



03/04
2016 48ste jaargang

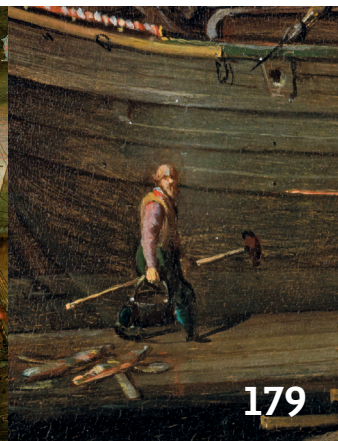
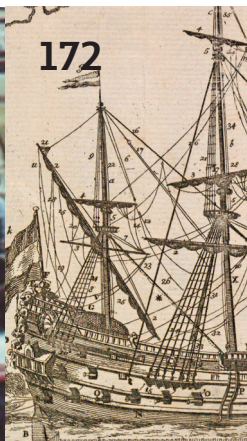
HOLLAND

historisch tijdschrift



Maritieme identiteit

Inhoud



Maritieme identiteit

- 114** Redactioneel | Maritieme identiteit
- 116** **Marco Mostert** | De Friezen en de zee: Over de maritieme identiteit van de proto-Hollanders
- 126** **Ad van der Zee** | De vloot van 1438 – Holland bouwt zijn eigen schepen
- 133** **Gijs Rommelse** | Een Hollandse maritieme identiteit als ideologische bouwsteen van de Ware Vrijheid
- 142** **Hugo Landheer** | Van Turfschip tot Tweede Wereldoorlog: 400 jaar inzet van de binnenvaart in crisistijd
- 150** **Anita van Dissel** | Een Amsterdams zeepaleis. Het stoomschip *Jan Pieterszoon Coen* als nationaal monument
- 157** **Hein Klemann** | Europa's grootste haven en haar toekomst: Rotterdam 1870-2000
- 165** **Joke Kortweg** | Ondergaan of overleven. De maritieme industrie tussen 1945 en 2016

Holland BLOC

- 172** *Topstuk*
Marieke van Delft | Het Volmaakte Schip van Bernardus Cleynhens in de Koninklijke Bibliotheek
- 174** *Interview*
Wouter Linmans en Ad van der Zee | Met het gezicht naar de zee. Een interview met hoogleraar Zeegeschiedenis Michiel van Groesen
- 179** *Schilderijanalyse*
Ron Brand | Maritieme identiteit volgens Cornelis Claesz. van Wieringen
- 185** *Beeldessay*
Gijs Rommelse | Hoe werden zeehelden gemaakt?
- 194** *Column*
Han Lambregts | Bagger
- 196** *Topstuk*
Jeroen ter Brugge | Nederlandse identiteit op Indische wateren en in een Rotterdams museum
- 198** *Fotostrip*
Marc le Mair | De Vliegende Hollander
- 199** *Eindnoten*
- 206** *Over de auteurs*
- 208** *Uithoek*
Henk Looijesteijn | Vlieland

Redactioneel | Maritieme identiteit

Onder de kop ‘Michiel’s volgelingen’ publiceerde *De Zwarte Soldaat*, het blad voor de Weerbaarheidsafdeling van de NSB, op 24 februari 1944 de ‘frontzorg-brief’ van matroos J.H. de Vaal. Het stukje riep op tot trouw aan leider Mussert, steun aan Duitsland en strijd tegen Engeland en Amerika. Om zijn betoog retorische kracht bij te zetten, appelleerde matroos De Vaal aan een binnen NSB-kringen gretig gekoesterd beeld, namelijk dat van Holland als maritieme natie. Door de WA’ers te bestempelen als de volgelingen van De Ruyter en te stellen dat ‘wij Hollanders (...) wel het meeste in aantal bij de Marine’ zijn ‘omdat wij altijd een goed zeevarend Volk

zijn geweest’ plaatste De Vaal de strijd van de NSB in een eeuwenlange lijn van maritiem heldendom.¹

De band die De Vaal veronderstelde tussen de Hollandse zeevarende traditie en het nationaal-socialisme kan misschien nog het best worden begrepen door middel van het begrip ‘identiteit’. In cultuur- en literatuurwetenschappen, zo stelt de cultuurhistoricus Willem Frijhoff, geldt ‘identiteit (...) [als] een retorische constructie die op de wisselwerking tussen zelfbeeld en (ander) beeld steunt: tussen het beeld dat de groep van zichzelf heeft en het beeld dat anderen zich van die groep maken. (...) Stereotypering, clichés,



Illustratie Marc le Mair

helden- en vijandbeelden, en soortgelijke vormen van verbeelding bepalen de identiteit, die ook zelf niet anders kan worden gekend dan als een beeldconstructie.² In De Vaals stukje zijn verschillende van deze retorische constructies te vinden. Zo schept hij 'Hollanderschap', mythologiseert hij door een ononderbroken continuïteit tussen de Gouden Eeuw en de eigen tijd te veronderstellen, en construeert hij een politieke associatie tussen De Ruyters campagnes tegen de Engelsen en de eigentijdse strijd.

In de afgelopen 150 jaar is er heel veel geschreven over de Hollandse maritieme geschiedenis. Hierbij ging de aandacht nog het meest uit naar politiek-militaire, technologische, economische en kunsthistorische dimensies. Sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw staan ook sociale facetten volop in de belangstelling. De laatste jaren bestaat vooral binnen de museale wereld veel aandacht voor maritieme cultuur, bijvoorbeeld in havensteden. Een invalshoek die hierbij echter verhoudingsgewijs maar nauwelijks is gehanteerd, is die van de 'maritieme identiteit als culturele constructie'. Dit mag als opmerkelijk worden beschouwd omdat in toonaangevende historische taalgebieden als het Engelse en het Franse sinds jaar en dag maritiem historici dit concept centraal stellen in hun werk.³ Om dit gemis aan de kaak te stellen, heeft de redactie van *Holland Historisch Tijdschrift* een dubbeldik themanummer gewijd aan de vraag hoe de maritieme identiteiten van Holland tot stand kwamen en evolueerden.

In de zeven artikelen die u worden voorgeschoteld, komen verschillende vormen van identiteitsconstructie aan bod. Marco Mostert vertelt waarom de Angelsaksen de Friezen als de archetypische zeevaarders zagen. In het stuk van Ad van der Zee komt aan de orde hoe de Hollandse steden in de 15de eeuw maritiem zelfbewustzijn ontwikkelden. Gijs Rommelse toont op welke manier de constructie van een Hollandse maritieme identiteit kon dienen als ondersteunend argument voor radicaal republikanisme. Met een analyse van de eeuwenlange inschake-

ling van de binnenvaart voor militaire transporten werpt Hugo Landheer licht op een weinig bekend maritieme traditie. Anita van Dissel laat zien hoe de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' het eigen ondernemerschap gretig spiegelde aan het maritieme elan van de Gouden Eeuw. Met zijn bijdrage over de groei van de Rotterdamse haven toont Hein Klemann dat een maritiem zelfbeeld soms op een misvatting gestoeld kan zijn. Tenslotte bewijst Joke Korteweg met haar artikel over de naoorlogse scheepsbouw dat een gemankeerd historisch zelfbeeld het falen van overheidsbeleid in de hand kan werken.

Holland Bloc gaat eveneens over de constructie van maritieme identiteiten. Zo treft u een schilderijanalyse van de pen van Ron Brand en een column over de baggerindustrie van Han Lambregts. Jeroen ter Brugge en Marieke van Delft vertellen over een topstuk uit de collecties van respectievelijk Maritiem Museum Rotterdam en de Koninklijke Bibliotheek. Een beeldessay gebaseerd op de schatten van Het Scheepvaartmuseum laat zien hoe in de vroegmoderne tijd de zeeheld werd geschapen. Verder bevat dit nummer een interview met de nieuwe Leidse hoogleraar Zeegeschiedenis Michiel van Groesen, die ingaat op de geschiedenis van zijn leerstoel en een toekomstvisie biedt op het werkveld. Dit Holland Bloc bevat ook nog twee *novelties*, namelijk een fotostrip van Marc le Mair over de Vliegende Hollander en een korte bespiegeling over een Hollandse uithoek door Henk Looijesteijn.

Tenslotte willen wij graag op deze plaats onze dank uitspreken voor de financiële steun van dit dubbeldikke themanummer door de Samenwerkende Maritieme Fondsen en het aan Het Scheepvaartmuseum verbonden Dr. Ernst Croene-Fellowship. Ook zijn wij Jeroen ter Brugge erkentelijk voor zijn hulp bij de illustraties van twee artikelen. En dan rest ons alleen u veel leesplezier te wensen.

Gijs Rommelse, Ad van der Zee
en Wouter Linmans

De Friezen en de zee

Over de maritieme identiteit van de proto-Hollanders

Wat kunnen we te weten komen over vroegmiddeleeuwse maritieme identiteiten? Als we de geschiedenis van de Noordzee vanaf de zee bekijken, dan blijken de zeevarende kustbewoners in Engeland, de Lage Landen en Denemarken er ideeën over de zee op na te houden, die op elkaar lijken. Als we willen inzoomen op de kustbewoners van de noordelijke Nederlanden, de ‘Friezen’, dan hebben we teksten tot onze beschikking die werden geschreven door de bureu. Uit een 10de-eeuws Engels gedicht blijkt dat de naam ‘Fries’ in het Oudengels gebruikt werd als woord om zeelieden en handelaars in het algemeen mee aan te duiden. De rijke internationale handelswaar van de Friese zeevaarders gaf daar ook alle reden toe. Recentelijk is door archeologen heel wat nieuw materiaal opgegraven in de Nederlandse kustgebieden en op de oeverwallen van de grote rivieren. Het succes van de Friese zeelieden en hun opvolgers kan mede verklaard worden doordat de zeelieden op de Noordzee elkaar goed konden verstaan. Op grond van deze historische, archeologische en taalkundige sporen is het mogelijk iets te zeggen over maritieme identiteiten uit de tijd van de Friese proto-Hollanders.

De geschiedenis wordt vrijwel altijd vanaf de vaste wal geschreven. Politieke eenheden, van de grootste tot de kleinste, van wereldrijken tot regio’s binnen provincies en, daar weer binnen, steden en dorpen, behoren tot de gangbare referentiekaders om geschiedenis te bedrijven. Ook als historici zich bezighouden met maritieme geschiedenis, gebeurt dat meestal vanuit de optiek van een aan zee gelegen regio met zijn bewoners.¹ Vaak levert dat interessante inzichten op, maar wezenlijk aan maritieme geschiedenis

is, dat zeeën en oceanen bevaren worden door bewoners van alle landen en regio’s die eraan grenzen. De manieren waarop zij naar deze watermassa’s kijken, laten vaak overeenkomsten zien. In iedere periode van de geschiedenis ontwikkelen samenlevingen die aan de kust wonen, de mensen van de zee, talen en culturen die beïnvloed worden door hun vrijwel dagelijkse contacten met de zee. Als bewoners van de vaste wal al eens worden meegenomen op een zeereis, dan voelen ze zich doorgaans minder zeker aan

boord, en wat ze later vertellen of opschrijven over hun ervaringen met het onbekende water en zijn gevaren stemt niet noodzakelijk overeen met de gevoelens en ervaringen van de zeelieden.²

Maritieme identiteiten in de vroege Middeleeuwen

Als we willen nadenken over de maritieme identiteiten van Holland en de Hollanders, maakt het groot verschil of we dat vanaf de wal of vanaf zee doen. Willen we de maritieme identiteiten van de bewoners van de vroegmiddeleeuwse kuststreken van het latere Holland, de Friezen, bestuderen, dan kunnen we niet om de teksten heen die hun burens over hun bezigheden als zeelieden en handelaren schreven. Niet dat de vroegmiddeleeuwse bewoners zelf niet in aanraking zouden zijn gekomen met het geschreven woord. Als we mogen aannemen dat het schrijfmateriaal, waarvan hier resten werden gevonden, ook inderdaad gebruikt werd, dan werd ook hier met schrijfstijfjes geschreven.³ Maar teksten, geschreven door Friezen waarin ze zelf aan het woord komen, en waarin ze iets laten doorschemeren van hun maritieme identiteit, zijn er niet. We hebben alleen enkele runeninscripties over, die gezien de taal in de Noordelijke Nederlanden geschreven moeten zijn.⁴ De Friezen, hoewel ze in de vroege Middeleeuwen een samenleving kenden met 'koningen', hebben nooit hun eigen visie op hun verleden en heden op schrift gesteld. Zeer waarschijnlijk werden er verhalen verteld over tot de verbeelding sprekende daden, en zeereizen zullen daar dan zeker deel van hebben uitgemaakt, maar voor informatie over Friese zeelieden en handelaars moeten we ons wenden tot de burens, die dergelijke verhalen wel optekenden. Om de vroegmiddeleeuwse Friese maritieme identiteiten op het spoor te komen, moeten we vanaf de zee door de ogen van Angelsaksen en anderen naar de kustbewoners kijken. En we moeten niet vergeten dat deze Friezen niet alleen op de Noordzee en de Oostzee gesig-naleerd werden, maar ook stroomopwaarts, als

handelaren in de steden langs Rijn en Maas. Er zijn vrij veel geschreven teksten over deze Friezen bewaard gebleven.⁵ Met de informatie uit die teksten is het vervolgens mogelijk om te begrijpen hoe objecten die soms aantoonbaar van ver weg naar de noordelijke Lage Landen zijn gekomen, via de vaarwegen waarlangs de Friezen handel dreven hier terecht kwamen.

