van Barclay, een jaar geleden, er echter geen nieuwe financiële betrekkingen meer hadden bestaan tussen Londen en Guatemala.<sup>108</sup> Het bedrag dat Barclay had uitgeleend bedroeg 350 duizend pond sterling, waarvan slechts een klein gedeelte Guatemala had bereikt. Het geld was grotendeels opgesoupeerd aan onkosten van de onderhandelingsdelegatie en andere agenten te Londen. Er was slechts één termijn van zes maanden interest betaald in de vorm van wissels ten laste van het gouvernement, betaalbaar in tabak. Sinds de oorlog tussen Guatemala en het buurland El Salvador waren de magazijnen echter niet meer bijgevuld. Deze informatie vormde geen stimulans voor Nederlandse financiers om in te stappen.<sup>109</sup>

Het ‘figuratieve’ kaartje van de landengte van Nicaragua, waarvan sprake was in de aanbevelingsbrief van Verveer, blijkt echter in Londen zoek te zijn geraakt.<sup>110</sup> Het stelde volgens Alvarado niets anders voor dan de loop van de rivier San Juan en de meren van Nicaragua en Mangua en de strook land tot aan de golf van Papagayo aan de Stille Oceaan, zonder

<sup>106</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 636, 21 januari 1828 no. 3 geheim.

<sup>107</sup> Ibidem.

<sup>108</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 637, 12 februari 1828 no. 20 geheim. Londen 5 februari 1828.

<sup>109</sup> NA, Staatssecretarie inv. no. 5707, 19 februari 1828 no. 3 geheim. 's-Gravenhage 15 februari 1828.

<sup>110</sup> NA, Staatssecretarie inv. no. 5707, 26 februari 1828 no. 1 geheim. 's-Gravenhage 22 februari 1828.

schaalaanduiding. Het zou een gebrekkige kopie kunnen zijn van de kaart van Von Humboldt, door Haefkens zelf gekopieerd.<sup>111</sup>

Het ontbrak Verveer niet aan energie, want op 15 februari was de kolonel al weer terug in Den Haag, van waaruit hij verslag deed van zijn missie. Door Alvarado werd tegenover hem bij herhaling betuigd dat het belang van ‘het groot kanaal’ voor zijn land boven iedere andere prioriteit uit steeg en elke opoffering waardig was. Hij kon Verveer uit vertrouwelijke bron meedelen dat een zakenman, Bolton, met dringende brieven van aanbeveling uit de Verenigde Staten in Nicaragua was aangekomen. Na een persoonlijke en ‘oordeelkundige’ inspectie van de landengte en de Rio San Juan had hij het gouvernement van Nicaragua in het geheim het aanbod gedaan dat de Verenigde Staten de kosten van de vereniging van de beide oceanen geheel voor hun rekening wilden nemen, onder voorwaarde afstand te doen van de soevereiniteit over het kanaal en het omliggende gebied. Deze opoffering ging Nicaragua echter te ver, want het voorstel werd onmiddellijk, zonder één ogenblik in overweging te zijn genomen, van de hand gewezen. De pretenties van de Verenigde Staten werden als een bedreiging voor de onafhankelijkheid gezien. De Monroe-doctrine beperkte zich hier niet alleen tot bescherming van de belangen van het Latijns-Amerikaanse continent tegen Europese inmenging. Voor de noordelijke afgevaardigden in het Amerikaanse Congres speelden vanaf het eerste begin de commerciële belangen een doorslaggevende rol om de Monroe-doctrine te ondersteunen. Het waren dus niet alleen de liberale gevoelens van het Congres van de Verenigde Staten die de onafhankelijkheid van Latijns-Amerika tegen Europa in bescherming namen.<sup>112</sup>

De Fransen, die zich sinds de napoleontische oorlogen afzijdig hadden gehouden, hadden bij de Noord-Amerikaanse aspiraties met betrekking tot Midden-Amerika niet langer werkeloos kunnen toezien, want Alvarado wist aan Verveer te melden dat er een Fransman in Nicaragua bezig was met een inspectie van de landengte. De ambassadeur van de republiek van Guatemala in Londen ontkende echter ten stelligste dat er door zijn gouvernement verbintenissen waren aangegaan met andere investeerders, waardoor het zenden van een wetenschappelijke commissie door Nederland zou moeten worden ontraadden.

Het besluit om een volwaardige waterbouwkundige missie, inclusief officieren van de genie, op onderzoek uit te sturen, leverde een stevige schriftelijke discussie op tussen Verveer enerzijds en koning Willem I en de drie ministers van Oorlog, Binnen- en Buitenlandse Zaken, die om advies waren gevraagd, anderzijds. Verveer benadrukte de opdracht van de koning ‘om tot een gewaarborgde kennis te geraken van de uitvoerbaarheid van het project van Nicaragua en van de wijze van uitvoering.’ Hij bracht als argument in om officieren van de genie mee te sturen

<sup>111</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 637, 23 februari 1828 no. 21 (bis). 's-Gravenhage 22 februari 1828.

<sup>112</sup> De Jong, *De krimpende horizon*, 101.



tegen het offensieve gevaar dat op ‘een afstand van vier of vijf dagen zeilens’ vanuit Cuba dreigde. In de haven van Havana zouden ‘15.000 bayonetten’ en een Spaans ‘smaldeel, ten minste viermaal sterker dan de geheele nog te vereenigen zeemagt van alle de nieuwe Amerikaansche staten benoorden de linie’, klaar liggen om de ‘kostbare sluizen’ van de kanaalwerken te vernielen. Ter verdediging waren volgens Verveer fortificatiën nodig van de sterkte en omvang zoals door generaal Kraijenhoff op het eiland Curaçao waren gepland.<sup>113</sup> Hij refereerde hierbij ook aan het contract met Palmer, waarin het gouvernement van Guatemala genoodzaakt werd het werk van het kanaal ‘*hand aan hand*’ te doen gaan met de plaatselijke bescherming van hetzelfde’.<sup>114</sup>

De commissaris-generaal van het Ministerie van Oorlog in de persoon van prins Frederik, de broer van koning Willem I, vond het niet zinvol officieren van de genie uit te sturen zolang de waterpassingen en het ontwerp van een kanaal door de waterbouwkundigen nog niet gereed waren. De koning drong bij het departement van Binnenlandse Zaken aan op ‘zeer grote spoed’ met de benoeming van de waterbouwkundigen, want de pakketboot naar Curaçao lag onder stoom op de rede van Hellevoetsluis om af te varen. Verstolk van Soelen, de minister van Buitenlandse Zaken, was echter terughoudender en adviseerde de koning de pakketboot niet op te houden, maar een brief voor Haefkens mee te geven met bekendmaking van het besluit eerst maar eens twee waterbouwkundigen vanuit Curaçao naar Nicaragua op verkenning uit te sturen. Deze zouden dan in Guatemala met het gouvernement tevens moeten overleggen over de financiële aspecten van de gecombineerde onderneming. In de tussentijd zou er volgens Verstolk van Soelen in Amsterdam in samenwerking met de administratie van het Fonds voor Nationale Nijverheid, onder aanbeveling van geheimhouding, een conferentie kunnen worden belegd met enkele vertegenwoordigers van de Amsterdamse handelshuizen om de bereidheid te peilen mee te werken aan de uitwerking van het gecombineerde project van kanaal en geldlening.<sup>115</sup> De koning wees dit plan voorlopig van de hand. Hij besloot om samen met twee waterbouwkundigen een gezant naar Centraal-Amerika te zenden, die betrekkingen met het gouvernement van Guatemala moest aanknopen, die zowel van commerciële als van staatkundige aard waren. Het was zijn bedoeling om hiermee invloed te krijgen op de orde en gang van zaken van het landsbestuur, mocht het tot een zakelijke overeenkomst komen. Het ligt voor de hand dat

<sup>113</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 637, 22 februari 1828 no. 1 geheim., ’s-Gravenhage 21 februari 1828. Generaal Verveer was aide de camp van de waterstaatkundige generaal Kraijenhoff geweest tijdens een expeditie naar Curaçao in 1825/6. Het plan van Kraijenhoff werd in 1830 slechts gedeeltelijk uitgevoerd in de vorm van twee fortificaties aan de ingang van de St.-Annabaai. Zie hiervoor: Wilfried Uitterhoeve, *Cornelis Kraijenhoff 1758-1840. Een loopbaan onder vijf regeervormen* (Nijmegen 2009) 342.

<sup>114</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 513, 22 december 1827 no. 29, Guatemala/ad no. 20.

<sup>115</sup> NA, Staatssecretarie inv. no. 5707, 21 februari 1828 La W5 geheim. ’s-Gravenhage 20 februari 1828. Verstolk voegt op een apart blad een lijstje bij van vijf namen met adres: De Heer Mr. Jan Bondt, op de Heeregracht bij de Hartestraat; A. Horstman, op de Cloveniersburgwal voorbij de Staatstraat over het Oude mannenhuis, lid van de Kamer van Koophandel; Baron de Leepel, chef van het huis van Coudere Brandt op de Heeregracht tusschen de Reguliersgracht en Vijzelstraat in de Moriaantjes; Wm. Wilink Junior, op de Heeregracht bij de Vijzelstraat; K. Saportas, Fluwele burgwal over de Kuipersteeg.

generaal Verveer als meest geschikte kandidaat werd aangewezen om tezamen met de waterbouwkundigen op verkenning te worden gestuurd. Verveer aarzelde geen moment met het accepteren van zijn benoeming en stelde een lijst op van kaarten, boeken en instrumenten die volgens hem noodzakelijk waren voor de opneming van het terrein van de landengte. Wat niet aanwezig was moest in opdracht van de koning met ‘grootte spoed’ per direct in Parijs of Londen worden besteld. De ambassadeur in Londen werd verzocht per omgaande post voor de levering van de Engelstalige boeken te zorgen.<sup>116</sup>

Ongeveer tegelijkertijd verscheen er in het *Journal de Belgique* van 5 maart 1828 een artikel waarin uitgebreid verslag werd gedaan van het Nederlandse plan om een verbinding tussen beide oceanen tot stand te brengen. Het plan trok internationaal de aandacht nadat een uittreksel van het artikel werd overgenomen door de *Times* in Londen.<sup>117</sup> Ondanks dat de recente investeringen in Latijns-Amerika tot grote verliezen hadden geleid, rekende men in Engeland het Caribisch zeegebied nog steeds tot het eigen commerciële en politieke speelveld. Dit leidde ertoe dat een voormalige Britse diplomaat in Mexico G.A. Thompson vanuit Brugge zijn diensten aanbood en bereid was inlichtingen te verstrekken over het uitgebreide onderzoek dat hij achttien jaar geleden aan deze zaak had verricht. In 1813 was hij echter door de Engelse regering geconfronteerd met een blokkade van zijn plannen, maar nu lagen de kaarten blijkbaar anders. Zowel de minister van Binnenlandse Zaken als Verstolk van Soelen van Buitenlandse Zaken vertrouwden het aanbod niet, omdat ze een Brits complot vreesden en onder geen beding inmenging van Britse zijde wilden. Ze adviseerden de koning de diensten van Thompson niet te accepteren, maar wel te proberen zijn informatie te kopen. Hoe dit afliep is niet bekend gemaakt.<sup>118</sup>

Tegen het advies van de commissaris-generaal van Oorlog en de minister van Buitenlandse Zaken, vanwege de ‘onrustige toestand in de republiek van Guatemala’, besloot Willem I kolonel Verveer op verkenning uit te sturen en een bemiddelingspoging bij de strijdende partijen te ondernemen.<sup>119</sup> Hij kreeg als ‘reisgezel’ toegewezen R. Bangemans Huygens, de secretaris van het gezantschap in Washington en in die hoedanigheid dus assistent van zijn vader de consul-generaal bij de Verenigde Staten.<sup>120</sup> In de officiële instructie die hem in de vorm van een Koninklijk Besluit door Willem I werd verleend, is de inhoud van zijn zending naar Centraal-Amerika niet nauwkeurig omschreven. Volgens Verstolk van Soelen had de missie

<sup>116</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 525, 24 april 1828 no. 2 en 32.

<sup>117</sup> De *National Journal* uit Philadelphia van 13 maart 1826 besteedde in een artikel van de hand van ‘a Native of Cusco’ uitgebreid aandacht aan de plannen voor een inter-oceanische verbinding. Zie hiervoor ook noot 27.

<sup>118</sup> NA, Kol. inv. no. 613, 19 april 1828 no. J.42.

<sup>119</sup> NA, Staatssecretarie inv. no. 5711 no. 2 geheim La P 17 (‘Spoed’), ’s-Gravenhage 13 juni 1828.

<sup>120</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 527, 13 mei 1828, no.1. Zie bijlage 1.

‘minder ten doel negotiatiën te openen dan wel die voor te bereiden’ en te bemiddelen tussen de strijdende partijen. Hij gaf er geen blijk van veel vertrouwen in de het kanaalproject te hebben, want hij achtte het niet ‘doelmatig’ Verveer de status van gevolmachtigde of gezant van de regering mee te geven, maar slechts een introductiebrief voor de minister van Buitenlandse Zaken van Centraal-Amerika.<sup>121</sup> Verveers en Huygens reisgelden, daggelden en uitrustingskosten kwamen geheel ten laste van het Fonds ter bevordering der Nationale Nijverheid, waaruit we kunnen afleiden dat de verkenningstocht van Verveer vooral als een handelsexpeditie werd beschouwd.<sup>122</sup> Intussen werden er wel voorbereidingen getroffen om de waterbouwkundige commissie, onder leiding van de op Curaçao gestationeerde 1<sup>ste</sup> luitenant Beaulieu, samen te stellen zodat deze onmiddellijk kon vertrekken zodra de situatie in Centraal-Amerika daartoe veilig werd geacht.<sup>123</sup> Verstolk gaf ook in zijn *Rapport over de Buitenlandsche Staatskunde der Nederlanden* er blijk van weinig vertrouwen in de toekomst van Guatemala en het kanaalplan te hebben. Hij had weinig hoop op beterschap nadat de partijtwisten en de burgeroorlog de federale republiek bijna uiteen deden vallen en verwachtte dan ook niet dat generaal Verveer veel resultaat zou boeken tijdens zijn verkenningsreis. Op ironische toon gaf hij zijn mening over de expeditie:

‘Nimmer werd een diplomatiek persoon met een belangrijker doel naar eenen vreemden staat afgevaardigd, dan hij, wien men de taak is opgelegd, van op zulk eenen verbazenden afstand van ’t Vaderland, zonder geld, zonder krijgsvolk en zonder vloot, de eendragt te herstellen tusschen de partijen in openbaren oorlog met elkander gewikkeld, bij die gelegenheid den Nederlanschen invloed duurzaam te vestigen, en op de vereeniging der Strijdende bevolking, die der twee uitgestrekte zeeën van onzen aardbol te doen volgen, insgelijks door tusschenkomst van Nederland, en met waarborging aan hetzelfde van daarmede verbundene bestendige voorregten. Het trotsche denkkeeld om ten behoeve van Nederland den handel der wereld te verleggen, eene nieuwe scheepvaart te openen naar Azië, en naar de Westkust van Amerika, en de verloren Kaap de Goede Hoop in de landengte van Guatemala weder te zoeken, verdiende dat men er een teleurstelling aan waagde. (...) doch het hagchlijk uur zal slaan, wanneer er een geldelijk voorschot zal gevorderd worden.’<sup>124</sup>

Deze bijna bijbelse onheilsboodschap weerspiegelt hoe weinig vertrouwen er binnen de regering bestond in de expansiedrift van de Amsterdamse koopmansstand. Niet onterecht, als we bezien hoe weinig particulier kapitaal er werd belegd in initiatieven om de Amsterdamse koophandel weer in de vaart te krijgen. De Nederlandsche Handel-Maatschappij dreef financieel voor een belangrijk deel op de investeringsbereidheid van Willem I persoonlijk. Zonder de

<sup>121</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 546, 1 mei 1828, no.1 geheim.

<sup>122</sup> Theo P.M. de Jong, ‘Nederlanders in Centraal-Amerika 1825-1832. Zelfobservatie middels een andere wereld’. In: *Spiegel Historiae*, vol. 2 1967, 32. Uit het overzicht van uitgaven van het Fonds voor de Nationale Nijverheid dat in 1830 aan de koning werd gepresenteerd, blijkt dat er aan zendingen buitenlands (voornamelijk De Quartel en Verveer) 107.214,61 gulden te zijn uitgegeven.

<sup>123</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 642, 17 januari 1829 no. 1 geheim. Naast de 1<sup>ste</sup> lt. Beaulieu zou de commissie moeten bestaan uit de aspirant-ingenieur Nicolson, de élève-aspirant De Broek en de opzichter A. Vifquain.

<sup>124</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 642, 23 januari 1829 no. 1 geheim. Verstolk van Soelen, *Rapport over de Buitenlandsche staatskunde der Nederlanden*.

krachtige stimulansen van deze eigenzinnige vorst, die ieder middel aangreep om de benodigde financiën bij elkaar te brengen, zouden er weinig nieuwe initiatieven van de grond zijn gekomen.

### *West-Indische Maatschappij*

Dit gold ook voor het al vermelde plan om een Curaçaosche Maatschappij op te richten. Het vrij verklaren van de haven van Curaçao met ingang van 1 januari 1827 had nog niet het gewenste positieve effect opgeleverd. De Nederlandsche Handel-Maatschappij had sindsdien slechts één bevrachting naar het eiland uitgereed. Nadat gebleken was dat de meeste expedities van de handelmaatschappij richting Latijns-Amerika met een verlies waren geëindigd, en in 1827 waren stop gezet, lag het niet voor de hand direct met een nieuw initiatief in die richting te komen. Willem I zag echter in het kanaalplan een mogelijkheid alsnog economisch en politiek succes af te dwingen op het Amerikaanse continent.<sup>125</sup> Volgens Mansvelt zou de koning nu:

‘des te meer behoefte hebben aan een afzonderlijke West-Indische Maatschappij, daar hij een groots plan koesterde. Indien hij met Nederlands kapitaal de landengte tussen de groote oceanen dóórgroef, zou dit aan de scheepvaartbeweging niet een gansche wending geven? Dan eerst recht zou de thans goed geoutilleerde haven van Curaçao zich ontwikkelen en een vlucht nemen, ver boven de beperkte mogelijkheden van het plaatselijke handelsverkeer.’<sup>126</sup>

In dat Nederlandse kapitaal zat echter het probleem. De vertegenwoordiger van de koning bij de aanbesteding, de Amsterdamse financier J. Bondt, had gehoopt een kleine vierduizend van de vijfduizend aandelen bij zijn stadgenoten onder te brengen en schaamde zich uiteindelijk voor hun gebrek aan belangstelling. De vraag is dan wie gelijk had: de rusteloze, vasthoudende koning, die bereid was risico's te nemen, of zijn meer afwachtende onderdanen, die bang waren voor geldverspilling en hun vingers niet durfden te branden aan avonturen in de West. In totaal waren er door particulieren 1299 aandelen genomen. Willem I had als stuwende kracht een aanvulling tot 5000 aandelen toegezegd en was dus genoodzaakt om samen met vrouw en kinderen op 3701 aandelen in te tekenen. Deze vertegenwoordigden anderhalf miljoen van het totale kapitaal van twee miljoen gulden. Volgens de historicus R. Reinsma zou nu de conclusie voor de hand liggen dat de werkzaamheden van de maatschappij in hoge mate afhankelijk waren van de inzichten des Konings, zoals Mansvelt veronderstelde. Toch is deze conclusie volgens hem onjuist, want:

‘Koninklijk was alleen het doel der W.I.M.: de scheepvaartbeweging rond en door de landengte van Midden-Amerika in Nederlandse handen te brengen.’<sup>127</sup>

<sup>125</sup> De Jong, *De krimpende horizon*, 171-173.