De Friezen waren niet de enigen die de Noordzee bevoeren, maar hun aanwezigheid lijkt dominant genoeg geweest te zijn om ervoor te zorgen dat in Engeland handelaren die over zee handel dreven met de naam 'Friezen' aangeduid konden worden. De Noordzee (of althans het zuidelijke deel ervan) lijkt ooit onder de naam 'Friese zee' bekend te zijn geweest. Dat men op en rond de Noordzee in staat was om elkaar te verstaan, of men nu in het Fries, het Deens of, later, in het Nederduits werd toegesproken, was noodzakelijk; het zal ook hebben bijgedragen aan een zekere culturele eenheid om de Noordzee. Die bestond in de periode van de proto-Hollanders, en is ook later niet verdwenen.⁶ Dat betekent dat er ook vroegmiddeleeuwse 'maritieme identiteiten' geweest moeten zijn, die gedeeld werden door de bewoners van alle kusten van de Noordzee. Vreemd genoeg is er weinig onderzoek gedaan naar de culturele eenheid van de Noordzee in de Middeleeuwen. In de studie van de Europese maritieme Middeleeuwen lijkt men een voorkeur te hebben voor de Middellandse Zee en, in mindere mate, voor de Oostzee.⁷

Een uitzondering die niet onvermeld mag blijven is het boek van Michael Pye, *The Edge of the World. How the North Sea Made Us Who We Are*, dat in 2014 verscheen.⁸ De Noordzee die hier wordt voorgesteld, is echter een andere dan die van de maritieme geschiedenis. Het boek handelt namelijk ook over gebieden die op een of andere manier met de Noordzee in aanraking zijn gekomen in de middeleeuwse en vroegmoderne periodes. Daarmee worden de grenzen van het Noordzeegebied ruimschoots overschreden. In het eerste hoofdstuk behandelt Pye de



rol van de vroegmiddeleeuwse Friezen in de vorming van de moderne wereld. Zij zouden het geld hebben (her-)uitgevonden als een manier om de waarde van alle soorten objecten vast te stellen. Een interessante these, maar als die al aannemelijk gemaakt kan worden, dan was een voorwaarde voor het succes van dat nieuwe geld wel dat het ook door de andere kustbewoners met wie de Friezen in aanraking kwamen geaccepteerd werd. Dat lijkt het geval te zijn geweest. Met zilvergeld kon je daadwerkelijk dingen ko-

pen en verkopen, terwijl goudgeld vooralsnog eenvoudigweg teveel waarde vertegenwoordigde om in de handel een rol van betekenis te kunnen spelen.⁹ Of dat nieuwe geld nu door de Friezen of door andere kustbewoners werd uitgevonden is minder belangrijk dan het feit dat het deel ging uitmaken van de maritieme identiteit van de Noordzee. En vanaf de Noordzee gezien waren de Friezen, zo hebben we hierboven gesuggereerd, slechts één van de kustvolkeren die in die mentaliteit deelden.



Afb. 1 a t/m e Het 'nieuwe geld'. In 2012 kocht het Rijksmuseum van Oudheden van twee amateurarcheologen een bij Cothen gevonden muntschat aan. Deze telde onder meer 61 zilveren Friese sceatta's van het zogenoemde stekelvarkentype. Ze zijn rond 730 geslagen. Rijksmuseum van Oudheden, Leiden.

Friezen als zeevaarders bij uitstek

Laten we eens een poging wagen om te begrijpen hoe de Angelsaksische burens dachten over de handeldrijvende kustbewoners aan de overzijde van de Noordzee met wie ze het een en ander gemeenschappelijk hadden.

In de bibliotheek van Exeter berust al een kleine duizend jaar een handschrift dat moet zijn geschreven in de tweede helft van de 10de eeuw. Waarschijnlijk werd het in het zuidwesten van Engeland geschreven; het is ook mogelijk dat het in de 11de eeuw uit Canterbury naar Exeter kwam. Dit handschrift, bekend als het Exeter Book, bevat een grote verzameling Oudengelse poëzie.¹⁰ Zo kan men er het gedicht *The Seafarer* in vinden, dat gelezen kan worden als een dialoog waarin een oude zeeman vertelt over het harde zeemansleven, en waarin een jongeling daar tegenin brengt dat die hardheid hem nu juist zo aanspreekt. Of misschien is het een monoloog, waarin ondanks de ongemakken van het zeemansbestaan de fascinatie voor de zee wordt beleden.¹¹ Er worden geen namen genoemd, en het is daarom niet uit te maken of het gaat om Engelse, Angelsaksische zeelieden, of om anderen die de zeeën rond de Britse eilanden in de vroege Middeleeuwen bevoeren. Dat het misschien (ook) om Friezen zou kunnen gaan, wordt gesuggereerd door een ander, veel korter, gedicht dat in hetzelfde handschrift staat. Dit staat bekend als de *Frisian Sailor* passage. In de editie ziet het Oudengels er als volgt uit:

Lēof wilcuma

Frysan wīfe, þonne flota stondeþ:
bið his cēol cumen and hyre ceorl tō hām,
āgen ætgeofa, and hēo hine in laðaþ,
wæsced his wārig hrægl and him syleþ wæ
de nīwe:
līþ him on londe, þæs his lufu bāded.
Wif sceal wīþ wer wæ re gehealdan: oft hī
mon wommum behlīd;
fela bið fæsthyðigra, fela bið fyrwetgeonra,
frēoð hý fremde monnan, þonne sē oþer
feor gewīteþ.
Lida bið longe on sīþe: ā mon sceal seþeah
lēofes wēnan,
gebīdan þæs hē gebādan ne mæg; hwonne
him eft gebyre weorðe,
hām cymed, gif he hāl leofað, nefne him
holm gestýred;
mere hafað mundum.¹²

In een moderne Engelse vertaling betekent dat zoveel als:

A dear welcome guest [is one]
To his Frisian wife when the ship comes to
rest;
Back are come her husband and his vessel,
Her own provider, and she invites him in,
Washes his sea-stained garment and gives
him fresh clothes;
She grants him on land what his love re-
quires.

Wife shall keep faith with husband – often
she is defamed with evil.

Many are constant in mind, many seek novelty –

They love the stranger, when the other travels far away.

The sailor is long on his journey, yet ever
shall one look for the loved one,

Wait for what he may not hasten; when
again chance comes to him,

He comes home if he be free from ill, if the
ocean keep him not back,

The sea hold in its grasp.¹³

In deze Oudengelse tekst wordt de zeeman vereenzelvigd met een Fries: voor het publiek van deze tekst is een zeeman maar al te vaak een bewoner van de Nederlandse kuststreek.

Er zijn ook andere teksten uit Engeland waarin Friezen als zeelieden en handelaars voorkomen. Alcuin schreef rond het jaar 800 een gedicht waarin hij het perkament waarop het gedicht geschreven was aanspreekt. Het moet van York over zee naar de monding van de Rijn gaan en vervolgens via Utrecht, Dorestad en Keulen stroomopwaarts zijn weg vervolgen. In Utrecht zal het gedicht een bisschop 'rijk in koeien' tegenkomen; in Dorestad moet het de koopman 'zwarte Hrotbert' vermijden, want die houdt niet van poëzie.¹⁴ Een kleine eeuw eerder, in 716, zo vertelt Willibald in zijn *Leven* van Bonifatius, geschreven vlak na de gewelddadige dood van de missionaris in 754 bij Dokkum, kwam Bonifatius voor het eerst in de Lage Landen aan op een schip dat van Londen naar Dorestad voer.¹⁵ Friezen handelden in slaven in Londen, en kochten bij gelegenheid adellijke krijgsgevangenen op.¹⁶

In de studie van maritieme identiteiten is het van belang vast te stellen, of een zee door kustbewoners en anderen als een geheel werd gezien, of dat er namen waren voor delen van wat we nu als één zee beschouwen. De Middellandse Zee, bijvoorbeeld, werd pas relatief laat door de Romeinen met één naam aangeduid. Dat suggereert, dat voor die tijd deze zee niet als een on-

deelbare eenheid werd beschouwd.¹⁷ De namen waarmee een zee wordt aangeduid, zeggen iets over het beeld dat tijdgenoten over die zee hebben. De Noordzee wordt in een tekst die teruggaat tot het begin van de 9de eeuw, de *Historia Brittonum*, door de bewerker, 'Nennius', mogelijk 'Friese Zee' (*Mare Fresicum*) genoemd. Helemaal zeker is dat niet, want de overgeleverde handschriften geven de tekst niet probleemloos weer. Zo heet de zee in een ander handschrift, van de tekst van de oorspronkelijke auteur, afkomstig uit het noorden van Wales, *mare Frenessicum*.¹⁸ Uit de context is gelukkig duidelijk dat het over het zuidelijk deel van de Noordzee gaat, en dan ligt de vertaling 'Friese zee' voor de hand: er is althans geen reden om aan te nemen dat dat deel van de Noordzee meer 'frenetiek' (?) zou zijn dan het noordelijke deel. Of de auteur een onderscheid tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de Noordzee maakte, is overigens niet duidelijk. Niet alle Angelsaksen noemden de Noordzee naar de Friezen. Bonifatius heeft het rond 735 over de 'Duitse Zee', de *mare Germanicum*.¹⁹ Dit suggereert dat er vooralsnog verschillende namen in omloop waren voor (delen van) de Noordzee.

De Friese handel komt aan het licht

Er waren redenen waarom in Britse bronnen Friezen als zeelieden en handelaren werden genoemd, en waarom de Noordzee als 'Friese zee' beschouwd kon worden. De Friese handel was van groot belang op de Noordzee, en ook stroomopwaarts in het achterland van Dorestad, tot ver in Duitsland en Frankrijk, vinden we regelmatig vermeldingen van Friese aanwezigheid. De bewoners van het kustgebied van wat nu Nederland en Duitsland zijn, die ongeacht hun etnische en politieke verschillen als 'Friezen' werden aangeduid, speelden een sleutelrol in een handelsnetwerk dat zich in het noorden uitstreckte tot de Oostzee en Scandinavië. De zeelieden van de Noordzee waren overigens niet altijd vereenzelvigd met 'Friezen' geweest. In de 4de eeuw, ten tijde van het Romeinse rijk, wer-

den de zeelieden en piraten waar de Romeinen mee te maken hadden soms Franken, en vaker Saksen genoemd. In de 5de eeuw worden raiders van overzee met de term *Saxo* aangeduid.²⁰ Maar twee eeuwen later hebben de Friezen, in iets vreedzamer rollen, de Saksen in de beeldvorming over zeelieden opgevolgd.

Dorestad, gelegen in een gebied waar Friezen en Franken met elkaar om streiden in de 7de

en 8ste eeuw, was zeer rijk geworden door zijn handelscontacten. Een goed beeld van die rijkdom kan worden verkregen door het boek dat verscheen bij een tentoonstelling over Dorestad in 2009, dat de auteur, Annemarieke Willemsen, de ondertitel *Een wereldstad in de Middeleeuwen* meegaf.²¹ We weten, voornamelijk op grond van de opgravingen die er hebben plaatsgevonden, over het dagelijks leven van de handelaren-en-



Afb. 2 De vondst van de Vleuten I, een schip uit de eerste helft van de 8ste eeuw. Gemeente Utrecht.



Afb. 3 Het Utrecht schip, gevonden in 1930. Uit dendrochronologisch onderzoek is gebleken dat de voor het schip gebruikte bomen tussen 997 en 1030 gekapt moeten zijn. Foto: Hans Wilschut. Centraal Museum, Utrecht.

boeren ter plaatse, hun havens en schepen, de handel in barnsteen, glaswerk, wijn en wapens, over de muntslag, en we kunnen door vergelijking met soortgelijke vondsten elders het indrukwekkende netwerk reconstrueren dat werd gevormd en onderhouden door de zeelieden en handelaars die er woonden.

Dorestad was bovendien niet de enige nederzetting in de regio van de Kromme Rijn die kon bogen op een zekere welvaart. Nieuwe inzichten over de ontwikkeling van Utrecht, stroomafwaarts, hebben aannemelijk gemaakt dat ook daar handelaren leefden. De ontwikkeling van de Vinex-locatie Leidsche Rijn heeft archeologen de mogelijkheid gegeven om op grote schaal opgravingen te doen. Hieruit is gebleken dat vanaf de 5de eeuw nieuwe nederzettingen ontstonden langs de Oude Rijn, en dat sommige van die nederzettingen in de 7de en 8ste eeuw konden groeien, totdat in de 9de eeuw de rivier zijn loop weer eens veranderde. De grootste opgravingen vonden plaats in 2005, voordat de A2 werd aangepast.²² Op de oever van de Oude Rijn konden 88 vroegmiddeleeuwse gebouwen worden opgegraven op een terrein van 20.000 m². Rond 700 waren hier zes boerderijen te vinden. Naast huizen werden er bijgebouwen gevonden, sommige tot 17 meter lang en 6 meter breed,

waarin bulkgoederen, waarschijnlijk graan, konden worden opgeslagen; hun vloeren bevonden zich een meter boven het maaiveld. Het oostelijk deel van de nederzetting concentreerde zich op landbouw, het westelijk deel op handel. Hier werden botten en geweien bewerkt, bijvoorbeeld tot kammen. Deze nijverheid vond naar alle waarschijnlijkheid plaats op één boerderij; daar werden ook de meeste resten van glas en amber gevonden, de grondstoffen voor kralen. En er werden ook meer dan 800 ijzerslakken ge-

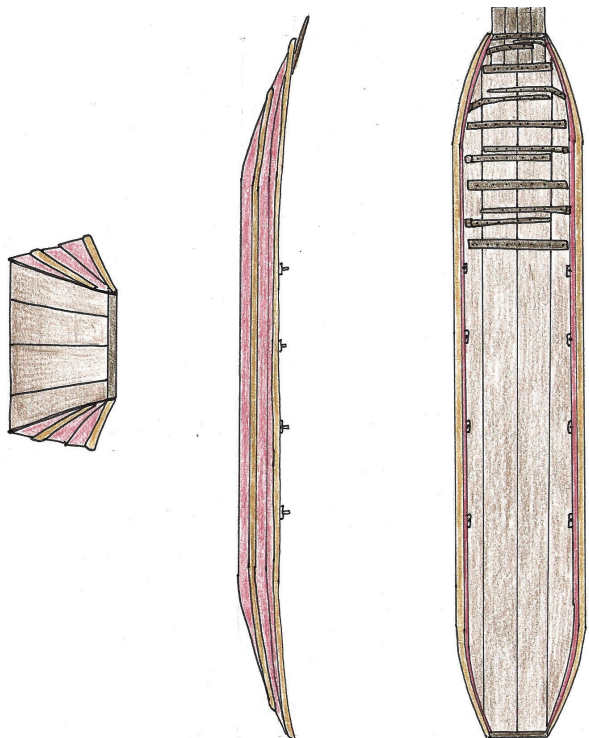


Afb. 4a en b Een roeidol en een reconstructie van de Vleuten II. Dit schip werd rond 956 gebouwd. Gemeente Utrecht.

vonden, die duiden op een smederij. Er werden kolen gevonden die mogelijk waren geïmporteerd uit Engeland, Duitsland of België. In totaal werden 1185 metalen voorwerpen gevonden. De meeste daarvan waren resten van huishoudelijke goederen, maar er waren ook twee gouden druppelvormige hangers, ingelegd met rood almandijn en groen glas. Deze stukken waren vervaardigd tussen 500 en 650, en mogelijk waren het erfstukken: een hanger vertoont sporen van een onhandige reparatie. Er is ook een fragment gevonden van een vergulde zilveren cirkelvormige fibula, die gemaakt is in Kent, en in stukjes was gehakt om ze te kunnen hergebruiken.