<sup>126</sup> W.M.F. Mansvelt, *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1924*, deel 1 (Haarlem 1924) 44-76.

<sup>127</sup> R. Reinsma, ‘De West-Indische Maatschappij (1828-1863)’, *Tijdschrift voor Geschiedenis*, no.73 (1960) 58-74.

Ondanks het meerderheidsaandeel van de koninklijke familie in het kapitaal van de maatschappij waren de statuten zo geredigeerd dat ze een minderheidsaandeel in stemmen vertegenwoordigden. De invloed van de koning bij de benoeming van de bestuurders was echter even groot als zijn invloed op het beleid, dat concreet als doel had volgens de artikelen 37 en 38 van het statuut:

‘In het bijzonder zal de voordeelige ligging van het eiland Curaçao, door de gunst des Konings thans tot eene Vrijhaven verklaard, door haar niet uit het oog verloren worden, ten einde door het vestigen eener Stapel aldaar van voor de Amerikaansche Markten geschikte koopgoederen, te trachten die haven tot een middenpunt van handel in de Mexicaansche zeeboezem te doen strekken.’<sup>128</sup>

Willem I overschatte echter de geografische mogelijkheden van Curaçao. Het eiland lag te excentrisch ten opzichte van de handelsroutes in de Caribische Zee sinds de opkomst van de Noord-Amerikaanse vrachtvaart om een belangrijke rol te kunnen spelen. Dit gold ook voor een toekomstig kanaal door de landengte van Centraal-Amerika. Ook generaal Kraijenhoff verklaarde na zijn missie, in overeenstemming met de teneur van de rapportage van Verveer, in de plannen voor Curaçao als geschikte en verdedigbare stapelplaats tussen Europa en Zuid-Amerika weinig heil te zien: ‘Voor het ogenblik is Curaçao van geen gewicht en geen voordeel voor het Rijk.’<sup>129</sup>

De koning had echter een ‘schijnbaar’ onaantastbaar vertrouwen in de mogelijkheden van Curaçao om weer een spil te worden in de wereldhandel en daarmee voor Nederland de economische en politieke machtspositie uit de eerste helft van de zeventiende eeuw terug te winnen. In de troonrede van 1826 bracht hij de aanstaande vrijhandel met de nodige terughoudendheid als volgt onder woorden:

‘Ook in de verdere Overzeesche bezittingen worden doeltreffende maatregelen tot vermeerdering van duurzame welvaart aangewend; in het bijzonder zal de geheele openstelling der haven van Curaçao, aan handel, scheepvaart, landbouw, en fabriek-wezen, de ruime voordeelen kunnen schenken, welke de ligging en gesteldheid van dat eiland schijnen aan te bieden.’<sup>130</sup>

De gedachte was dat als eenmaal de landengte van Midden-Amerika doorgraven was, Curaçao het middelpunt van de handel tussen Europa en Amerika zou worden. De koning zag de koloniën, waarheen de Nederlanders eigen fabricaten, vooral textiel, in eigen schepen verzonden en vanwaar zij de kostbare productie naar de Amsterdamse stapelmarkt konden

<sup>128</sup> Een belangrijke oorzaak van het verleggen van de traditionele zeilroutes in het Caribische zeegebied werd veroorzaakt door de opkomst van de Noord-Amerikaanse vrachtvaart. Voordien zeilden de schepen met behulp van die ‘bestendige wind, welke in de Atlantische zee van het oosten naar het westen waait ... en die het vaartuig naar de keerkringslanden voortstuwt’ via de oostelijke eilanden-reeks het Caraïbisch zeegebied binnen. Zij liepen de havens op de Vaste Kust binnen, deden vervolgens de bovenwindse eilanden weer aan en zeilden dan via de straat van Florida huiswaarts. De positie van het eiland St. Thomas was veel gunstiger ten opzichte van de handelsroutes vanuit Europa en bood evenveel beschutting als Curaçao. Zelfs de Curaçaose kooplieden verplaatsten hun handelshuizen naar St. Thomas en naar de havens in de Engelse koloniën. Zie: De Jong, *Krimpde horizon*, 51.

<sup>129</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 6902, 28 juni 1828 La J19 geheim.

<sup>130</sup> Kon.Troonrede van 1826. Op 26 juni 1826 was het besluit genomen dat vanaf 1 januari 1827 Curaçao een vrijhaven zou zijn.

vervoeren, als de schakel die de noordelijke en zuidelijke economie verbond. Op deze manier zouden zowel de natievormende, de economische als de koloniale politiek in één systeem worden opgenomen. Het karakter van deze economische politiek was laat-mercantilistisch, maar zij was voor België een nieuwigheid omdat zij de koloniale factor en voor Nederland omdat zij de industriële factor deed mee spelen. Maar al was het doel betrekkelijk eenvoudig, de gekozen middelen waren bijzonder ingewikkeld. Het Fonds ter bevordering van de Nationale Nijverheid van 1821, het Amortisatie-Syndicaat van 1822, de te Brussel gevestigde Algemene Maatschappij ter bevordering van de Volksvlijt (Société Generale) eveneens van 1822 en de Nederlandse Handel-Maatschappij van 1824, die alle hun ontstaan aan het koninklijk initiatief dankten, dienden elk op hun wijze en soms tegen elkaar in de belangen van dit nieuwe systeem.<sup>131</sup>

### *Tweede missie van Verveer*

Verveer vertrok op 1 juni 1828 zonder waterbouwkundigen en officieren van de genie met de pakketboot *Talma* van Le Havre naar New York. Hij was intussen bevorderd tot generaal om zijn missie in het militaire milieu van Centraal-Amerika het nodige extra gewicht mee te geven. Kort na zijn aankomst in New York op 21 september meldde hij een uitnodiging te hebben ontvangen van John Quincy Adams, de president van de Verenigde Staten. Het was belangrijk vooraf het standpunt van de Verenigde Staten te peilen over de Nederlandse kanaalplannen. Bij terugkomst uit Washington deed hij in weinig bewoordingen verslag van het belangrijke onderhoud dat hij daar heeft gehad met president Adams en de minister van buitenlandse zaken Clay. Van de laatste vernam hij dat destijds de belangrijkste beweegreden om Noord-Amerikaanse gezanten naar het congres in Panama af te vaardigen de verbinding tussen de beide oceanen was. De gezanten hadden de opdracht de totstandkoming van het kanaal over de landengte krachtig te bevorderen. Dit werd ook bevestigd door Bangeman Huygens die bij de gesprekken aanwezig was:

‘le Secrétaire d’Etat s’est montré bien disposé pour cet objet, et a dit qu’un des points principaux dans les instructions des Plénipotentiaires des Etats-Unis au Congres de Panama et Tacubaya etait de s’entendre pour effectuer la confection d’un tel canal, sur les bases les plus liberales, pour toutes nations’.<sup>132</sup>

De president liet zich niet onbetuigd in zijn complimenten over het plan van de koning:

‘le Chef Magistrat celui-ci a exprimé son admiration pour les vues Magnanimes et libérales du Roi, et son désir de les voir accomplir, en procurant au commerce du monde.’

De belangen van vrije handel in de vorm van een kortere verbinding tussen de oost- en de westkust speelden voor de Verenigde Staten in de woorden van Huygens een belangrijkere rol dan het verkrijgen van invloed in de Latijns-Amerikaanse wereld. Van de kant van de

<sup>131</sup> E.H. Kossmann, *De lage landen 1780-1940. Anderhalve eeuw Nederland en België* (Amsterdam/Brussel 1976) 89-90.

<sup>132</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 546, 21 november 1828 no. 2. Washington 13 oktober 1828 no. 55.

Amerikaanse president was geen verbod op verdere actie door de commissie Verveer te vrezen. Niettemin was het Verveer tijdens het overleg met Adams en Clay voorgekomen:

‘dat hier en daar, een weinig naijver of misschien wel het achterdenken: of mijn zending niet meer invloed in Centraal-Amerika zou kunnen te weeg brengen dan hier aangenaam zou kunnen zijn.’<sup>133</sup>

Verveer toonde zich in deze zinsnede ervan bewust te zijn dat de Monroedoctrine misschien niet ter sprake was gebracht, maar wel op de achtergrond een rol speelde. Willem I daarentegen handelde met de uitzending van Verveer of hij zich niet bewust was van het bestaan van de opvattingen over Europese inmenging die de Verenigde Staten er na de rede van Monroe in 1823 op na hielden. Toch moet ook hij op de hoogte zijn geweest van de richtlijn die sindsdien gold in de buitenlandse politiek van de Verenigde Staten, gezien de krantenberichten en de eerder geciteerde opmerking van Verveer over het ‘hoofdartikel haarer staatkundige geloofsbelijdenis’, waarmee hij naar de Monroedoctrine verwees. Verveer was blijkbaar in staat geweest Adams ervan te overtuigen dat de kanaalplannen van Nederland geen bedreiging vormden voor het zelfbeschikkingsrecht van de staten in Centraal-Amerika. Zolang Nederland geen aanspraak maakte op nieuw grondbezit en zich beperkte tot het bezit van de bestaande koloniën in het Caribisch zeegebied handelde het feitelijk in overeenstemming met de regel van ‘non-colonisation’ in de Monroedoctrine en was er voor Adams geen reden de Nederlandse expeditie een halt toe te roepen. Deze zou wel een inbreuk op het ‘American system’ kunnen vormen, maar Nederland was minder een bedreiging dan Groot-Brittannië, dat met de controle over een inter-oceanische verbinding haar machtspositie in de regio te veel zou vergroten. Adams zal de Nederlandse inmenging met het kanaal zeker serieus genomen hebben. Zoals uit het voorgaande is gebleken, kende hij Nederland goed

President Adams bood Verveer en zijn gevolg aan voor de overtocht van New York naar Curaçao gebruik te maken van het Amerikaanse korvet *Erie*, dat een nieuwe gezant voor de Verenigde Staten bij het gouvernement van Colombia naar de Venezolaanse havenstad La Guaira moest overbrengen. Dit versnelde Verveers vertrek en bood bescherming tegen ‘de vernieuwde zeeroverijen’ rond de Bahama’s en de ‘passagiën bij St. Domingo en Porto Rico’. Aan boord van de *Erie* werd Verveer tot zijn verrassing gedecoreerd met een officiële onderscheiding van de Amerikaanse regering, die hij zonder al te veel ophef in ontvangst nam. Intussen had Haefkens bij de regering van Guatemala toestemming verkregen voor Verveer om met het onderzoek aan de slag te gaan.<sup>134</sup> Met de Nederlandse brik *Pallas* vertrok Verveer op 24

<sup>133</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 546, 28 november 1828 no. 12. New York 29 oktober 1828 no. 56. inv. no. 547, 1 december 1828, no.13. New York 30 oktober 1828, no. 3.

<sup>134</sup> ‘De regering ziet met vreugde het oogenblik geboren, waarin de mogelijkheid van een ontwerp zal worden onderzocht der bedoelingen van eenen vorst zo overwaardig, en te gelijktijd alleszins berekend om de republiek van Centraal-Amerika tot den graad van voorspoed te verheffen, waartoe hare bestemming haar roept’, vert. J. Haefkens. NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 643, 7 maart 1829 no. 6. Guatemala 10 oktober 1828 ad no. 52.

december naar Omoa waar het schip na veel zwaar weer op 17 januari 1829 voor anker ging. Na een voetreis van zes dagen kwam hij op 25 februari in de hoofdstad Guatemala aan.

De bemiddelingspoging van Haefkens en Verveer om tot een vredesverdrag tussen de strijdende partijen van Guatemala enerzijds en Honduras en San Salvador anderzijds, leverden geen resultaat op ondanks de consciëntieuze opvatting van hun opdracht. Ze wisten er slechts enige goodwill voor hun primaire opdracht, de doorgraving van de landengte, mee te winnen. De liberale legerleider van San Salvador generaal Morazán gaf te kennen ‘een gezêleerd voorstander’ te zijn van het project van Nicaragua. Naar zijn oordeel behoorde ‘dit groot werk de eigendom (...) te zijn der geheele wereld en dat hetzelfde onder de bescherming van alle zeevarende natiën moest worden gesteld.’<sup>135</sup> Dit standpunt was geheel in de geest van de liberale ideeën van Willem I en John Quincy Adams, maar ook vrijblijvend ten opzichte van de Nederlandse plannen.

De diplomatieke berichtgeving over de instabiele politieke verhoudingen in Centraal-Amerika, door elkaar snel opvolgende machtswisselingen, de inval van de Spanjaarden in Mexico en de onervarenheid met de effectuering van de Monroedoctrine door de Verenigde Staten gaven alle reden tot enige terughoudendheid. Door de burgeroorlog was het nog onmogelijk voor Verveer om metingen en terreinverkenningen in Nicaragua uit te voeren en hij overwoog zelfs naar Brits Honduras te vertrekken om het einde van de burgeroorlog af te wachten. Zijn eergevoel en de bevelen van de koning, in zijn instructie neergelegd, om niet zonder resultaat terug te keren weerhielden hem hiervan. Hij adviseerde in zijn rapportage grote voorzichtigheid in acht te nemen ten aanzien van een eventuele geldlening, omdat de garantie ‘alleen gebaseerd is op minder dan een hersenschim.’<sup>136</sup> Wegens de dreiging van een Spaanse invasie vanuit Cuba diende de Oostkust van Centraal-Amerika voor de handelsvaart vermeden te worden en de route rond Kaap Hoorn gevolgd. In verhouding tot Verveer schetste Haefkens een veel negatiever beeld van zowel de financiële als politieke situatie in Centraal-Amerika. Verveer liet regelmatig blijken weinig waardering voor ‘deze ambtenaar’ te hebben. Uiteindelijk verzocht Verveer de koning om Haefkens terug te roepen.

Verveer bespeurde bij Verstolk van Soelen de aarzeling om het Nicaraguaproject door te zetten. Volgens Verstolk was het hoofddoel van Centraal-Amerika de geldlening door Nederland of welk ander Europees land, zoals was vast gelegd in een decreet van de regering.<sup>137</sup> Nadat generaal Morazán de overwinning had behaald en de oude Spaanse klik was verjaagd, smeekte Verveer ‘om de onverwijldde uitzending [der missie van] waterbouwkundige officieren’, die

<sup>135</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 644, 29 augustus 1829 no. 1 geheim. Guatemala 21 mei 1829 no. 9.

<sup>136</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 591, 24 februari 1830 no. 2. Guatemala 10 oktober 1828 no. 17.

<sup>137</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 591, 24 februari 1830 no. 2. Guatemala 26 september 1829.



volgens hem moest worden uitgebreid met twee tolken en een ‘officier van gezondheid en eenen kompakten voorraad van geneesmiddelen.’<sup>138</sup> Aan het hoofd der waterbouwkundige commissie moest volgens hem:

‘een persoon geplaatst worden ... in een volle maat zelfvertrouwen genoeg bezittende om een vraagpunt, drie eeuwen oud, onder het oog en voor het oordeel der geheel beschaafde wereld beslissend op te lossen. Aan het Nicaragua-project moet onverwijld de hand worden gelegd of hetzelfde moet worden opgegeven.’<sup>139</sup>

Verstolk van Soelen adviseerde de koning het plan op te geven en de waterbouwkundigen niet te benoemen.<sup>140</sup> Hij weigerde verdere kosten te maken voor een uitgebreide onderzoekscommissie en wilde eerst uitsluitel van de regering van Centraal-Amerika over wat de financiële en commerciële voordelen voor Nederland van het graven van het kanaal zouden zijn. De koning wilde echter naast financiële zekerheid eerst de politieke haalbaarheid van de operatie afgezekerd hebben en besloot Verveer niet terug te roepen. Hiermee wilde hij voorkomen dat andere mogendheden het initiatief zouden overnemen van Nederland.

Er werd een nieuwe instructie voor Verveer opgesteld, waarin hem werd opgedragen een verdrag ‘betreffende het vereenigingskanaal van Nicaragua’ te sluiten met de Federale Republiek van Midden-Amerika en als hij daarin niet slaagde:

‘een tractaat van vriendschap, scheepvaart en handel en het verkrijgen zoo mogelijk van een établissement voor Nederland op de Oostkust of op eene der naastbij gelegen eilanden der Republiek.’<sup>141</sup>

Verstolk van Soelen erkende dat het laatste punt misschien financieel te hoog was gegrepen, en dat het établissement niet alleen een commerciële bedoeling had en ‘dus van eenen territorialen aard’ was en dat het om die reden in tijd van oorlog bloot zou kunnen staan aan een vijandelijke aanval door de Britse zeemacht die in Belize was gestationeerd. Het argument dat het in dat geval ook in strijd met de Monroe-doctrine zou kunnen worden opgevat door de Verenigde Staten werd door de minister en de koning in hun overwegingen niet meegenomen. Aan Verveer wordt als laatste punt in de instructie uitdrukkelijk te kennen gegeven geen enkele verplichting aan te gaan voor een geldlening. Het verzoek hiertoe diende in Nederland door een gezant van de nieuwe republiek te worden gedaan.<sup>142</sup>

De competitie tussen de staten in Centraal-Amerika om de opdracht voor een inter-oceanische verbinding te gunnen, maar vooral een Europese geldlening binnen te halen, ging onverminderd door. In februari 1830 werd er via de vice-consul R.F. van Landsberge op het Ministerie van Buitenlandse Zaken een aanbod van de regering van Colombia ontvangen om ontwerpen in te dienen voor een verbinding over de landengte van Panama, omdat volgens de

<sup>138</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 644, 29 augustus 1829 no. 1 geheim. Guatemala 21 mei 1829 no. 9.

<sup>139</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 645, 22 oktober 1829 no. 1 geheim. Guatemala 26 juni 1829 no. 10.

<sup>140</sup> NA, Staatssecretarie inv. no. 5724, 28 oktober 1829 La U<sup>26</sup> no. 1 geheim.

<sup>141</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 5725B, 22 december 1829 La G32 geheim. 's-Gravenhage 16 december 1829 no. 2.

<sup>142</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 646, 8 januari 1830 no.2 geheim.

topografische commissie ‘in haar gevoelen eene zeer gewigtige zwaarigheid uit den weg is geruimd door de bevinding dat de twee zeeën even hoog zijn.’<sup>143</sup> Dit laatste blijkt echter nergens uit het meegezonden rapport van de topografische commissie.<sup>144</sup> Ondanks de twijfels die er bestaan over de haalbaarheid van het Nicaraguaproject werd er niet op het aanbod uit Colombia gereageerd.