De vondsten laten zien dat de bewoners in contact stonden met hun burens, maar ook met ver weg gelegen regio's. Elders in Leidsche Rijn werd in juni 2010 een schip gevonden uit de eerste helft van de 8ste eeuw, dat de Vleuten I werd gedoopt. De constructie lijkt op die van het 10de eeuwse schip dat in 1930 in Utrecht werd gevonden

den en nu in het Centraal Museum in Utrecht te bewonderen is. De Vleuten I was 15 meter lang.²³ In september 2010 werd nog een schip gevonden, de Vleuten II, dat zo'n 20 meter lang moet zijn geweest, en dat rond 956 gebouwd moet zijn.²⁴ Het was een vrachtschip dat zeer goed geconserveerd uit de grond is gekomen: het breekwiel was nog aanwezig tussen de scheepsplanken. In deze nederzetting onder het nieuwe tracé van de A2 werden ook vondsten gedaan die op scheepsbouw kunnen wijzen. Schepen konden er in ieder geval worden gerepareerd. Onder de gevonden munten zijn 27 *seatta's* gevonden: zilveren muntgeld waarmee betaald kon worden. Die munten werden vooral op het terrein van twee van de boerderijen gevonden, waar ook de grootste voorraadschuren gevonden werden. Dit suggereert dat hier de meeste handelsactiviteiten plaats vonden. De jongste gevonden munt is een zeldzame Angelsaksische *styca*, die tussen 835 en 855 in Northumbrië, in Engeland, ten noorden





Afb. 5 De 'koningsfibula' van Wijnaldum uit de vroege 7de eeuw, een van de topstukken onder de vroegmiddeleeuwse Friese vondsten. Fries Museum, Leeuwarden.

van de rivier de Humber, geslagen moet zijn.

De vondsten suggereren dat de nederzetting deel heeft uitgemaakt van het netwerk dat in Dorestad zijn centrum had. Het heeft in ieder geval van de nabijheid van Dorestad geprofiteerd. 80% van het aardewerk kwam uit het Duitse Rijnland; een deel van de resterende 20% kan in Dorestad zijn vervaardigd. Gouden hangers, munten, geween, amber, glas, ijzererts, steenkolen en zeevis moeten via de rivier zijn aangevoerd. Ze kunnen zijn geruild tegen lokale producten: graan, kralen, kammen, en archeologisch minder makkelijk grijpbare zaken als pelzen, koeienhuiden, honing, boter en kaas. Een generatie geleden was geen van de hierboven vermelde vondsten nog gedaan. Nu is duidelijk aan het worden dat de regio van de Kromme Rijn deelhad aan de 'Friese' handelsnetwerken. Ook elders in Nederland zijn uit de periode 400-700 belangrijke vondsten gedaan. Wat het kustgebied met zijn directe achterland betreft, zijn de grootste concentraties te vinden aan de monding van de Rijn van Katwijk aan Zee tot Alphen aan de Rijn; er is een cluster in Noord Holland tussen Heemskerk en Heiloo; en er is een uitgebreide regio in het Fries-Groningse terpengebied. Verder zijn er vondsten op Walcheren; andere vondsten werden gedaan dicht onder de kust tussen de Nieuwe Waterweg en Den Haag, bij Bloemendaal en op Texel. Meestal gaat het om nederzettingen, maar er zijn ook grafvelden tevoorschijn gekomen en schatvondsten gedaan. Het boek dat An-

nemarieke Willemsen over deze periode schreef heet niet voor niets *Gouden Middeleeuwen*.²⁵

In Wijnaldum, in de provincie Friesland, is op de terp 'Tjitsma' een losse vondst van de voetplaat van een cloisonné-met-alamandijn mantelspeld uit de vroege 7de eeuw gedaan. Deze vondst leidde tot de opgraving van een deel van de nederzetting, waarbij vondsten werden gedaan uit de Romeinse, Merovingische en Karolingische periodes. Hier werden sporen van (goud-)smederij, weven, barnsteen- en glasbewerking gevonden, uitheems aardewerk en scheepsnagels. Alles wijst op internationale handelscontacten overzee. Maar waar de 'fibula van Dorestad' van rond 800 (te zien in het Rijksmuseum voor Oudheden te Leiden) nooit aanleiding gegeven lijkt te hebben tot speculaties over regionale 'koningen' (over handel en wandel van Friese koningen ter plaatse is al genoeg bekend uit de geschreven bronnen), deed de vergelijkbaar kostbare mantelspeld van Wijnaldum dat wel. *Graven naar Friese koningen*, zo heet een van de eerste publicaties over de opgravingen in Wijnaldum.²⁶ Nu zijn er inderdaad uit het Friese Westergo en Oostergo spectaculaire schatvondsten bekend. Maar die kunnen net zo goed worden verklaard door de handelsgeest van de plaatselijke bewoners als door de aanwezigheid van koningen. In ieder geval is het begrijpelijk, gezien de internationale handelscontacten die de vroegmiddeleeuwse Noordnederlandse kustbewoners onderhielden en hun aanwezigheid ook aan de oostkust van de

Britse eilanden, waarom de Engelsen zeelieden met Friezen associeerden.

De taal van de zeelieden

De Friese zeelieden konden in Engeland mede succesvol optreden, omdat er weinig taalproblemen waren. De Angelsaksen spraken een taal die niet al te veel verschilde van de dialecten die door Friezen (en Franken) werden gesproken. Ze werden min of meer als verwanten beschouwd.²⁷ Een tijd lang kan het Fries gefungeerd hebben als *lingua franca*, een taal die als gemeenschappelijk communicatiemiddel wordt gebruikt door mensen met een verschillende moedertaal. Uiterlijk rond het jaar 1000 zal die functie dan zijn overgegaan op het Deens, dat de dominante invloed inmiddels van de taal van de Friese zeelieden en handelaars had overgenomen. Omdat het de Denen niet lukte hun politieke invloed in Engeland te bestendigen (ze werden in 1066 verslagen bij Stamford Bridge, vlak voordat de Engelsen op hun beurt werden verslagen door de Normandiërs onder Willem de Veroveraar), kon een andere taal uit de Germaanse taalfamilie het stokje overnemen: dat werd het Nederduits.²⁸

De bewoners van de kuststreken aan beide zijden van de Noordzee bleven verstaanbaar voor elkaar. Aan het eind van de 16de eeuw begreep men in East Anglia gesproken Nederlands nog ongeveer. Dat blijkt uit een Engelstalig toneelstuk waarin ook een soort Nederlands wordt gesproken. Kennelijk kon de auteur van het stuk ervan uitgaan dat zijn publiek die taal kon verstaan, want anders zou zijn stuk onbegrijpelijk zijn geweest en geen succes hebben gehad.²⁹ Het is overigens nog maar de vraag of Engelse oren veel verschil konden maken tussen Nederlands en Nederduits.

Een ander voorbeeld van de eeuwenlange mogelijkheden onder Engelse en Nederlandse zeelieden om elkaar onderling te kunnen verstaan is nog frappanter. De oudste vorm van de Nederlandse plaatsnaam Muiden, aan de monding van de Vecht in het huidige IJsselmeer, is *Muthan*. Deze vorm is, na enkele klankverande-

ringen, geworden tot het Nederlandse 'Muiden'. Aan het Kanaal treffen we de Engelse haven Plymouth aan. Die plaatsnaam bevatte ooit hetzelfde element *muthan*: de naam betekent eenvoudig 'de monding van de [rivier] Plym'. In het Engels werd *muthan* 'mouth', zoals het in het Nederlands 'muiden' werd. Deze klankveranderingen namen eeuwen in beslag – en toch noemen hedendaagse vissers en marinemensen, die nooit cursussen in historische taalkunde volgden, de Engelse havenstad Plymouth Pleimuiden.³⁰ Als of de naam deel had gehad in de Nederlandse klankveranderingen! Dat betekent, dat een bewustzijn of begrip van deze klankveranderingen veel algemener geweest moet zijn dan men zou veronderstellen. En dat betekent dan weer, dat de onderlinge verstaanbaarheid van Engelse en Nederlandse, maar ook Duitse en Scandinavische zeelieden veel groter moet zijn geweest dan we nu, nu we die verschillende talen eigenlijk alleen maar met behulp van taalcursussen kunnen leren, kunnen navoelen.

Een belangrijk punt van 'maritieme identiteiten', dat van levensbelang kan zijn, is het op zee kunnen verstaan van elkaars taal, en daarmee onderling begrip in noodsituaties. Kon men elkaar verstaan, dan kon de taal ook in andere dan noodsituaties gebruikt worden. Boven genoemde voorbeelden suggereren daarom dat de 'Friese' maritieme identiteit, net zoals later de 'Hollandse' maritieme identiteit van zeelieden en handelaars, meer gemeenschappelijke elementen met de identiteiten van de burens vertoonde dan op de wal voor mogelijk gehouden kon worden.

Angelsaksische benamingen voor Friese zeelieden, een keur van door Angelsaksen geschreven teksten over de Friezen, archeologische vondsten in het Friese gebied die duidelijk maken waar de Friezen handel dreven, en gegevens over de verstaanbaarheid op zee – het zijn evenzovele bouwstenen voor de studie van vroegmiddeleeuwse maritieme identiteiten op de Noordzee, waaraan de Friezen, als proto-Hollanders, mede vorm hebben gegeven.

De vloot van 1438

Holland bouwt zijn eigen schepen

De kaperoorlog die Holland en Zeeland tussen 1438 en 1441 uitvochten met de zes steden van het Wendische kwartier wordt in het algemeen beschouwd als een kantelmoment in de relatie tussen Holland en de Hanze. De inzet van schepen ‘ten oorloge’ speelde een voorname rol, maar wie gaf daar de opdracht toe? In dit artikel wordt duidelijk gemaakt dat het vooral Holland zelf is geweest dat het initiatief nam voor de bouw van een gespecialiseerde oorlogsvloot, decennia vóórdat er sprake was van een georganiseerde Hollandse admiraliteit. Dat Holland zijn eigen oorlogsschepen ging bouwen vindt zijn oorsprong in de Wendische oorlog en heeft bijgedragen aan de groei van een maritiem zelfbewustzijn.

Op 16 mei 1438 was het druk op de weg en op het water. Tientallen boodschappers hadden de opdracht gekregen om vanuit Den Haag naar alle steden en stadjes in alle delen van het graafschap te reizen om daar een belangrijk besluit van de Raad, Ridderschap en steden van Holland en Zeeland mede te delen. We kennen de boden die er op uit waren gestuurd met naam en toenaam. Janniken, Claïskén, Splinter, Jan van der List, Floris Snider, Laukin, Clays de Wilde, Dirck Lieve Neve, Wisse, Colin en nog vele andere boden worden in de grafelijke archieven genoemd, met hun reisbestemming en de inhoud van hun opdracht.¹

De boodschap die zij brachten behelsde niet de bekendmaking van een willekeurig besluit, maar een zaak van het grootste belang. Je zou haast zeggen van *nationaal* belang, als dat niet een anachronisme zou zijn. Er was oorlog op komst en de boden moesten iedereen daar zo snel mogelijk van in kennis stellen. De boden reisden naar Middelburg en Zierikzee, naar Am-

sterdam, Westzaan en Purmerland, naar Krommenie, Texel en Alkmaar. In totaal worden 56 steden en dorpen genoemd waar de boden hun belangrijke boodschap moesten verkondigen. En die boodschap, die we in verschillende officiële stukken terugvinden, luidde – geparafraseerd en omgezet naar modern Nederlands – aldus:

Heer Filips, hertog van Bourgondië, graaf van Holland en Zeeland, laat weten dat Holland en Zeeland vanaf nu in oorlog zijn met de hertog van Holstein en de zes steden van het Wendische kwartier en dat jullie daarom alle schepen die jullie tot je beschikking hebben zo snel mogelijk, binnen drie weken, in gereedheid moeten brengen en geschikt maken voor gebruik in de oorlog ter zee. Dat niet alleen, jullie moeten ook nieuwe, speciaal voor de oorlog geschikte schepen bouwen en ik zal hierna vertellen hoeveel van die schepen elke stad zal moeten bouwen.²

Afb. 1 Afbeeldingen van laat-middeleeuwse schepen vinden we vooral in boekverluchting. Benamingen van schepen zijn daarbij uiterst zeldzaam. De schepen op deze illustratie van circa 1450 lijken gebruikt te worden als troepentransportschip en als landingsvaartuig. Mogelijk gaat het om balengiers. Illustratie Roman de Melusine. Copyright: The British Library Board, Ms. Harley 4418, fol. 80v.



Met de zes Wendische steden werden bedoeld Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Rostock, Wismar en Stralsund. Dit waren allemaal belangrijke steden binnen de Duitse Hanze, waarbij Lübeck bovendien zichzelf beschouwde als het onofficiële hoofd van de Hanze. Stuk voor stuk beschikten deze steden over een groot volume aan schepen en mensen, aan kapitaal en politieke invloed.

Het besluit om tot oorlog met de Wendische steden over te gaan werd uitgevaardigd door Raad, Ridderschap én steden van Holland en Zeeland, uit naam van de landsheer, hertog Filips. Dat wordt met zoveel woorden gezegd en meer dan eens herhaald. Het was niet zozeer een persoonlijk besluit van hertog Filips zelf, *topdown* genomen, maar het resultaat van een besluitvormingsproces, waar ook de steden aan deelnamen. De oorlog van 1438 tussen Holland en Zeeland met de Wendische steden, kortweg de Wendische Oorlog genoemd, was daarmee geen oorlog die voortkwam uit de dynastieke of feodale politiek van de hertog. Er was geen per-

soonlijke eer gekwetst, een feodale schuld niet ingelost of een bruidsschat niet voldaan. En ook al verklaarde de hertog dat die oorlog in zijn naam gevoerd werd, hij is hem niet zelf begonnen noch heeft hij het initiatief ertoe genomen.³ Wat dachten de Hollanders te bereiken met het opnemen van de wapens tegen deze machtige steden?

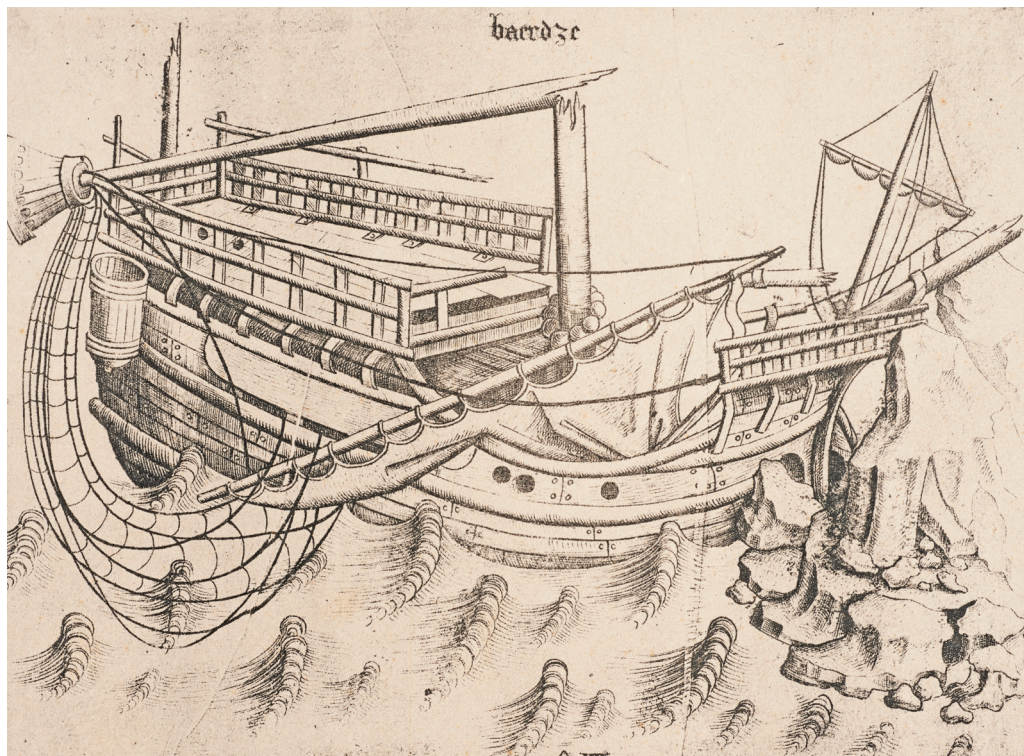
De reden voor de oorlogsverklaring was gelegen in de schade door inbeslagnemingen die Hollandse schippers begin jaren dertig van de 15de eeuw hadden ondervonden van de kant van de Wendische steden, waar men keer op keer genoegdoening voor had geëist, maar die steeds maar niet was verkregen. Er was ettelijke keren over vergaderd, maar een oplossing was nog niet in zicht. Er was een tijdelijk bestand, maar toen dat begin 1438 zonder resultaat verliep, hadden enkele Hollandse en Zeeuwse steden aan de Raad van Holland verzocht om hun schade dan maar zélf te mogen verhalen op schepen uit de Wendische steden door middel van kaapvaart.

Dit was een voor de 15de eeuw niet ongebruikelijke gang van zaken. Die toestemming werd hun in april 1438 verleend en daarmee was de oorlog een feit geworden.⁴ Bovendien werd er een handelsboycot ingesteld naar 'Oostland', de gebieden aan de Oostzee. Wie nader in de bronnen duikt zal merken dat het initiatief aan Hollandse kant vooral werd genomen door Amsterdam. Deze kleine handelsstad aan een wat modderige zijarm van de Zuiderzee begon sinds enige tijd internationaal mee te tellen. Haar kooplieden hadden vanaf het laatste kwart van de 14de eeuw hun handelsnetwerk tot ver aan de Oostzee uitgebreid, tot aan Pruisen en Lijfland, en ook al telde de stad in 1438 nauwelijks 4000 inwoners,⁵ zij was gunstig gelegen en beschikte blijkbaar over voldoende capaciteit en lef om het conflict aan te gaan. De belangen voor Amsterdam waren groot.

De Wendische Oorlog is lange tijd beschreven als een conflict tussen Holland en de Hanze, alsof er sprake zou zijn van een tegenstelling

tussen twee grootheden.⁶ Er was een tegenstelling en een conflict, zeker, maar men moet er voor oppassen om een nationale draai te geven aan een conflict dat geen nationale achtergrond had. Het begrip 'nationaal' in de volkenrechtelijke betekenis bestond nog niet eens in deze tijd. Holland en Zeeland waren al sinds de 11de eeuw praktisch gezien onafhankelijke graafschappen binnen een personele unie. En ook al was hun landsheer sinds enkele jaren de hertog van Bourgondië, zij maakten deel uit van het Duitse Rijk met de Duitse keizer als opperleerheer. Die notie werd ook in de 15de eeuw sterk gevoeld. Daarnaast is het lastig om aan te tonen wie er begin 15de eeuw wel of geen 'lid' waren van de Hanze, aangezien lidmaatschap in deze periode nog niet als exclusief werd beschouwd.⁷ De Hollandse steden draaiden volop mee in het handelsnetwerk van de Hanze en deelden in de diverse privileges die handelssteden van het Duitse Rijk genoten. De Duitse historicus Dieter Seifert heeft aangetoond dat we de tegen-

Afb. 2 Uit de late 15de eeuw stamt deze afbeelding van een baerdze door 'Mr WA'. Het schip is op een rots gevaren en heeft overduidelijk averij opgelopen. Of deze schepen ook daadwerkelijk werden ingezet tijdens de Wendische oorlog staat niet vast. Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.



stelling daarom eerst en vooral moeten zien als een conflict *binnen* de Hanze en dat Holland niet in oorlog was met de Hanze als geheel.⁸ Zowel de Wendische als de Hollandse steden maakten deel uit van het netwerk van de Hanze en toen er conflicten ontstonden werd daarom eerst gezocht naar een interne oplossing. Pas na enkele mislukte dagvaarten in 1437 in Deventer en Antwerpen, waarbij Vlaamse steden hadden getracht te bemiddelen, was de oorlog een feit geworden. In 1441 werd in Kopenhagen vrede tussen de partijen gesloten, maar de oorlog had voor een diep wederzijds wantrouwen gezorgd. Holland en de steden van het Wendische kwartier zouden voortaan openlijk concurrenten zijn, Hanze-lidmaatschap werd exclusiever en voor de Hollandse steden zat dat er toen niet meer in.

Hollandse oorlogsschepen

Holland was een relatieve laatkomer op het middeleeuwse maritieme toneel. Vóór 1250 voeren er natuurlijk wel schepen rond in en om Holland, zowel kust- als binnenvaartschepen, maar van een zeevarende natie kunnen we dan nog niet spreken. Holland lag wat dat betreft een stuk achter op Vlaanderen. De vloot waarmee in 1304 de Hollandse graaf met Franse steun de Zeeuwen en Vlamingen te lijf ging in de Slag bij Zierikzee bestond vooral uit Franse, Spaanse en Genuese galeien en koggen, aangevuld met een schamele vijf Hollandse koggen.⁹ Deze vloot stond onder leiding van de Genuese admiraal Reinier Grimaldi, een verre voorvader van de huidige Prins van Monaco. In de loop van de 14de eeuw groeide de Hollandse zeehandel explosief, zodat ten tijde van de Bourgondische machtsovername in de eerste decennia van de 15de eeuw overal op en rond de Noordzee Hollandse schepen waren te vinden. Hollanders voeren van de Oostzee naar de Golf van Biskaje, van Pruisen naar Engeland, naar Noorwegen en zelfs naar Rusland. De Engelse koning Hendrik V maakte dankbaar gebruik van de Hollandse schepen die hij in grote getale inhuurde om zijn troepen over het Kanaal naar Frankrijk te trans-

porteren, zowel in de aanloop naar de Slag bij Azincourt (1415), als voor de invasie van Frankrijk in 1417.¹⁰

Een groot volume aan handelsschepen betekent nog niet dat er ook sprake was van een geregelde vloot in tijden van oorlog. Een zeeoorlog in de 15de eeuw wil dan ook vooral zeggen dat 'gewone' schepen werden aangepast om er oorlog mee te voeren. Zelfs de grote Europese koninkrijken zoals Engeland en Frankrijk hielden in deze periode slechts mondjesmaat speciale oorlogsschepen paraat. Een staande vloot veronderstelt immers het in stand houden van een uitgebreide infrastructuur en het permanent onderhouden van schepen en hun toebehoren, ook als ze niet daadwerkelijk worden gebruikt. Dat is een bijzonder kostbare kwestie die alleen de allerrijkste heersers zich konden veroorloven. In de 14de eeuw hield de Engelse koning wel enige schepen achter de hand via een soort leaseconstructie met particuliere reders, maar zeker niet permanent.¹¹ Het 'uitbesteden' van oorlogshandelingen aan particulieren door middel van het verlenen van kaperbrieven was daarbij een normale gang van zaken.

Het bouwen en onderhouden van oorlogsschepen hing ook van de persoonlijke belangstelling van een vorst af. De al genoemde Engelse koning Hendrik V liet een aantal nieuwe oorlogsschepen bouwen, maar zijn opvolger voegde daar niets aan toe en liet de oude schepen ook niet onderhouden, zodat ze domweg wegrotten. Het fenomeen van de staande vloot werd pas tegen het jaar 1600 gemeengoed in Spanje, Frankrijk en Engeland en in de Nederlanden zelfs nog later.

De hertogen van Bourgondië waren niet te betrappen op grote belangstelling voor maritieme zaken. Schepen heb je nu eenmaal soms nodig om je leger van A naar B te kunnen brengen, maar de strijd ter zee was geen ridderlijke strijd en stond bij hen niet in hoog aanzien. Met name hertog Jan zonder Vrees had voor maritieme oorlogvoering geen enkele belangstelling. Diens zoon, hertog Filips de Goede, rustte daarentegen

wel schepen uit en stelde in 1437 de Henegouwse edelman Simon van Lalaing aan als admiraal van Vlaanderen. Zijn schepen waren gelegen aan het Kanaal en de Vlaamse kust en waren vooral gericht op Engeland. De Bourgondische vloot was een prestigieuze vorstelijke vloot en werd niet ingezet om de handelsbelangen van enkele Hollandse stadjes te beschermen.¹² De vorst besteedde in dit geval de oorlog uit aan degenen die om een schadevergoeding vroegen.

Toen de oorlog met de Wendische steden een feit was, werd door de Raad het bevel uitgevaardigd aan alle grote en kleine steden van Holland en Zeeland om binnen drie weken alle bestaande schepen voor oorlogshandelingen gereed te maken en zeilklaar te houden. De eerder genoemde oorkonde van 16 mei 1438 geeft ons mooi inzicht in de wijze waarop de oorlogsvoorbereiding tot stand kwam. Alle scheepstypen die moesten worden ingezet worden daarbij opgesomd. Het gaat om *hulken*, *crayers*, *balengiers*, *buizen*, koggen en *evers*. Als in te zetten oorlogstuig worden met name de *bussen* genoemd, scheepsgeschut dat midden 15de eeuw al een belangrijke rol begon te spelen naast andere wapens zoals kruisbogen en handbogen.