Terwijl Verveer zich bezig hield met het sluiten van een traktaat van vriendschap was hij in onmin met Haefkens en Bangeman Huygens geraakt, die geheel op eigen initiatief de taak van de waterbouwkundige commissie op zich namen en zonder veel kennis van zaken een uitgebreide terreinverkenning uitvoerden in Nicaragua. Haefkens stuurde een uitgebreide rapportage naar de koning, vergezeld van een waterpassing tussen de Stille Oceaan en het Meer van Nicaragua, die echter in opdracht van de gouverneur van Guatemala don Mathias Galvez in 1786 was uitgevoerd. Het hoogteverschil, gemeten met een ‘gewone waterpas’ zou 133 Castiliaanse voeten, 11 duimen en 7 lijnen bedragen. Deze wanhoopspoging van Haefkens om het project te redden had echter niet het verwachte effect, hoewel hij zeer positief rapporteerde over zijn bevindingen om een verbinding tussen de beide oceanen tot stand te brengen.<sup>145</sup> Haefkens kreeg na deze expeditie op eigen verzoek eervol ontslag en Huygens keerde terug op zijn post in Washington. Direct na terugkomst in Nederland sloeg Haefkens echter een geheel andere toon aan dan vanuit Centraal-Amerika. Hij was zeer kritisch over de mogelijkheden de exploitatie van het kanaal tot een winstgevend project te maken. Hij verwachtte dat het kanaal intensief gebruikt zou gaan worden voor de vaart op de westkust, maar niet voor de vaart van Europa naar Oost-Indië. Haefkens uitte zijn twijfel of Nederland het exclusieve recht op de exploitatie zou worden gegund. Hij vroeg zich af of de verdragen tussen de Verenigde Staten en Colombia de autoriteiten die vrijheid zouden laten. De regelmatige schendingen van het verdrag van vriendschap en handel tussen beide gaven weinig aanleiding tot een betrouwbare relatie met de republiek van Centraal-Amerika in de toekomst. Een decreet van het Congres van de federale regering zou aanleiding kunnen geven tot onoverkomelijke problemen voor het herhaaldelijk door hem geopperde denkbeeld een kuststrook of eiland in bezit te krijgen als waarborg voor de geldlening.<sup>146</sup> In Guatemala had men zich gerealiseerd dat vanwege de Monroedoctrine deze uitruil door de Verenigde Staten als een vorm van kolonisatie zou kunnen worden aangemerkt. Haefkens verloor de politieke realiteit geheel uit oog toen hij zelfs in overweging gaf op beide kusten ‘oorlogsvaartuigen’ te laten patrouilleren om gezag af te dwingen in Centraal-Amerika.<sup>147</sup>

<sup>143</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 590, 15 februari 1830 no.12., en BUZA 1813-1870 inv. 647, 12 juni 1830 no.1.

<sup>144</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 587, 13 januari 1830 no.4.

<sup>145</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 606, 7 juni no. 3 en 4. San Juan de Nicaragua 12 maart 1830

<sup>146</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 620, 12 oktober 1830 no. 16. President Jose Barrundia Guatemala 12 april 1830.

<sup>147</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 649, 8 oktober 1830 no. W2 geheim. 's-Gravenhage 10 augustus 1830.

De overwegingen van Haefkens waren de laatste argumenten die Verstolk van Soelen nodig had om de koning te adviseren de missie van Verveer tijdelijk af te blazen.<sup>148</sup> Verveer die al sinds 10 oktober 1829 niets van zich had laten horen, werd op 6 oktober 1830 gesommeerd onmiddellijk naar Nederland terug te keren en verslag te doen van zijn zending naar Centraal-Amerika.<sup>149</sup> Haekens was hem voor, want op 12 januari 1831 presenteerde de oud-consul aan de koning de vertaling van een gedrukt rapport over het Nicaraguakanaal van de minister van Financiën van Centraal-Amerika aan het Congres, gedateerd 24 juli 1830, waarmee een decreet voor verdere onderhandelingen ter goedkeuring werd voorgelegd. Hierin werden in euforische bewoordingen het belang en de voordelen van het kanaal geschetst. De minister verwoordde hierin ook het standpunt dat Verveer bij de onderhandelingen had ingebracht, namelijk dat een definitief contract met particuliere kapitalisten in Nederland zou moeten worden gesloten. De minister liet blijken, gezien de ervaringen met Palmer, slechts met particulieren een contract te willen sluiten als er sprake was van een volledige staatsgarantie.<sup>150</sup> Willem I had echter al eerder met nadruk aangegeven dat hiervan geen sprake kon zijn.

Er werd nog vier maanden gewacht op Verveer, in de hoop op een positief bericht over de situatie in Centraal-Amerika. Het uitblijven van een teken van leven van Verveer wekte zoveel irritatie op, dat met een Koninklijk Besluit op 20 februari 1831 werd bepaald om met ingang van 1 juli 1831 de uitbetaling van het daggeld van Verveer te staken.<sup>151</sup> Vlak voor de afloop van deze termijn berichtte Verveer op 28 juni dat hij na een moeilijke passage van uit Belize in New York was aangekomen en over Engeland de reis naar Holland zou vervolgen.<sup>152</sup>

In september 1831 was Verveer dan eindelijk na veertig maanden terug in Nederland. Het was hem niet gelukt een verdrag over het te graven kanaal te sluiten. Hij stond niet geheel met lege handen, want hij had overeenkomstig zijn laatste instructie een voorlopig traktaat van vriendschap, scheepvaart en handel met Guatemala bij zich, in de Spaanse taal en getekend op 14 april 1831 door de Secretaris van staat Ibarra en generaal Verveer. Het moest echter nog worden geratificeerd door de wetgevende machten van beider landen. Verveer verwachtte van de kant van Centraal-Amerika geen problemen. De ratificatie zou volgens Morazan, inmiddels president van de federale republiek, in het eerstvolgende Congres haar beslag krijgen, hetgeen ook gebeurde op 12 juli.<sup>153</sup> Het traktaat bestond uit acht artikelen en bevatte de clausule dat indien er binnen twee jaar geen definitief verdrag zou worden gesloten de geldigheid zou komen te vervallen. In artikel twee werd de vrije handel en vrije vaart van Nederland in alle havens van

<sup>148</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 649, 9 oktober 1830 no. 3 geheim.

<sup>149</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 646, 8 oktober 1830 no. 1 geheim, La D<sup>37</sup>.

<sup>150</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 855, 12 januari 1831 no. 16.

<sup>151</sup> NA, Kol. inv. 1502, 24 februari 1831 no. 1<sup>a</sup> geheim. Staatssecretarie inv. 5740B, Besluit van 20 februari 1831 geheim La J<sup>6</sup>.

<sup>152</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 875, 8 augustus 1831 no. 9. New York 25 juni 1831.

<sup>153</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 888, 16 december 1831 no. 17.

Centraal-Amerika onder dezelfde voorwaarden van vrijheid en bescherming toegestaan, als vastgelegd in soortgelijke verdragen met andere staten. Als voorbeeld werd een kopie van het gedrukte verdrag met de Verenigde Staten van Noord-Amerika bijgevoegd, waar in artikel twee was opgenomen dat er op geen enkele wijze aan andere landen gunsten betreffende handel en navigatie mochten worden verleend zonder de andere partij hiervan op de hoogte te stellen. Opmerkelijk was nog de toezegging over piraterij, die Verveer in artikel zeven had laten opnemen. In het geval piraten de handel en navigatie op de Atlantische kust van Centraal-Amerika zouden bedreigen, dan zou Nederland op uitnodiging met haar op Curaçao gestationeerde marineschepen steun verlenen om de piraten te vernietigen.<sup>154</sup> De bedoeling was de Britse marine, die in Belize en Jamaica was gestationeerd, de wind uit de zeilen te nemen.

Wat echter het meeste opvalt, is dat er in het traktaat met geen woord wordt gerept over het kanaal. Het was Verveer niet gelukt hierover een verdrag te sluiten. Morazan had Verveer voorgehouden dat ‘men echter nog het eerste blijk moest ontvangen, dat Centraal-Amerika voor den Nederlandschen handel en scheepvaart van eenig belang kon zijn.’ Met andere woorden: zolang er geen sprake was van een geldlening hoefde Nederland niet te rekenen op een overeenkomst over de aanleg van een kanaal. De koning betwijfelde of het zinvol was het traktaat in deze vorm te ondertekenen en haast achtte hij nu zeker niet geboden. Met name omdat Verveer niet had voldaan aan zijn primaire opdracht om een kanaalverdrag te sluiten.

Verveer zegde de koning toe ‘al wat betrekking heeft tot het onderwerp der Canalisatie’ zo spoedig mogelijk in vertaling aan te bieden. Deze informatie bleef echter beperkt tot een eigenhandig geschreven briefje van president Morazan, gericht aan de koning der Nederlanden, waarvan alleen de vertaling bewaard is terug gevonden:

‘Sire, niets schenkt mij meer voldoening dan de belangstelling, die Uwe Majesteit getoond heeft voor het geluk en de welvaart van mijn land door zijn verlangen om het grote plan ter vereniging van de twee oceanen door de landengte van Nicaragua ten uitvoer te leggen.’<sup>155</sup>

Hieruit bleek duidelijk de teleurstelling dat Verveer in opdracht van zijn regering geen geldlening als wisselgeld voor het kanaal in de aanbieding had. Verstolk van Soelen verschuilde zich tegenover de koning over het falen van het voornaamste deel van Verveers missie achter het argument dat Verveer wel degelijk de bevoegdheid had over het kanaal te onderhandelen, en dat hij niet slechts een gelijke behandeling, maar ‘uitsluitende voordelen’ voor Nederland bij de totstandkoming van het kanaal had moeten zien te verkrijgen. Zonder geldlening achter de hand bleek dit niet haalbaar. Verstolk accepteerde echter Verveers toelichting dat hij zich met dit traktaat van vriendschap, scheepvaart en handel in eerste instantie wilde verzekeren van een

<sup>154</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 880, 29 september 1831 no. 11, 's-Gravenhage 23 september 1831.