Baardzen bouwen

Het aanpassen van bestaande schepen voor de strijd is op zich niet bijzonder. Van belang is echter dat daarnaast ook expliciet werd verordonneerd dat de steden nieuwe oorlogsschepen

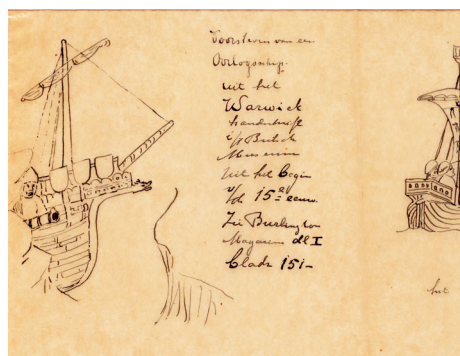
volgens zekere specificaties moesten bouwen. Deze oorlogsschepen worden consequent *baardzen* genoemd. Over de vraag wat we nu precies onder een baardze moeten verstaan wordt al lang discussie gevoerd. Zeker omdat uit sommige bronnen valt op te maken dat met baardzen kleine tot middelgrote schepen worden bedoeld die ook geroeid konden worden. Uit een andere context blijkt juist dat de baardze een groot zeewaardig schip zou zijn. De benaming van het schip en zijn grootte hoeft dan ook niet noodzakelijkerwijs samen te vallen.¹³

Afbeeldingen van schepen uit de late 15de eeuw die expliciet aangeduid worden als baardzen scheppen al evenmin duidelijkheid. Opvallend is wel dat op dergelijke afbeeldingen de schepen een hoge, gekromde, voorsteven hebben en een groot daarop aangebracht voorkasteel. Deze voorkastelen hadden als functie om zo dicht mogelijk bij vijandelijke schepen te komen, ze van daaraf te bestoken met projectielen en pijlen en vervolgens te enteren. Het is dan ook denkbaar, zoals Ronald de Graaf meent, dat in de 15de eeuw en in de context van de Wendische oorlog met baardze een groot zeewaardig schip wordt bedoeld, dat voorzien is van een voorkasteel en geheel en al geconstrueerd is om in een zeeoorlog gebruikt te worden.¹⁴

In de *Divisiechroniek* uit 1517, de oudste verhalende bron over de Wendische oorlog, zij het 70 jaar na dato, vinden we een interessante passage die ons misschien iets leert over de grootte van

Afb. 3 De verzamelaar Nanne Ottema tekende omstreeks 1925 deze margeafbeeldingen over uit een Engels handschrift (Warwick/British Museum) uit het eerste kwart van de 15de eeuw. Sommige schepen hebben rechte voorstevens (kogge-achtigen), andere juist gekromde (hulken en baardzen). Fries Scheepvaartmuseum, Sneek.

Afb. 4 Oorlogvoering ter zee. Twee kogge-achtige schepen met rechte stevens zijn met elkaar in gevecht. Er wordt gebruik gemaakt van handbogen en knuppels. Deze afbeelding is als verluchting opgenomen in een kerkrechtelijke verhandeling over wereldlijke conflicten. De tekst is omstreeks 1300 ontstaan in Zuid-Frankrijk; de afbeeldingen zijn eind 14de eeuw in het klooster Smithfield bij Londen toegevoegd. Copyright: The British Library Board, Ms. Royal 10 E IV, fol. 10.



de Hollandse schepen.¹⁵ Bij het naderen van een schip 'uit Oostland' worden de Hollanders vergast op hoongelach. 'Zes van die scheepjes van jullie passen met gemak in één schip van ons', werd de Hollanders vanaf een groot schip toegeroepen. Daarmee werd geïmpliceerd dat die Hollanders met hun scheepjes niet tegen het grote schip zouden zijn opgewassen. Maar niets bleek minder waar. De Hollanders konden met hun kleine schepen het grote schip makkelijk aan, enterden het en namen de lading in beslag en de bemanning gevangen. Dit verhaal zou, als het in dit geval inderdaad om baardzen zou gaan, er juist voor pleiten om baardzen als kleine, snelle schepen te beschouwen; uitstekend geschikt voor plotselinge *raids* op de grote logge koggen en kraken en daarmee een doeltreffend wapen voor kaperijen. Zolang er nog geen overtuigend archeologisch bewijs is voor wat baardzen nu exact voor schepen zijn geweest, zullen we het met dergelijke omschrijvingen en speculaties moeten doen.

Overigens toont deze gebeurtenis ons ook iets van het zelfbewustzijn van de Hollanders, zo wil de schrijver van de *Divisiekronek* duidelijk maken. Even verderop verhaalt de schrijver hoe de Hollanders zelfs bezems in de masten van hun schepen hesen om te laten zien dat ze de zee hadden schoongeveegd. Om dit als 'identiteit' te kenschetsen is voor de vroege 15de eeuw wellicht wat anachronistisch, maar mogen we dit een beginnend maritiem zelfbewustzijn noemen?

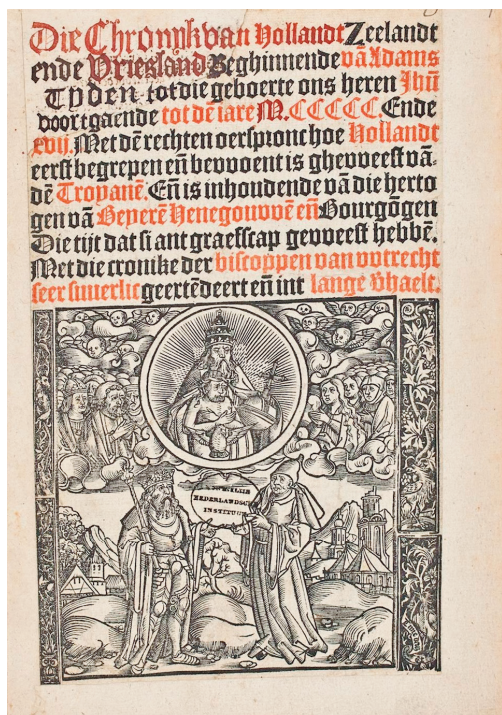
De Lijst der Schepen

In de oorkonde van 16 mei 1438, waarin zowel de uitrusting van oorlogsschepen als de bouw van nieuwe baardzen wordt bevolen, wordt vermeld dat de baardzen zo groot moeten worden gemaakt dat ze op volle zee gebruikt kunnen worden. Er moesten in totaal 79 baardzen worden gebouwd, volgens een tevoren bedachte verdeling. Deze opsomming van alle steden en dorpen, in volgorde van status – eerst die in Holland en daarna die in Zeeland –, en hun bouwopdracht is te mooi en te belangrijk om niet in zijn volledigheid hier weer te geven. De vergelijking met de Lijst der Schepen uit Homerus' *Ilias* dringt zich op en kan deze – met enige goede wil – met gemak doorstaan.¹⁶

Verder is besloten dat de onderstaande steden een aantal baardzen zullen bouwen, volledig opgetuigd en voorzien van geschut en ander materieel, zo snel als mogelijk is, zodat ze tussen nu en komende Pinksteren [1 juni 1438] allemaal op stapel zullen zijn gezet. Men zal die schepen zo snel mogelijk afbouwen om te kunnen gebruiken tegen de vijand. En al die baardzen moeten zo groot worden gemaakt dat ze op volle zee gebruikt zullen kunnen worden.

Onze stad Haarlem 4 baardzen, onze stad Delft 2 baardzen, onze stad Leiden 2 baardzen, onze stad Amsterdam 4 baardzen, onze stad Gouda 2 baardzen, onze stad Alkmaar 2





Afb. 5 Titelblad van de *Divisiechroniek*. Cornelius Aurelius, *Die Chronyk van Hollandt, Zeelandt ende Vriesland*, 1517. Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, KW 1084 A 6.

baardzen, de stad Hoorn en zijn ommeland 4 baardzen, Rotterdam 1 baardze, Schiedam 1 baardze, Vlaardinghen 1 baardze, Schoonhoven 1 baardze, Gorinchem 1 baardze, Heusden 1 baardze, Enkhuizen 2 baardzen, Medemblik 2 baardzen, Grootebroek 2 baardzen, onze steden Monnickendam en Edam samen met alle dorpen in Waterland en de Zeevang samen 7 baardzen, Purmerend en Purmerland 1 baardze, Schellinkhout en Wijdenes samen 1 baardze, Hem, Venhuizen en Sijbekarspel samen 1 baardze, Abbekerk 1 baardze, Westwoud 1 baardze, alle dorpen die onder het baljuwschap van Kennemerland en West-Friesland vallen samen 5 baardzen, Schagerkogge 1 baardze, Koedijk met alle dorpen onder de jurisdictie van kasteel Nieuwburg [bij Oudorp] samen 1 baardze, Beverwijk en Wijk aan Zee 1 baardze, Westzaan en Krommenie 1 baardze,

Naarden, Muiden, Weesp en de dorpen in Gooiland samen 3 baardzen, de dorpen in Amstelland 1 baardze, het eiland Texel 2 baardzen, het eiland Wieringen 1 baardze, de stad Middelburg 1 grote baardze, de stad Zierikzee 1 grote baardze, onze stad Reimerswaal 1 baardze, de stad Goes 1 baardze, onze stad Tholen 1 baardze, de stad Poortvliet 1 baardze, Brouwershaven 1 baardze, Westerschouwen 1 baardze, Vlissingen 1 baardze, Veere 2 baardzen, Cortgene 1 baardze, Sint Maartensdijk 1 baardze, Brielle 2 baardzen, Goedereede 1 baardze.¹⁷

Dit is natuurlijk een fraaie opsomming, maar het is veel meer dan dat. Gevoegd bij de opmerkingen over de afmetingen van de benodigde schepen, hun bewapening en de tijdsduur waarbinnen ze gereed moeten zijn, hebben we hier te maken met niets minder dan het eerste vlootbouwprogramma uit de Hollandse geschiedenis. Dordrecht, de eerste stad van Holland, deed hier opmerkelijk genoeg niet aan mee. Gebaseerd op een functioneel programma van eisen, hoe elementair ook, werd vanuit de Raad van Holland en Zeeland verordonneerd om binnen een zekere termijn een tevoren vastgesteld aantal schepen van een bepaald type te bouwen. Het zou nog tot 1488 duren eer er in de 'Nederlanden' sprake zou zijn van een marine in de traditionele zin, dus zowel organisatorisch als militair in dienst van de vorst.¹⁸ Dat er echter al in 1438 een gewestelijke vloot op stapel werd gezet, dat toont de 'lijst der schepen' duidelijk aan. Dat deze vloot bovendien in de steden en dorpen moest worden gebouwd en gefinancierd ter bescherming van Hollandse handelsbelangen en niet bedoeld was als prestigeobject voor een vorst, is voor Europese begrippen zelfs uitzonderlijk. De oorlog met de Wendische steden stimuleerde Holland aldus om zijn eigen boontjes te doppen, wat leidde tot een vergroot besef van eigen kracht en kunnen, zoals we dat enkele decennia later terug vinden in de *Divisiechroniek*. Holland was nu écht een maritieme natie geworden.

Een Hollandse maritieme identiteit als ideologische bouwsteen van de Ware Vrijheid

Pieter de la Court, één van de ideologen van de radicaal-republikeinse Ware Vrijheid van Johan de Witt (1650-1672), construeerde in zijn in 1662 uitgebrachte boek *Interest van Holland, ofte gronden van Hollands welvaren* een Hollandse maritieme identiteit. Dit concept was bedoeld om aan te tonen dat de republikeinse regeervorm beter paste bij Holland en de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden dan een monarchie of pseudomonarchaal systeem. De Witt en zijn medestanders gaven er volgens De la Court blijk van goed te begrijpen hoe belangrijk een sterke oorlogsvloot wel niet was voor het voortbestaan van Holland en de Republiek, terwijl de Oranjes volgens hem in het verleden hun opperbevelhebberschap over de vloot hadden verwaarloosd ten faveure van hun commando over het leger. De staande oorlogsvloot die De Witt vanaf 1653 liet opbouwen was de hoeder van 's lands vrijheid, waar het leger een notoir onbetrouwbaar instrument van Orangistisch despotisme was, zo stelde de republikeinse auteur. Zijn concept van de Hollandse maritieme identiteit sloot enerzijds aan bij het collectieve Noord-Nederlandse zelfbeeld dat tijdens de Tachtigjarige Oorlog vorm had gekregen en voegde er tegelijkertijd een nieuw, republikeins hoofdstuk aan toe.

De Ware Vrijheid

In 1650 vond één van de heftigste politieke crises plaats uit de geschiedenis van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. De jonge prins Willem II, die naast stadhouder van vijf van de zeven gewesten van de Republiek ook kapitein-

generaal was van het Staatse leger, leidde zijn eenheden naar Amsterdam in een poging de rijke handelsstad te overweldigen. Bovendien liet hij enkele vooraanstaande Hollandse regenten vastzetten in slot Loevestein. De prins wilde de in 1648 beëindigde oorlog met Spanje hervatten



Afb. 1 De Leidse republikeinse schrijver en lakenkoopman Pieter de la Court (1618-1685) door Abraham van den Tempel in 1667. Wikimedia Commons.

omdat eventueel succesvol militair leiderschap de pseudomonarchale machtspositie van het Huis Oranje zou versterken. Zijn oom Maurits en vader Frederik Hendrik waren hierin zijn voorbeeld. In de Staten van Holland was er een stevige meerderheid tegen een eventuele hervatting van de oorlog, vandaar de coup.¹

Omdat Amsterdam tijdig was geïnformeerd over de naderende troepenmacht en dus haar stadspoorten had gesloten, ontstond er, naast grote maatschappelijke ophef in de vorm van pamflettenpolemieken, een soort politieke patstelling. Niemand leek precies te weten hoe nu verder. Maar toen de dierste prins evenwel korte tijd later onverwachts kwam te overlijden met achterlating van zijn Engelse echtgenote Mary Stuart en hun nog ongebooren kind, grepen zijn tegenstanders, de staatsgezinde regenten in de

Staten van Holland, hun kans. Zij zorgden ervoor dat hun eigen gewest in 1651 het Huis van Oranje uitsloot van politieke en militaire ambten, en vervolgens dat ook de andere stadhouderloos geworden gewesten hiertoe overgingen. In de volgende jaren ontstond rondom de jonge Dordtse regent Johan de Witt, die in 1653 tot raadpensionaris van de Staten van Holland werd benoemd en wiens vader één van de door Willem II in Loevestein geïnterneerde regenten was geweest, een radicaal republikeins bewind dat zichzelf ging aanduiden als de Ware Vrijheid.²

Ideologen van dit regime, en dan met name de zeer uitgesproken Leidse lakenkoopman Pieter de la Court, gingen in boeken en pamfletten de strijd aan met Orangistische tegenstrevers om toch vooral te benadrukken dat de Nederlandse collectieve vrijheid en het ware

vaderlandsbelang uitsluitend konden worden toevertrouwd aan een republikeinse regering van betrouwbare, onbaatzuchtige, evenwichtige regenten. De Oranjes daarentegen, zo stelden zij, bedreigden juist de vrijheid door hun pseudo-monarchale ambities en dynastieke eigenbelang na te streven en door hun onberekenbaarheid. Aldus redenerend gaven De la Court en anderen vorm aan een radicale ideologie die de positie van De Witts bewind in de binnenlandse partijstrijd met het Orangisme moest versterken en tevens een politiek statement vormde in de interactie tussen de Republiek en de omringende vorstendommen.³

De La Courts belangrijkste werk, waaraan zijn eerder overleden broer Johan overigens een belangrijk intellectueel aandeel had gehad, was zijn in 1662 gepubliceerde *Interest van Holland, ofte gronden van Hollands-welvaren*. Een belangrijke bouwsteen van dit republikeinse pleidooi was een visie omtrent de Hollandse maritieme identiteit en, hieruit voortvloeiend, het strategische belang van de Staatse oorlogsvloot. Dit artikel analyseert allereerst de achtergronden en de strekking van deze visie, om vervolgens ook de ideologische bedoeling van zijn maritieme argumentatie te beschouwen. Het stuk vormt aldus een poging om met een cultuurhistorische bril naar de politieke dimensie van de Hollandse maritieme geschiedenis te kijken, iets wat tot nu nog maar nauwelijks in de Nederlandstalige geschiedschrijving is gebeurd.

Het is nuttig hier kort stil te staan bij het begrippenapparaat dat in dit artikel gebruikt wordt. Met 'identiteit' wordt in deze context een vermeend of geclaimd collectief zelfbeeld van de politieke gemeenschap Holland met de daartoe behorende karaktereigenschappen bedoeld. Het gebruik van de term 'ideologie' voor analyse van de vroegmoderne tijd is niet onomstreden; historici zijn vaak geneigd dit als een anachronisme te zien. Veel vroegmodernisten achtten de term evenwel prima bruikbaar om ook in hun studieveld de samenhangende clusters van politiek-maatschappelijke of wereldbeschouwe-

lijke ideeën aan te merken die bestuurders, politici, partijen of belangengroepen hanteerden als leidraad, bindmiddel of legitimering voor hun bewind, oppositie of politieke wensen, of die auteurs en kunstenaars uitdroegen in het kader van politiek-maatschappelijke opiniebeïnvloeding.⁴

Hollandse belangen ter zee

Holland kon eenvoudigweg niet bestaan zonder de zee. Als het gewest een lichaam was – en zowel De la Court als De Witt en andere republikeinse ideologen gebruikten deze metafoor graag en vaak – dan waren de maritieme handelsstromen en de zeevisserij de aderen waardoor het bloed, in de vorm van geld, stroomde. Dit geld verschaftte Holland, en daarmee de Republiek als geheel, politieke en militaire levenskracht, zoals wel was gebleken uit de onafhankelijkheidstrijd tegen de Spaanse Habsburgers. Zonder maritieme economie was er geen zelfstandige staat en dus ook geen vrijheid, zo stelde De la Court, want een tirannieke buitenlandse monarch zou het territorium en zijn mensen dan eenvoudig kunnen annexeren.⁵ Het was van het grootste belang met een sterke oorlogsvloot zorg te dragen voor de ongehinderde doorgang van Hollandse scheepvaart, aangezien 'door by defect van vigoreuse bescherminge ter zee open veld wierd gegeven aen alle roof-gierige natien, om op de rijk-geladene Hollantsche scheepen te equiperen, en op vrybuyt te gaen'. De Hollandse staat moest wel een sterke vloot hebben, want 'die altijd 't schaap wil wesen, heeft eyndelyk de wolf te vresen'.⁶ Met deze oorlogsschepen moesten de Noordzee, het Kanaal en de Oostzee worden veiliggesteld voor de handel en de visserij. Verhinderd moest worden dat een vijandelijke vloot handelskonvoeien kon onderscheppen, de enorme vissersvloot aanvallen of Nederlandse havens blokkeren. Buitenlandse kapers dienden te worden opgejaagd en zo mogelijk opgebracht naar eigen havens. Op de Middellandse Zee dienden de admiraliteiten bescherming te leveren aan Hollandse handelskonvoeien, maar



Afb. 2 Dat de oorlogsvloot en de Hollandse maritieme economie alom met elkaar werden geassocieerd, blijkt wel uit dit schilderij van Willem Eversdijck, waar we de Nederlandse zeehelden de kostbare haring zien binnenslepen. Rijksmuseum, Amsterdam.

zonder de daar opererende Barbarijse kapers uit te schakelen, want hun kaperactiviteiten deden dan juist afbreuk aan concurrerende handelaren en leverden de Hollanders dus zo een mooi kostenvoordeel op.⁷

De Leidse lakenkoopman had dan wel de Hollandse zaak op het oog en gaf er blijk van de generaliteit te wantrouwen waar het de behartiging van Hollandse belangen betrof, maar gaf tegelijkertijd blijk van een zekere interesse in de staat van de Verenigde Nederlanden. Dit resulteerde in een tegenstrijdigheid op het vlak van de politieke en organisatorische verantwoordelijkheid voor de Staatse vloot. Hoewel de vijf admiraliteiten, die gevestigd waren in Amsterdam, Rotterdam, Harlingen, Middelburg en beurtelings in Hoorn en Enkhuizen, in de praktijk behoorlijk autonoom konden opereren, waren het formeel generaliteitsinstanties die onder

de Staten-Generaal vielen. De la Court was hier geen voorstander van:

Maer nochtans moeten alle de Admiraliteyten hare commissie en instructie, als mede d'ordre tot de beveiling der seen, ontfangen van de Staten-Generael; sulcks Hollandt daer nu niet alleen meester is, 't welck dese provincie seer nadeligh kan zyn, want niemandt hinckt van een ander mans seer.⁸

Maar tegelijkertijd stelde De la Court 'dat aan de beveilingh der seen der gantschen Staet der Geunieerde Provincien hangt: sulcks alle derselve sonder die souden wesen een gheraemte, een lighaem sonder siel, een landt sonder inwoonders'.⁹

Ronduit ondubbelzinnig was De la Court waar het de staatsvorm betrof waarbinnen de

Hollandse zeemacht het best gedijde en de bescherming van handel en visserij optimaal zou zijn geregeld. In het verleden, tijdens de Nederlands-Wendische Oorlogen van 1438 tot 1441 had de landsheer, graaf Filips de Goede, zijn Hollandse onderdanen in de steek gelaten door onvoldoende te investeren in de oorlogsvloot, zo hield De la Court zijn lezers voor. Omdat Filips zuinigheid bepaald niet uitzonderlijk was geweest, waren de Hollandse steden daarom nooit bereid geweest de maritieme veiligheid naar de centrale macht over te hevelen:

welcke beveyling der zee, van oudts in dese landen soo noodtsackelijck is geacht gheweest, dat de particuliere steden 'tselve, als zijnde de ziele van desen staet, noyt hebben willen over-gheven, selfs niet ten tyde der graeven uyt den Huise van Bourgondien ende Oostenrijck, nochte oock daer naer.¹⁰

Ten tijde van de Opstand was de zeemacht geleidelijk weggehaald bij de steden en neergelegd bij vijf admiraliteiten onder toezicht van de Staten-Generaal en met de achtereenvolgende Prinsen van Oranje in de functie van Admiraal-Generaal. Maar de Oranjes hadden hun taak verwaarloosd, vond De la Court, en niet of nauwelijks omgekeken naar de oorlogsvloot. Ze hadden louter interesse gehad in hun opperbevelhebberschap van het Staatse leger omdat deze functie hen in staat stelde de eigen machtspositie te versterken. De talloze belegeringen tijdens de Tachtigjarige Oorlog hadden vooral de ambities van Frederik Hendrik gediend, stelde hij. Holland draaide op voor de enorme kosten van belegeringen in de generaliteitslanden waarvan het strategische nut voor de Republiek niet heel groot leek, maar die wel het aanzien van de 'stedendwinger' en daarmee diens politieke macht versterkten, hield De la Court zijn lezers voor. Onder Willem II was het leger bovendien het instrument van vorstelijke dwingelandij gebleken, zoals men zich in Amsterdam nog maar al te goed herinnerde.¹¹

En ook qua budget was de vloot stiefmoederlijk bedeed geweest:

terwile te lande so veel milioenen aen den ambitie van den Kapitein Generael wierden opgeoffert, ter zee de nodige defensie van de commercie en navigatie, wesende de ziele van Hollant, moeste aen komen op de middelen van de convoyen en licenten die uyt koopluynen alleen wierden getrocken.¹²

Ook in andere monarchale systemen was de zeemacht gewoonlijk het kind van de rekening. Vorsten wisten heel goed hoe de scheepvaart te belasten om hun eigen geldkoffers te vullen, beweerde De la Court, maar stelden daar niet of nauwelijks bescherming voor de maritieme economie door oorlogsschepen tegenover.¹³

De hoeders van de Ware Vrijheid, daarentegen, hadden wel begrepen waar de belangen van Holland lagen en hoe deze moesten worden verdedigd, vond De la Court. Hiermee had hij zeker een punt. In de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog (1542-1654) was duidelijk aan het licht gekomen dat de Republiek voor haar maritieme oorlogvoering niet langer kon volstaan met een kleine kern van oorlogsschepen aangevuld met een groot aantal ingehuurd koopvaarders, die voor de gelegenheid *à l'improviste* werden bepantserd met kettingen en timmerhout en met wat extra kanons werden uitgerust. De Nederlandse schepen waren in de zeeslagen simpelweg kansloos geweest tegen de veel grotere en zwaarder bewapende Engelse oorlogsbodems. De Witt had daarom in 1653 twee ambitieuze nieuwbouwprogramma's geïnitieerd van elk dertig schepen. Nieuw was bovendien dat deze schepen niet mochten worden verkocht zonder de unanieme instemming van alle zeven gewesten, zoals aan de vooravond van de Vrede van Münster nog wel was gebeurd. Verder was de raadspensionaris begonnen de coördinatie tussen de admiraliteiten te verbeteren en het officierskorps te professionaliseren.¹⁴ De la Court beschouwde De Witts schepping van de perma-

nente vloot, die van de Republiek binnen enkele jaren één van de sterkste Europese zeemogendheden had gemaakt en inmiddels had geleid tot enkele aansprekende successen tegen Zweden en Portugal,¹⁵ als een enorme vooruitgang:

60 nieuwe capitale oorlogschepen, van sodanige grote en gewelt, als noit voor henen in dienst van desen staet waren gebruikt geweest (...) dat is notoirlik 't eenige middel, waer door onder den zegen van God almachtig, desen staet van tijt tot tijt in visserye, commercie en navigatie, met een ongeloofticke toeloop van menschen uit alle landen oneindelik sal toenemen.¹⁶

De ideologie van een Hollandse maritieme identiteit

Pieter de la Court, die zijn dagelijks brood verdiende in de handel van laken stoffen, geloofde ongetwijfeld zelf in de Hollandse maritieme identiteit zoals hij die in zijn boeken construeerde. Zonder visserij en overzeese handel geen Holland, en zonder vloot geen maritieme eco-

nomie. De la Court meende bovendien dat zijn constructie van Hollands maritieme identiteit zou bijdragen aan de rode lijn van zijn betoog, namelijk het aantonen van het verderfelijke karakter van monarchie en het benadrukken van de grotere geschiktheid van de republikeinse staatsvorm voor Holland en de Republiek. Zijn concept van de Hollandse maritieme identiteit was dus duidelijk persuasief bedoeld.

Zoals zoveel polemische schrijvers in de vroegmoderne tijd gebruikte De la Court het verleden als een soort grabbelton van voorbeelden en metaforen. Natuurlijk begreep hij dat veel mensen als vanzelf geneigd waren gewicht toe te kennen aan tradities, historische gebeurtenissen en comparatieve anciënniteit. Als ervaren en politiek geïnteresseerde lezers waren zij immers bekend met de analysetrant van dergelijke geschriften en konden zich gemakkelijk verplaatsen in de bedoelingen van de schrijver. Zijn vertoog over het falen van graaf Filips de Goede tijdens de Wendische Oorlogen was dus bedoeld om zijn lezerspubliek duidelijk te maken dat het tekortschieten van militaire bescher-

Afb. 3 De scheepstimmerwerf van de Admiraliteit van Amsterdam rond 1655-1660. Penschilderij door Ludolf Bakhuysen. Rijksmuseum, Amsterdam.



Afb. 4 In de ogen van Johan de Witt was zijn politieke leiderschap zeer nauw verbonden met het wel en wee van de oorlogsvloot. In 1665 etaleerde hij zijn militaire leiderschap op zeer ostentatieve wijze door vanuit een sloep met een peillood de diepte van het Spanjaardsgat bij Texel te meten om zo de vloot naar buiten te leiden. Ets door Romeyn de Hooghe, 1675. Rijksmuseum, Amsterdam.



ming voor de maritiem-economische belangen van onderdanen per definitie inherent was aan een regering door vorsten. Maritiem mislukken was als het ware ingebakken in monarchaal DNA en dus van alle tijden.