<sup>155</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 889, 22 december 1831.

gelijke behandeling op de ‘voet van de meest begunstigde natiën’. Zijn belangrijkste bezwaar betrof echter het ontbreken van een tweetalige versie van het traktaat, zoals wel het geval was met het bijgevoegde verdrag met de Verenigde Staten. Verstolk maakte een vergelijking met de Franse acte van het Verdrag van Wenen van 9 juni 1815, waarbij behalve Frankrijk de overige landen bezwaar aantekenden. Willem I besloot dat er, alvorens het Spaanstalige traktaat te ondertekenen, bij de regering van Centraal-Amerika moest worden aangedrongen op een getekende Nederlandstalige versie.<sup>156</sup> Door de voortdurende onrust in Centraal-Amerika werd de zetel van het gouvernement in Guatemala verplaatst naar San Salvador. De koning besloot het consulaat in Guatemala op te heffen en de vice-consul Van Drunen verlof te verlenen om terug te keren. Dit alles leidde tot afstel van de ondertekening van het traktaat.

Toen Verveer op zijn terugreis te Londen in 1831 zijn ervaringen aan de Nederlandse gezant Falck mededeelde, voorspelde deze hem dat hij ‘bij het geheel verhangen der hekken tengevolge van de afscheiding van België, zich voor geen bijzondere belangstelling van den kant van Oud-Nederland zoude hebben te verheugen.’<sup>157</sup> Verveer begreep de waarheid van deze voorspelling nog eerder dan hij ze ondervond. Het kanaal was na de overlegging van het traktaat van de koninklijke agenda verdwenen. In Centraal-Amerika zat men echter niet stil. Toen de rust in de regio was teruggekeerd stelde het Congres op 20 december 1833 in een besluit de grondslagen vast voor een met Nederland te sluiten verdrag. Op het bericht hierover werd in Nederland niet meer gereageerd.<sup>158</sup>

Verveer had zich, na afgewezen te zijn voor opname in het leger, in Beverwijk teleurgesteld teruggetrokken zonder zijn toezegging gestand te doen al de door hem verzamelde informatie over het kanaal aan de koning te overleggen. In november 1834 werd hij door de komst van de Franse koopman Mercher, een relatie van hem uit Centraal-Amerika, die hij destijds aan zich verplicht had door hem min of meer formeel de leiding van het vervolgonderzoek na zijn vertrek op te dragen, weer betrokken bij de affaire. Mercher meende voor zijn activiteiten nog een honorarium tegoed te hebben van de Nederlandse regering en bood een plan aan om het kanaalproject weer vlot te trekken, waarmee hij uitzicht op betaling hoopte te verkrijgen. Hij spiegelde de koning voor dat al besloten was om bij voltooiing van het werk aan de monding van het kanaal een gedenkzuil ter ere van de ‘Koninklijke Stichter’ op te richten. De koning was geneigd aan de heropening van de plannen gehoor te geven. Verveer werd voor advies naar Den Haag geroepen, en kreeg een ministeriële aanmaning ‘zich te zullen beijveren binnen de kortst mogelijke tijd al wat betrekking heeft tot het ontwerp van de

<sup>156</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. no. 888, 16 december 1831 no. 17.

<sup>157</sup> H.T. Colenbrander, *Gedenkschriften van Anton Reinhardt Falck* (s-Gravenhage 1913) 655-656.

<sup>158</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 1630, 24 oktober 1834 no. 10.

kanalisatie aan te bieden.’ Hij zond daarop een ‘promemorïe’, die niets anders in hield dan nieuwe wenken voor het uitzenden van een commissie van waterbouwkundigen. De koning won in februari 1835 adviezen in van zijn ministers. De departementen van Binnenlandse en Buitenlandse Zaken zagen in de heropening van het kanaalplan geen onoverkomelijke problemen, maar de directeur-generaal van de marine rekende Willem I voor dat de route naar Oost-Indië via het kanaal, door de grotere lengte van de vaarweg, de ongunstige heersende winden en stromingen in de wateren van Centraal-Amerika en de Zuid-Chinese Zee, geen voordeel zou opleveren.<sup>159</sup> Het was echter het niets aan duidelijkheid over te laten ‘zeevaarkundige advies’ van de minister van Koloniën Joh. van den Bosch, in 1828 teruggekeerd van een missie in West-Indië, dat de genadeslag was voor het project:

‘Daar nu de slavernij op de Westkust van Amerika is afgeschaft, negers en Indianen vrije mensen geworden zijn, en Europeanen in dat klimaat niet kunnen arbeiden, bestaat er geen vooruitzicht, dat de industrie aldaar immer eenige ontwikkeling verkrijgen zal; en deze kust zal en moet even onbeduidend worden voor den handel als de West- en Oostkust van Afrika. Waartoe dan een kanaal, dat door duizenden schepen zou moeten worden bevaren, om de kosten van deszelfs onderhoud te dragen, niet eenmaal gesproken van de rente en winsten, die hetzelfde zou moeten opleveren om een nuttige onderneming te kunnen zijn ...? Mijns inziens is het geenszins aan te raden zich met deze zaak dieper in te laten. In de verandering, welke in onzen toestand heeft plaats gehad, is een billijk pretext gelegen om dit onderwerp af te maken, en ik ben van gevoelen, dat men zich daarvan zou behooren te bedienen tot dat oogmerk.’<sup>160</sup>

Van den Bosch beklemtoonde hier dat het argument van de afscheiding van de zuidelijke Nederlanden slechts als een voorwendsel moest worden beschouwd om ‘aan het vroeger geopperde denkbeeld’ van een ‘schijnbaar grootsche onderneming ... voor rekening van de Nederlandsche regering geen gevolg te geven.’ De werkelijke reden was volgens hem dat er door de afschaffing van de slavernij nauwelijks enig economisch voordeel in de kanaalregio te behalen zou zijn na voltooiing van het kanaal. Het handelsbelang zegevierde en de regering besloot:

‘dat thans, na overweging van de zaak, uit aanmerking van veranderde omstandigheden thans geen deel aan het bedoelde plan en deszelfs uitvoering kan worden genomen.’<sup>161</sup>

Volgens de koning had Mercher geen ‘rechtmatige aanspraak’ op een vergoeding, maar na raadpleging van Verveer werd hem voor bewezen diensten en verblijfskosten een bedrag van 10.000 gulden toegekend. Deze onvoorziene kostenpost was voor Willem I genoeg reden om het laatste sprankje hoop op internationale glorie te doven. Het Nederlandse kanaaldossier werd definitief gesloten.

<sup>159</sup> NA, Staatssecretarie inv. 5779 19 april 1835 no. W<sup>13</sup> geheim, ’s-Gravenhage 12 april 1835 no. 23.

<sup>160</sup> Ibidem, ’s-Gravenhage 12 maart 1835, no. 35.

<sup>161</sup> NA, BUZA 1813-1870 inv. 5779, 7 mei 1835 La J<sup>16</sup> geheim.

## *Epiloog*

Dit gold niet voor de Verenigde Staten en Groot-Brittannië. Beiden hadden grote economische en politieke belangen bij de controle over een verkorte route naar de Stille Oceaan. Groot-Brittannië streefde naar een verbindingskanaal door Centraal-Amerika om de cirkel van transportlijnen rond de globe te sluiten. Ook door de Goldrush naar California was de belangstelling voor een kanaalverbinding over de landengte van Nicaragua aan beide zijden van de Atlantische Oceaan weer opgevlamd. Het belang van de controle over de kanaalregio was zo groot geworden dat de Verenigde Staten in 1849 dicht bij een oorlog met Engeland over Nicaragua waren. De Caribische ingang van een Nicaraguakanaal zou San Juan del Norte, aan de monding van de Rio San Juan moeten worden. Een Britse kanonneerboot had in 1848 San Juan del Norte ingenomen en het omgedoopt in Greyhound. De verontwaardiging in de Verenigde Staten was zo groot dat onmiddellijk de Montroe-doctrine in stelling werd gebracht. De Verenigde Staten erkenden het recht van Nicaragua op de soevereiniteit over het grondgebied van kust tot kust. Een crisis werd afgewend door een verdrag dat de Verenigde Staten en Groot-Brittannië de gezamenlijke controle gaf over ieder kanaal in Nicaragua of, impliciet, ieder kanaal waar ook in Centraal-Amerika. Dit was het Clayton-Bulwerverdrag van 1850, dat een inbreuk was op de Monroedoctrine, maar waarmee Washington tegelijkertijd iedere mogelijkheid op het westelijk halfmond op een kanaal dat volledig in Brits eigendom was, blokkeerde.<sup>162</sup> In dat zelfde jaar werd de ‘American Atlantic and Pacific Ship Canal Company’ opgericht met als doel een kanaal door Nicaragua tot stand te brengen. Er werden diverse pogingen ondernomen, maar geen enkele bereikte de status van uitvoering.

De pogingen van de Verenigde Staten van Noord-Amerika om de Monroedoctrine met de kanaalkwestie te verbinden en het belang van deze connectie bij buitenlandse mogendheden te benadrukken, waren echter weinig succesvol. In 1879 kwam een internationaal congres in Parijs bijeen, dat de weg plaveide voor een Franse onderneming die toestemming kreeg een kanaal door Panama te graven. De republiek van Colombia verleende een concessie aan Ferdinand de Lesseps’ Compagnie Universelle du Canal Inter-océanique. Onder druk van de in der haast in 1881 gestarte graafwerkzaamheden aan het kanaal door Panama was het in 1884 bijna zover dat er door de Verenigde Staten alsnog een verdrag werd gesloten met Nicaragua over een Amerikaans gecontroleerd kanaal. Ondanks protesten in de Verenigde Staten tegen de constructie van het kanaal door Panama met Europees privé-kapitaal en onder de protectie van

---

<sup>162</sup> Rob van Vuurde, *Engeland, Nederland en de Monroeleer 1895-1914, Europese belangenbehartiging in de Amerikaanse invloedssfeer* (Amsterdam 1948) 106.

een Europese regering, gelukte het niet de sceptici van het Clayton-Bulwerverdrag in de Senaat te overtuigen van het belang van het nemen van maatregelen om het verdrag te handhaven.