Maar van veel meer gewicht nog voor zijn ideologische constructie was de manier waarop zijn Hollandse maritieme identiteit paste in het Noord-Nederlandse collectieve zelfbeeld, zoals dat vorm had gekregen tijdens de Tachtigjarige Oorlog. Recent onderzoek door Judith Pollmann, Erika Kuijpers, Jasper van der Steen en Marianne Eekhout heeft aangetoond hoe de decennia van oorlog tegen Spanje en het geleidelijk ontstaan van de eigen staat hadden geresulteerd in een soort stichtingsmythe, een collectieve herinnering die de historische herkomst van de Noord-Nederlandse 'imagined community' duidde.¹⁷ Volgens deze mythe waren de Nederlanders de erfgenamen van de Bataven, de Germaanse stam waarvan de aangeboren vrijheidszin ooit tot uiting was gekomen in een bloedige maar glorieuze opstand tegen de heerszuchtige Romeinen. Even vrijheidslievend als hun verre voorouders waren de Nederlanders volledig terecht in opstand gekomen tegen het tirannieke bewind van de buitenlandse onderdrukker Filips II en zijn wrede generaal Alva,

die immers de verworven privileges van de Nederlanders hadden geschonden en zo hun vrijheid beknót. Na jaren van strijd en ten koste van goed en bloed, aldus de communis opinio, hadden de Nederlanders zich weten te ontworstelen aan de overweldigers. Het dappere verzet van de verdedigers en burgers van Alkmaar en Leiden, het grote lijden van Oudewater, Zutphen en Haarlem, en de heroïsche successen van Brielle en Breda namen vanzelfsprekend een centrale plaats in dit *grand narrative* in. Door de nieuwe machtige oorlogsvloot als beschermer van de Hollandse en in extenso van de Nederlandse vrijheid en welvaart voor te stellen, met de grote zeeoorlog tegen Engeland en de recente maritieme conflicten tegen Zweden en Portugal op de achtergrond, suggereerde De la Court continuïteit tussen de nationale bevrijdingsstrijd tegen de Spaanse Habsburgers enerzijds en de vlootpolitiek van de Ware Vrijheid anderzijds. Het republikeinse regime rondom De Witt, zo was de implicatie van het betoog, moest dus zeker niet worden beschouwd als wezensvreemde politieke nieuwlichterij, maar sloot probleemloos aan bij de Nederlandse identiteit.¹⁸

De successen van de permanente oorlogsvloot vormden tegelijkertijd ook een nieuw hoofdstuk in het Nederlandse succesverhaal.



Afb. 5 De roemruchte Tocht naar Chatham was Cornelis de Witts finest hour. Dit schilderij van Jan Baen – het betreft een contemporaine kopie; het origineel werd in 1672 in stukjes gescheurd door een woedende menigte – hing in het stadhuis van Dordrecht, de stad van de gebroeders De Witt. We zien Cornelis de Witt met militaire erekenen, een hoorn des overvloeds en de gebeurtenissen bij Chatham op de achtergrond. Dordrechts Museum.

In de Tachtigjarige Oorlog was de strijd tegen Spanje hoofdzakelijk op land gevoerd, terwijl de verdediging tegen de Duinkerker kapers en de incidentele expedities tegen Iberische havens duidelijk van minder importantie waren geweest. Met het sluiten van de Vrede van Münster was de dreiging over land goeddeels verdwenen en werden de vrijheid en de welvaart van de Republiek hoofdzakelijk bedreigd van over zee,

zoals wel duidelijk was geworden uit de Eerste Engels-Nederlandse Oorlog. De recent behaalde overwinningen tegen Zweden en Portugal maakten de lezer duidelijk dat de Oranjes geen absoluut monopolie hadden op militair succes. De republikeinse regenten, aldus De la Court, waren evenzeer of misschien zelfs wel beter in staat het vaderland te beschermen op het slagveld, terwijl ze daarbij niet hun eigen pseudomonarchale of

dynastieke belangen vooropstelden. De hoeders van de Ware Vrijheid werden daarom in het werk van De La Court als het ware deelgenoot of zelfs de nieuwe eigenaar van het concept van Nederlandse militaire kracht en zelfvertrouwen, maar zonder de zelfzuchtige bijbedoelingen van de Oranjes.¹⁹

Conclusie

Men zou kunnen beweren dat Pieter de la Court met het optuigen van een Hollandse maritieme identiteit impliciet dit gewest tegenover de rest van de Republiek plaatste, wellicht om zijn Holland-centrische visie nogmaals voor het voetlicht te brengen. Maar hier kan tegenin worden gebracht dat hij de Hollandse maritieme identiteit met evenveel gemak extrapoleerde naar de Republiek als geheel. Zijn boek *Interest van Holland* is dus ietwat dubbelzinnig op dit vlak.

De la Courts constructie van de Hollandse maritieme identiteit was natuurlijk en oprecht in de zin dat hij het concept zelf als een

historisch-empirisch vastgestelde waarheid beschouwde. Tegelijkertijd was het een persuasief, ideologisch hulpmiddel, doelbewust gecreëerd om zijn lezers een nog grotere waarheid overtuigend voor het voetlicht te brengen, namelijk die van de grotere geschiktheid van de republikeinse regeervorm voor Holland en de Republiek. Dit betekende natuurlijk ook dat er alternatieven, evenzeer subjectieve Hollandse identiteiten denkbaar waren, bijvoorbeeld van Orangistische signatuur. Het feit dat die er wel degelijk waren – luitenant-admiraal Cornelis Tromp, die een felle Orangist was en rivaliseerde met De Witts vriend Michiel de Ruyter en het overgrote deel van de matrozen en onderofficieren, dat sympathiseerde met het Huis van Oranje, hadden bijvoorbeeld een heel andere kijk op de maritieme identiteit van Holland²⁰ – toont aan hoe politiek en maatschappelijk relevant het construeren van dergelijke identiteiten wel niet was tijdens de fel geïdeologiseerde partijstrijd ten tijde van het Eerste Stadhoudersloze Tijdperk.

Afb. 6 Een deel van het praalgraf van vice-admiraal Pieter Florisse Blom, die tijdens de Slag in de Sont van november 1658 tegen Zweden sneuvelde en begraven werd in de Grote Kerk van Hoorn. Wikimedia Commons.



Van Turfschip tot Tweede Wereldoorlog

400 jaar binnenvaart in crisistijd

Voor het vervoer van passagiers en kleine hoeveelheden vracht werd in Nederland tussen 1625 en 1825 een transportsysteem opgezet dat gebruik maakte van een netwerk van waterwegen.¹ Hetzelfde gold voor goederenvervoer. In een land waar tot het begin van de 20ste eeuw veel wegen een groot deel van het jaar slecht of onbegaanbaar waren, bestonden weinig alternatieven.² Maar hoe zat het met het transport van goederen en soldaten in tijden van oorlog of crisis? Hoe werden in de Republiek en in het Koninkrijk der Nederlanden in tijd van oorlog troepen, voorraden en uitrusting naar de plaats van bestemming gebracht?

In dit artikel wil ik laten zien dat voor dergelijke omstandigheden al tijdens de Opstand een systeem werd uitgedacht. In tijden van crisis werden binnenvaartschippers (en andere vormen van beroepsvervoer) in dienst van het land *geprest*. Hun schepen werden gevorderd en naar een bepaalde plaats gedirigeerd. Daar werden zij door ijkmeesters opgemeten en getaxeerd. Vervolgens werd een bepaalde legereenheid of hoeveelheid uitrusting ingeladen en tegen een vooraf vastgesteld tarief naar de plaats van bestemming vervoerd. Wanneer de schipper zijn lading had afgeleverd, kreeg hij een bon, werd uit dienst ontslagen en kon zijn gang weer gaan. Dit systeem had verschillende voordelen: het was flexibel, de vaste kosten waren verwaarloosbaar en men kende de ingehuurde krachten.

Uit verschillende archieven blijkt dat schippers niet altijd meewerkten aan de gedwongen

dienstverlening. Vooral in de Bataafs-Franse tijd deden velen van hen hun uiterste best aan de pressing te ontkomen. Ze wilden hun schepen niet blootstellen aan de gevaren van de oorlog. Het archief van de marine in de Bataafs-Franse tijd en met name dat van de 'commissaris liquidateur voor de pretensiën van de gepreste schippers' bevatten veel materiaal over deze materie. De (ego)documenten in die archieven vormden de basis voor dit artikel. Eerst wordt kort aandacht besteed aan de literatuur over dit aspect van de logistiek in tijden van crisis. Daarna wordt de werking van het systeem in verschillende tijden nader bekeken.

De Nederlandse binnenvaart in oorlogstijd in de literatuur

De laatste twintig jaar zijn verschillende studies verschenen naar de ontwikkeling van de Neder-



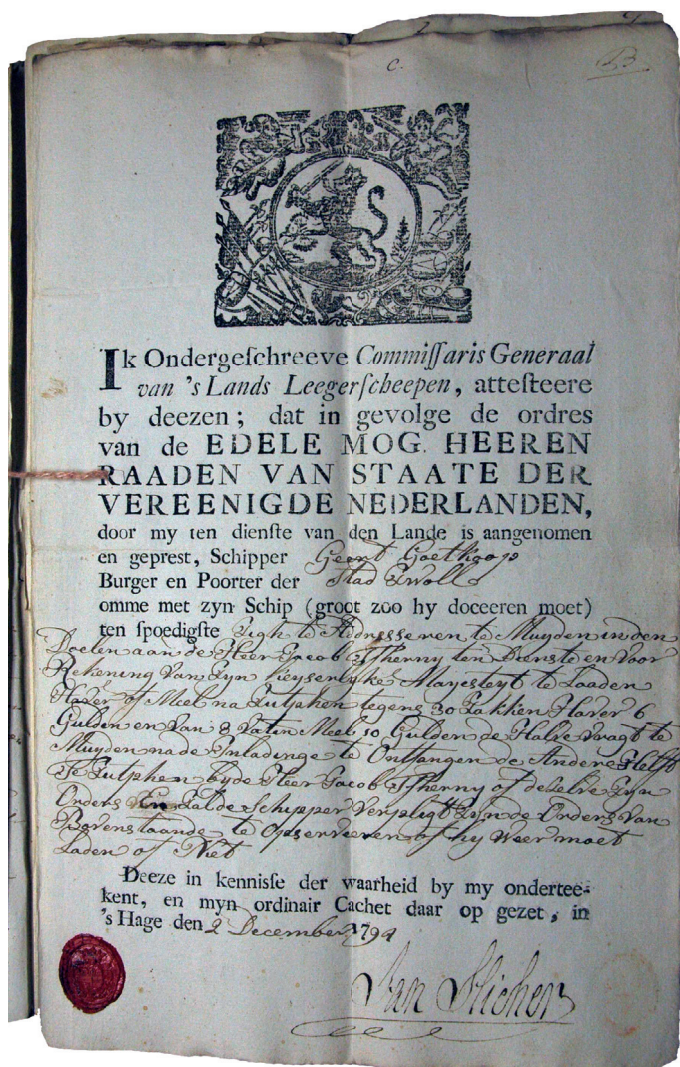
Afb. 1 Leidens Ontzet, 3 oktober 1574. Schoolplaat door J.H. Isings, ca. 1956. Museum De Lakenhal, Leiden.

landse binnenvaart. Het grootste deel van de publicaties heeft betrekking op de laatste honderd jaar. In het kader van een verkennend artikel is het ondoenlijk alle relevante titels te noemen.³ Over het onderwerp van de gedwongen dienstverlening in de Bataafs-Franse tijd en eerdere perioden bestaat – voor zover mij bekend – geen literatuur. Dit artikel combineert derhalve bestaande literatuur met nieuw archiefonderzoek. Verschillende archieven uit de Bataafs-Franse tijd in het Nationaal Archief bevatten materiaal over de lotgevallen van binnenvaartschippers.⁴ Ook al zijn de details van het systeem en de wederwaardigheden van de honderden schippers nog lang niet tot in detail onderzocht, de indruk bestaat dat de wetgeving waarmee het Nederlandse leger sinds de Opstand de bin-

nenvaart en andere sectoren van transport heeft ingeschakeld ten behoeve van de logistiek, een interessant voorbeeld kan worden genoemd van een Nederlandse maritieme traditie.