President Rutherford B. Hayes probeerde de noodzaak van het handhaven van het gezag van de Verenigde Staten te benadrukken in zijn bericht van 8 maart 1880:

‘The United States cannot consent to the surrender of this control to any European power.’<sup>163</sup>

Achteraf gezien was het gunstig voor de internationale verhoudingen dat de Verenigde Staten haar gezag niet lieten gelden, want het lukte De Lesseps niet het Panamakanaal te voltooien. Op 4 februari 1889 werd de Compagnie failliet verklaard en lag de bouw van het kanaal stil. Het was duidelijk geworden dat een dergelijke onderneming de vermogens van een zuiver particuliere onderneming ver te boven ging. Dit opende de weg voor president Roosevelt om zijn visie gestalte te geven van de Verenigde Staten als de heersende macht op twee oceanen, die door een kanaal met elkaar verbonden waren. Een kanaal dat gebouwd, bezeten, beheerd en verdedigd werd door zijn land. Het kanaal zou de eerste stap zijn op weg naar de Amerikaanse suprematie op zee. In de Verenigde Staten had men uit het Franse rampscenario de overheersende conclusie getrokken dat Panama niet de plaats was om een kanaal te bouwen. De politieke en logistieke voordelen van een kanaal door Nicaragua wogen echter niet op tegen de financiële voordelen van de reeds uitgevoerde werkzaamheden aan het Panamakanaal.<sup>164</sup>

Onderhandelingen met Groot-Brittannië leidden op 18 november 1901 tot het Hay-Pauncefoteverdrag waardoor het Clayton-Bulwerverdrag werd opgeheven en volledige Amerikaanse controle over het Panamakanaal door de landengte werd verkregen. De Colombiaanse regering weigerde echter de concessie aan de Lesseps van 1878 aan de Verenigde Staten over te dragen. President Theodore Roosevelt maakte gebruik van een opstand op de landengte door met een landing van mariniers de afscheiding van de Panamese provincie te bevechten en haar onafhankelijkheid op 18 november 1903 te proclameren. De Verenigde Staten sloten een verdrag met Colombia waarbij deze afstand deden van een landstrook tot een breedte van zes mijlen tegen \$ 10 miljoen, en er een eeuwig durende erfpacht van \$ 250 duizend werd overeengekomen. Tegelijkertijd werd de concessie van Ferdinand de Lesseps' maatschappij afgekocht voor \$ 40 miljoen. Het kanaal werd op 15 augustus 1914 geopend. De totale kosten voor de Verenigde Staten bedroegen \$ 375 miljoen. In september 1977 werden de Torrijos-Carterverdragen gesloten, waarbij Panama de neutraliteit van de kanaalzone moest garanderen. Op 31 december 1999 werd het kanaal door de Verenigde Staten overgedragen aan de Autoridad del Canal de Panama (ACP), waarmee het volledig Panamees bezit was geworden.<sup>165</sup>

<sup>163</sup> Dexter Perkins, *A History of the Monroe Doctrine* (Boston/Toronto 1963) 165-168.

<sup>164</sup> McCullough, *The Path Between the Seas*, 249-259

<sup>165</sup> ‘Panamakanaal’, *Wikipedia, De vrije encyclopedie*, geraadpleegd 4 december 2014, 08.10 (UTC).



Op 27 juli 2012 sloot een consortium onder leiding van het Nederlandse ingenieursbureau Royal HaskoningDHV in opdracht van de regering van Nicaragua een contract voor een onderzoek naar de haalbaarheid van een kanaal door Nicaragua voor bulk- en containerschepen tot 250 duizend ton (DWT). De opdracht voor de uitvoering werd gegund aan de Chinese Hong Kong Nicaragua Development Group (HKND) die op 22 december 2014 is begonnen met de aanleg van het kanaal. De kosten zijn begroot op \$ 40 miljard en de bouw zal binnen vijf jaar gereed moeten zijn.<sup>166</sup> Het Nicaraguakanaal krijgt hiermee na meer dan anderhalve eeuw toch nog enige Nederlandse koninklijke allure.

### *Conclusie*

Als we een poging willen wagen de haalbaarheid van het grote kanaalplan te beoordelen, dan kunnen we niet er niet mee volstaan dit alleen vanuit het perspectief van het globale veranderingsproces in de handelsvaart, dat al tijdens de napoleontische oorlogen op gang was gekomen, te bezien. Willem I was niet alleen de ‘koning-koopman’ die Nederland als zelfstandige handelsnatie zijn verloren internationale positie weer wilde doen terugwinnen, maar hij was ook de ‘kanalenkoning’ in eigen land. De kanalenbouw in Nederland en België maakte deel uit van een ingrijpend veranderingsproces op internationaal niveau, waarvan de overgang van zeil- naar stoomvaart de motor was. De intrede van het stoomschip en de stoomlocomotief vergden een geheel nieuwe vervoersorganisatie. Nederland en Vlaanderen beschikten in 1815 al over een vrij uitgebreid vaarwegennetwerk, vergeleken bijvoorbeeld met Groot-Brittannië. In de periode van de regering van Willem I werd hier nog een omvangrijke uitbreiding aan toegevoegd.<sup>167</sup> De financiering van deze kanaalwerken had Willem I in eerste instantie met ruime kredieten en deels met inbreng van eigen geld laten uitvoeren. Het was dus niet vreemd dat Willem I niet terugdeinsde voor een kapitaalintensief, technisch en logistiek ingewikkeld project aan de overzijde van de Atlantische oceaan. De problemen die een dergelijk project op afstand meebracht, waren echter niet te voorzien en konden door een waterbouwkundige commissie ter plekke ook niet worden ingeschat. Hetzelfde gold voor de kosten die bij benadering niet waren te begroten. Nergens blijkt dat de Staten-Generaal ingestemd zouden hebben met de enorme investeringen die met het project zouden zijn gemoeid. Het plan was een uiterste poging van Willem I zijn ‘politiek systema’ alsnog te redden, maar het kwam te laat. Het streven naar onafhankelijkheid van de zuidelijke Nederlanden was in 1828 al ingezet.

<sup>166</sup> ‘Nicaraguakanaal’, *Wikipedia, De vrije encyclopedie*, geraadpleegd 14 december 2014, 08.20 (UTC).

<sup>167</sup> Rudolf Filarski, *Kanalen van de koning-koopman* (Amsterdam 1995) 158.

We kunnen stellen dat een complex van factoren ertoe leidde dat het kanaalplan in 1835 in de bureaula van de Staatssecretarie van Willem I verdween. Een belangrijke rol was weggelegd voor de geldzorgen die gedurende de gehele regeringsperiode van Willem I speelden. Na de Franse overheersing werd de nieuwe Nederlands-Belgische staat met een schuld van 1.7 miljard gulden geconfronteerd. Hier stonden jaarlijks slechts zestig miljoen gulden aan staatsinkomsten tegenover. De slechte financiële situatie van het land speelde zeker een rol, afgaande op het advies van de minister van Buitenlandse Zaken Verstolk van Soelen aan koning Willem I om generaal Verveer terug te roepen en daarmee het project feitelijk te beëindigen:

‘Intusschen gaat zijn betaling voort tot groot bezwaar van ’s rijks kasse in het algemeen, die onder de bestaande staatkundige omstandigheden, zoo groote kosten te bestrijden heeft, en van het fonds voor de Nationale Nijverheid in het bijzonder.’<sup>168</sup>

Willem I was voor de realisering van zijn plannen steeds meer afhankelijk van de bereidheid van particulieren om te investeren. De voorwaarde van Centraal-Amerika slechts over een kanaalverdrag te willen onderhandelen in combinatie met een aanzienlijke geldlening onder garantie van de Nederlandse regering, betekende hiervoor een te grote belemmering. Na het debacle in 1825 van de Engelse investeerders hadden de Nederlandse investeerders zich zeer terughoudend opgesteld. De opvatting van De Jong dat Nederland slechts matig was geïnteresseerd in Midden-Amerika gold ongetwijfeld voor ‘de vermoeide koopmansstand’, maar niet voor Willem I. Dit blijkt onder meer uit de diverse verkennende missies die door hem werden uitgezonden naar de regio, zoals van De Quartel (1822 en 1824) en Verveer (1825 en 1828), en de oprichting van de West-Indische Maatschappij (1828). Het valt echter te betwijfelen of de koning naast zijn gedrevenheid wel voldoende kennis en inzicht had in de internationale verhoudingen en het internationale belang van een verbindingsroute tussen de beide oceanen voor de Verenigde Staten. Misschien vertrouwde hij te veel op de vriendschapsverdragen uit de nadagen van de Republiek. Alleen Verveer geeft met zijn opmerking over het ‘hoofdartikel haarer staatkundige geloofsbelijdenis’, er blijk van zich bewust te zijn van een mogelijke blokkade door de Verenigde Staten als de kanaalplannen in een verdrag tussen Nicaragua en Nederland zouden uitmonden. Hoe realistisch Verveers opmerking was dat de Verenigde Staten de Monroe-doctrine in stelling zouden kunnen brengen bij een buitenlandse interventie in haar achtertuin, bleek vijftien jaar later toen de Verenigde Staten met het Clayton-Bulwerverdrag de mogelijkheid van een Brits kanaal op het westelijk halfmond blokkeerden.<sup>169</sup> De internationale verhoudingen tussen de Europese mogendheden en de Verenigde Staten waren toen niet wezenlijk veranderd, maar de positie van Nederland was niet vergelijkbaar met die van Engeland.

<sup>168</sup> NA, Staatssecretarie inv. nr. 5740B, 20 februari 1831, La J<sup>6</sup> geheim.

<sup>169</sup> McCullough, *The Path Between the Seas*, 38.

In het geval de Verenigde Staten de uitvoering van het kanaal aan Nederland zouden overlaten, zouden ze nooit de controle over de verbindingroute door de landengte uit handen geven. Voor de Verenigde Staten melde Verveer zich op het juiste moment bij president John Quincy Adams. Door de slavernijdiscussie was het land nog teveel verdeeld om zich over de inter-oceanische verbinding met zijn ingrijpende politieke en economische implicaties uit te spreken. Door Nederland toe te laten in de competitie om een kanaalverdrag konden de Verenigde Staten de pas af snijden van Groot-Brittannië bij de agressieve pogingen haar machtspositie in Centraal-Amerika te vergroten. Voor Centraal-Amerika gold hetzelfde argument, al speelde daar de geldlening ook een belangrijke rol.

Voor Willem I gold een vergelijkbare handicap als voor John Quincy Adams: hij moest eerst in eigen land orde op zaken stellen alvorens zich in een politiek en financieel gedurfd kanaalavontuur te storten. De koning was echter te laat van start gegaan om zijn 'politiek systema' ten volle in stelling te kunnen brengen.

## *Geraadpleegde bronnen en literatuur*

### *Bronnen*

Nationaal Archief NA., Den Haag

- Algemene Staatssecretarie, nummertoeegang 2.02.01
- Buitenlandse Zaken, nummertoeegang 2.05.01
- Koloniën, nummertoeegang 2.10.01

### *Literatuurlijst*

- Bentham, Jeremy, 'Junctiana Proposal', *The works of Jeremy Bentham*, now first collected: under the superintendance of his executor John Bowring, Part VIII (Edinburgh 1839) 561-571.
- Broeze, F.J. A., 'A challenge without response. Holland and the transpacific route to East Asia after 1815'. *Economisch- en sociaal-historisch Jaarboek* 38 (1975) 256-279.
- Broeze, F. J. A., 'Atlantic Rivalry. The Struggle for the Dutch Tea Market 1813-1850', in: *Acta Historiae Neerlandica* 11, 1978, 94-127.
- Brugmans, I.J., *Paardenkrachten en mensenmacht. Sociaal-Economische Geschiedenis van Nederland 1795- 1940* (Den Haag 1961) 147-149.
- Falck, A.R., *Gedenkschriften*, ed. H.T. Colenbrander, ('s-Gravenhage 1913) RGP 13.
- Fasseur, C., 'Suriname en de Nederlandse Antillen 1795-1914', *Algemene Geschiedenis van Nederland, deel 11*, 373-379.
- Ferreiro, Larrie D., *Measure of the Earth* (New York 2011).
- Filarski, Rudolf, *Kanalen van de koning-koopman* (Amsterdam 1995).
- Gaay Fortman, B. de, 'De West-Indische Maatschappij', *Nieuwe West-Indische Gids*, vol 11, (1930) 307-314.
- Gaay Fortman, B. de, 'Koning Willem I en het eiland Ruatan', *Nieuwe West-Indische Gids*, vol 11, (1930)29-33.
- Galvano, Antonie, *The Discoveries of the World. London 1601*. In 1563 verscheen in Lissabon zijn verhandeling over de ontdekkingsreizen door de Spanjaarden en Portugezen tot 1550. Richard Hakluyt publiceerde in 1601 de eerste Engelse vertaling. (Fotografische herdruk Amsterdam 1969).
- Graaf, Ton de, *Voor handel en maatschappij. Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, 1824-1864* (Amsterdam 2012).
- *Gedenkboek Kamer van Koophandel en Fabrieken Rotterdam, 1803-1928* (Rotterdam 1928).
- Haefkens, J., *Centraal-Amerika, uit geschiedkundig, aardrijkskundig en statistiek oogpunt beschouwd* (Dordrecht, 1832).
- Heyligers, mr. Th., 'Oude Nederlandsche Kanaalplannen door Midden-Amerika', *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, 17 en 18 december 1912.
- Humboldt, Al. De, *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne* (Paris 1811).
- Humboldt, Al. De, *Atlas Géographique et physique du Royaume de la Nouvelle-Espagne* (Paris 1808).
- Jong, Theo P.M., 'Atlantis 1780-1830', in: *Acta Historiae Neerlandica* 3, 1968, 189-214.
- Jong, Th.P.M. de, 'Nederland en Latijns-Amerika (1816-1826)', *Economisch-Historisch Jaarboek*, deel 29 ('s-Gravenhage 1963) 3-135.

- Jong, Th.P.M. de, 'Het waagstuk van de winst op een markt in wanorde'. Een studie over de Noord-Atlantische handel met Latijns-Amerika (1807-1830)', *Economisch-Historisch Jaarboek*, deel 31 ('s-Gravenhage 1967) 84-149.
- Jong, Theo P. M. de, *De krimpende horizon van de Hollandse kooplieden. Hollands Welvaren in het Caribisch Zeegebied* (Assen 1966).
- Jong, Theo P.M. de, 'Nederlanders in Centraal-Amerika 1825-1832. Zelfobservatie middels een andere wereld'. In: *Spiegel Historiae*, vol. 2 1967, 28-41.
- Keasbey, Lindley Miller, *The early diplomatic history of the Nicaragua canal* (Newark N.J., 1890).
- Keasbey, Lindley Miller, *The Nicaragua Canal and the Monroe Doctrine* (New York/London 1896, reprint New Delhi 2013).
- Kesler, C.K. 'De interoceanische verbinding vóór 100 jaar', *Nieuwe West-Indische Gids*, vol. 8, (1927) 125-139.
- Kossmann, E.H., *De lage landen 1780-1940. Anderhalve eeuw Nederland en België* (Amsterdam/Brussel 1976).
- Mansvelt, W.F.M., *Geschiedenis van de Nederlandsche Handel-Maatschappij*, deel 1 en 2 (Haarlem 1924).
- Mechelen, P.A.A. van, *Zeevaart en Handel van Rotterdam (1813-1830)*, proefschrift 1929.
- Mc Cullough, David, *The Path Between the Seas, The Creation of the Panama Canal. 1870-1914* (New York 1977).
- Menkman, W.R., 'De handelsbetekenis van onze West', *Nieuwe West-Indische Gids*, vol. 12, (1919) 56-70. 'De West en onze scheepvaart', *Nieuwe West-Indische Gids*, vol. 12, (1931) pp. 231-242, vol. 12, (1931) 268-278.
- Oosterling, J.E., *Het korvet 'Lynx' in Zuid-Amerika, de Filippijnen en Oost-Indië, 1823-1825. De Koninklijke Marine als instrument van het 'politiek systeem' van koning Willem I.* Linschoten-vereniging LXXXIX (Zutphen 1989).
- Perkins, Dexter, *A History of the Monroe Doctrine* (Boston/Toronto 1963<sup>3</sup>).
- Reinsma, R., 'De vergeten Maatschappij van Koophandel en Zeevaart (1818-1823)' *Tijdschrift voor Geschiedenis*. 70 (1957)189-202.
- Reinsma, R., 'De West-Indische Maatschappij (1828-1863)', *Tijdschrift voor Geschiedenis*. 73 (1960) 58-74.
- Robinson, William Davis, 'Some Observations of the Probability of Opening a Commerce between The Pacific and the Atlantic Oceans, through the Isthmus, in the Province of Oaxaca, and at the Lake of Nicaragua; and of the vast Importance of such Commerce to the civilized World', *Memoirs of the Mexican Revolution*, vol. II, Ch. XIII (London 1821).
- Roosevelt, Theodore, *Thomas Hart Benton* (2008 edition), Google Books.
- Staten, Clifford L., *The History of Nicaragua* (Santa Barbara/Denver/Oxford 2010).
- Teenstra, M.D., *De Nederlandse West-Indische eilanden* (Amsterdam 1836/1837).
- *The Inter-oceanic canal of Nicaragua. Its History – Physical Condition. Plans and Prospects.* (New York 1891).
- *Vaderlandsche Letteroefeningen*, 1831 2<sup>de</sup> stuk , en 1832 2<sup>de</sup> stuk (Amsterdam 1831 en 1832).
- Uitterhoeve, Wilfried, *Cornelis Kraijenboff 1758-1840. Een loopbaan onder vijf regeervormen* (Nijmegen 2009).
- Vries, Johan de, *1811-1961 met Amsterdam als brandpunt: honderd-vijftig jaar Kamer van Koophandel en Fabrieken* (Amsterdam 1961).
- Veraghtert, K., 'Geld, Bankwezen en Handel in de Zuidelijke Nederlanden 1792-1844', *Algemene Geschiedenis van Nederland*, deel 10, 323-360.
- Vuurde, Rob van, *Engeland, Nederland en de Monroeleer 1895-1914, Europese belangenbehartiging in de Amerikaanse invloedssfeer* (Amsterdam 1948).
- Thomas W. Walker, *Nicaragua, The Land of Sandino* (San Francisco/ Oxford 1991<sup>3</sup>).

- Westerman, J.C., *Gedenkboek Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam*, deel 1, 1811-1922 (Amsterdam 1936) 81.
- Witlox, H.J.M., "*Benelux 1815-1830*", Schets van de ontwikkeling en welvaart en bedrijvigheid in het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden (Nijmegen 1956).

#### *World Wide Web*

- B.-U. Hergemöller, 'Alexander von Humboldt', in *Mann für Mann. Ein Biografisches Lexikon* p. 264 (Frankfurt am Main 2001), Wikipedia, geraadpleegd 16.08.2014 11.13 (UTC).
- 'John Quincy Adams', *Wikipedia, De vrije encyclopedie*, geraadpleegd 4 december 2014, 12.10 (UTC).
- 'Panamakanaal', *Wikipedia, De vrije encyclopedie*, geraadpleegd 4 december 2014, 08.10 (UTC).
- 'Nicaraguakanaal', *Wikipedia, De vrije encyclopedie*, geraadpleegd 14 december 2014, 08.20 (UTC).

Willem van Rooij, s0884030

Woensdrecht, 4 januari 2015