De schippers en de Opstand

In zijn studie over de vorming van de Republiek noemt J.L. Motley de bijdrage die de binnenvaartschippers leverden aan de militaire operaties verschillende malen. Talloze schepen werden ingezet bij het vervoer ten behoeve van belegeringen, gevechtshandelingen en het vervoer van materieel en troepen. Bijvoorbeeld tijdens de belegeringen van Leiden tussen 1572 en 1574.⁵ Schipper Willem van Bergen uit Leur speelde een actieve rol bij een van de bekendste acties uit die tijd. De turfschipper verborg



Afb. 2 Presbrief uitgereikt op 2 december 1794 aan schipper Geert Goedkoop uit Zwolle. Collectie auteur.

begin maart 1590 een groep commando's in het ruim van zijn pleit en smokkelde de mannen de vesting Breda binnen. Tijdens een nachtelijke verrassingsaanval konden zij het garnizoen uitschakelen en de vesting overdragen aan prins Maurits.⁶

Leverden de schippers tijdens de Opstand hun bijdrage omdat ze geloofden in de goede zaak? Waren ze zo overtuigd van de kans op succes dat ze bereid waren hun meest kostbare bezitting, hun schepen, in gevaar te brengen? Evenmin als huursoldaten bereid waren zonder

betaling hun leven in de waagschaal te stellen, was dat het geval bij de schippers. De turfpleit van Willem van Bergen werd na de geslaagde actie als trofee tentoongesteld onder een afdak op een goed zichtbare plek bij het kasteel. Hij moest dus een nieuw schip kopen en kon dat bekostigen dankzij een geldelijke beloning voor zijn moed.⁷ Deze voorbeelden van de inzet van binnenvaartschippers moeten worden gezien in een rechtstraditie die teruggaat tot veel oudere tijden op grond waarvan de vorst of de hoogste regeringsinstantie het recht had elke vrije man

ter heervvaart op te roepen.⁸

In maart 1594 werd een eerste ontwerp gemaakt voor een regeling voor de vergoeding van de diensten van de binnenvaartschippers ten bate van de gemene zaak. Waarschijnlijk gebeurde dit in verband met de toch al veelvuldige inzet van schippers bij de logistiek. Op welke manier de schippersgilden, vanouds de behartigers van de schippersbelangen, daarbij betrokken waren, is (nog) niet duidelijk. In de ordonnantie op de leger- en tochtschepen werd bepaald welke vergoeding een schipper kon verwachten wanneer hij zijn schip ter beschikking stelde. In een aantal tabellen kon een schipper aan de hand van de inhoudsmaat van zijn schip en de afstand tot een groot aantal plaatsen in de Republiek binnen enkele minuten berekenen wat hij zou verdienen. De regeling uit 1594 werd in de jaren daarna verschillende malen aangepast.⁹

Zo ontstond een systeem van vergoedingen voor de schippers op basis van het laadvermogen van hun schepen en de afstand waarvoor ze werden ingezet. Tussen 1599 en 1623 hielden commiezen toezicht op de uitvoering van de regeling.¹⁰ In 1624 stelden de Staten-Generaal een speciale functionaris aan. François Copal uit Vlissingen werd de eerste commissaris-generaal van 's lands legerschepen.¹¹ Wellicht had dit besluit te maken met een toename van het aantal transporten in verband met de afloop van het Twaalfjarig Bestand in 1621. De commissaris-generaal was overigens een deeltijdfunctaris. Op zijn diensten werd alleen in tijden van crisis een beroep gedaan. Toch werd van de presmeester-generaal, zoals hij ook wel werd aangeduid, verwacht dat hij contacten onderhield met de dekens van de verschillende schippersgilden zodat hij op elk moment een overzicht had van de inhoud en de staat van de schepen van elk gilde.¹² De tarieven die in 1636 werden vastgesteld, bleven lange tijd van kracht. Pas in december 1784 werden ze – tijdelijk – met een vijfde verhoogd.¹³ Het is niet onwaarschijnlijk dat schippers die tijdens de Vierde Engelse Oorlog werden ingezet protest aantekenden tegen de lage tarieven.

De houding van de schippers

Over de ervaringen van de binnenvaartschippers die tijdens de veelvuldige crises van de 17de en 18de eeuw werden ingezet, is nog niet zo veel bekend. Anders is het met hun collega's uit de Bataafs-Franse tijd. Hun wel en wee kan aan de hand van een aanzienlijke hoeveelheid bronmateriaal worden gedocumenteerd. Er werd dan ook veelvuldig een beroep gedaan op hun diensten. Dat begon al in de zomer van 1793 toen de Franse generaal Charles-François Dumouriez (1739-1823) op gezag van het Franse leger schepen vorderde tijdens acties in de Zuidelijke Nederlanden.¹⁴ Toen het Franse leger van de Sambre en Maas in de zomer van 1794 een offensief inzette, kreeg de Haagse burgemeester Jan Slicher (1745-1815) die in 1781 was benoemd tot commissaris-generaal van 's lands legerschepen, opdracht enige tientallen schepen in dienst te pressen. Sommige schepen werden gebruikt voor het vervoer van krijgsgevangen, andere ten behoeve van het vervoer van materieel en voeding voor Britse en Oostenrijkse legereenheden op de terugtocht.¹⁵ Nederlandse schippers werden daarnaast op verschillende plekken ingezet om met hun schepen schipbruggen te vormen. Toen het half december 1794 begon te vriezen, raakten alle vaartuigen vast in het ijs. Machteloos moesten de schippers toezien hoe Franse troepen hun ladingen in beslag namen of plunderden. Sommigen raakten hun schepen kwijt. In de jaren daarna werden binnenvaartschippers veelvuldig in dienst geprest. Dat gebeurde onder andere in het voorjaar van 1798, tijdens de Brits-Russische inval in Noord-Holland in de zomer van 1799, bij de opbouw van de invasievloot in de jaren 1803-1807 en in de winter van 1813.¹⁶ Bovendien werden binnenvaartschepen voor speciale klussen gevorderd.

Het archief van de marine bevat honderden brieven en documenten over de ervaringen van de schippers.¹⁷ Daarin werd vooral geklaagd. Favoriete thema's waren: de slechte en late betaling door de opdrachtgevers, de lange wachtijden en de schade die werd aangericht aan hun

schepen en die niet of slechts gedeeltelijk werd vergoed. Deze klachten klonken voor het eerst in 1795 toen de schippers betaling vroegen voor de diensten die zij hadden geleverd in de voorafgaande maanden. De verschillende overheden wezen naar elkaar. Niemand wilde aansprakelijkheid aanvaarden. Het duurde jaren voor de schippers dankzij het zorgvuldige speurwerk van de commissaris-generaal voor de pretensiën van de gepreste schippers F.N. DeVillepoix een – gedeeltelijke – vergoeding kregen.¹⁸ Uit alles blijkt dat de positieve grondhouding die de wetgeving kenmerkte die tijdens de Opstand werd opgetuigd, volledig was verdwenen.¹⁹ Schippers lieten niets na om zich te onttrekken aan de gedwongen dienstverlening. In een Publicatie van 18 juli 1794 dreigden de Staten van Holland de schippers met strenge straffen wanneer zij probeerden zich te onttrekken aan hun verplichtingen.²⁰ Het hielp weinig.

In maart 1798 weigerden veel schippers zich te laten pressen voor dienst in het flotille dat op bevel van Napoleon in Vlissingen werd opgebouwd voor een invasie tegen Groot-Brittannië. De agent van marine, Jacob Spoors, wilde de Eerste Consul laten zien dat de Nederlandse autoriteiten hun mannetje stonden. Hij gaf de kapitein-luitenant van de marine Jan van Nes opdracht onwillige schippers op te sporen en naar Vlissingen te sturen. Tijdens een kruistocht van twee maanden door de waterwegen van het moerassige Holland hield Van Nes een journaal bij. Het is een kostelijk verslag van grotendeels vergeefse pogingen de schippers de juiste richting op te sturen. De onderlinge communicatie in de binnenvaart bleek vaak heel effectief. Net als de sabotage. De boeier waarin Van Nes zich verplaatste werd verschillende keren opzettelijk aangevaren.²¹

De 19de eeuw

De Bataafs-Franse tijd was voor de ongeveer 8.000 binnenvaartschippers geen periode van hoogconjunctuur. In 1798 werd aangekondigd dat de gilden zouden worden afgeschaft. Daar-

mee dreigde het stelsel van regels en voorschriften te verdwijnen dat de binnenvaart eeuwenlang had beschermd. Naast de kans op vordering van hun schepen, kregen veel schippers te maken met een verlies van inkomsten als gevolg van de teruggang in de algemene bedrijvigheid. Na 1806 werd de economische crisis verscherpt door de afkondiging van het Continentale Stelsel.²² Dat betekende een nieuwe klap voor een sector die traditioneel werd gekenmerkt door overcapaciteit en geringe verdiensten. Geen wonder dat opdrachten van de overheid aantrekkelijk werden. In het Koninkrijk Holland werden schippers en andere transporteurs op grote schaal en op vele plaatsen ingezet voor het vervoer van materialen en voorraden ten behoeve van het leger. Op de begroting voor 1806 werd het bedrag van de gewone kosten begroot op f 25.000,- en van de buitengewone kosten op f 175.000,-.²³ Vanaf 1807 kende de begroting van het departement van oorlog een post voor scheeps- en wagenvrachten. Een aantal schippers verdiende een aardige boterham met het vervoer van goederen voor de Franse troepen die in de Republiek waren gelegerd.²⁴

Na de ondertekening van de vredesverdragen van Parijs in mei 1814 en november 1815, verminderde de behoefte aan transportcapaciteit ten behoeve van het leger. De afschaffing van het gildesysteem werd in 1816 een feit. Daarmee werd een trend naar liberalisering van de binnenvaart ingezet. Het leger bleef een belangrijke opdrachtgever, al werd de organisatie enigszins aangepast. Vanaf 1816 droeg de intendant-generaal van de administratie van oorlog de verantwoordelijkheid voor de logistiek. Het transport te water werd voortaan uitbesteed aan de aannemer-generaal voor de transporten te water.²⁵ De Amsterdamse ondernemer Jan Goedkoop (1781-1855) was tussen 1829 en 1840 verantwoordelijk voor de transporten te water. Een en ander gebeurde op nauwkeurig omschreven voorwaarden die in grote lijnen vergelijkbaar waren met die uit eerdere perioden. De kosten werden berekend aan de hand van een aangepaste ver-

Afb. 3 Een deel van de tabel waarmee schippers vanaf 1636 konden berekenen hoeveel zij voor hun inzet kregen op basis van de afmetingen van hun schip en de afstand die werd afgelegd. Collectie auteur.

Ordonnantien van de Leger en Tocht-Schepen.									
Een Schip ofte Schuyt van									
401	4 Laft.	5 Laft.	6 Laft.	7 Laft.	8 Laft.	9 Laft.	10 Laft.	11 Laft.	12 Laft.
Rotterdam	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Rhenen	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Rhees	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Ravennet	40	40	40	40	40	40	40	40	40
Ravennet	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Steenbergen	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Schoonhoven	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Swol	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Swartefluyts	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Schiedam	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Sint Andries	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Staveren	13	13	13	13	13	13	13	13	13
's Hertogen Bosch	27	27	27	27	27	27	27	27	27
's Gravenweert	9	9	9	9	9	9	9	9	9
's Graven-Hage	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Sluys, met de om-	15	15	15	15	15	15	15	15	15
leggende Forten	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Ter Doele	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Thiel	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Ter Elburgh	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Ter Tholen	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Utrecht	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Vlissingen	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Veere	48	48	48	48	48	48	48	48	48
Vaert	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Vyanen	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Venlo	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Wijk	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Worlum	13	13	13	13	13	13	13	13	13
Wageningen	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Willemstad	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Woerden	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Weesp	37	37	37	37	37	37	37	37	37
Wesel	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Zutphen	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Zierikzee	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Yfendijk	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Aerdenburgh	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Sluys, met de om-	12	12	12	12	12	12	12	12	12
leggende Forten	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Bergen op Zoom	11	11	11	11	11	11	11	11	11
Geerttruydenberg	5	5	5	5	5	5	5	5	5
's Aernhem	11	11	11	11	11	11	11	11	11
's Gravenweert	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Harlingen	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Hier begint de kleine Lijst, gearreheert den 24 May 1632.									
Deventer	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Swol	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Swartefluyts	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Hasselt	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Zutphen	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Doelburgh	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Aernhem	7	7	7	7	7	7	7	7	7
's Gravenweert	14	14	14	14	14	14	14	14	14
's Gravenweert	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Emmerick	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Rhees	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Wesel	17	17	17	17	17	17	17	17	17
's Hertogen-bosch	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Heusden	9	9	9	9	9	9	9	9	9
's Hertogen-bosch	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Heusden	9	9	9	9	9	9	9	9	9
De Vaert	9	9	9	9	9	9	9	9	9
Sullen hebben van legh-gelt 's daeghs									
1 gul. 9 ft. 1 g. 10 ft. 1 g. 11 ft. 1 g. 12 ft. 1 g. 13 ft. 1 g. 14 ft.									
Cc									
1: 9: 9 1: 10: 6 1: 11: 3 1: 12: 0 1: 13: 9 1: 14: 6									

sie van de afstandstabel die in de 17de eeuw was ontworpen.²⁶ Binnenvaartschippers werden een groot deel van de 19de eeuw ingeschakeld bij het vervoer van lading ten behoeve van de verschillende legereenheden.²⁷ Daarin kwam pas verandering toen in de tweede helft van de eeuw het spoorwegnet werd uitgebreid.

Rond 1900 werden in de binnenvaart fundamentele veranderingen zichtbaar. Het netwerk van kanalen werd verder uitgebreid, motorschepen vervingen in toenemende mate de zeilvaart en ijzer en staal verdrongen hout als belangrijkste bouwmaterialen. Door de ontwikkeling van

alternatieve middelen van vervoer en een geleidelijke verbetering van het wegensstelsel, leek het belang van de binnenvaart voor de defensie minder groot.

Na de afkondiging van het besluit tot mobilisatie van het leger op 31 juli 1914 werd een aanzienlijk deel van het spoorwagematerieel gevorderd ten behoeve van het vervoer van militairen en materieel naar hun legerplaatsen.²⁸ Binnenvaartschippers werden echter tijdens de Eerste Wereldoorlog ook ingezet bij de bevoorradings van de troepen. Naarmate de schaarste aan steenkool, de voornaamste brandstof voor



Afb. 4 Duitse militairen inspecteren binnenvaartschepen die in de Waalhaven in Rotterdam worden omgebouwd tot landingsvaartuigen, augustus 1940. Stadsarchief Rotterdam, doc.nr. 2004-495-10.

de spoorwegen, nijpender werd, nam het belang van de binnenvaart toe. Als gevolg van de structurele overcapaciteit die de sector kenmerkte, was de periode tot 1916 voor de meeste schippers geen pretje. Daarna braken betere tijden aan.²⁹ In oktober 1917 dwong grote arbeidsonrust in de schipperswereld de regering tot ingrijpen. Lading werd voortaan via schippersbeurzen verdeeld om de aanvoer van strategisch belangrijke goederen en grondstoffen te garanderen. De Nederlandse regering besloot een aantal binnenvaartschepen te vorderen.³⁰

De Tweede Wereldoorlog

In verschillende recente publicaties is aandacht besteed aan de rol van binnenvaartschippers in de Tweede Wereldoorlog.³¹ Na de uitbraak van de oorlog was aanvankelijk sprake van een opleving van de bedrijvigheid in de binnenvaart door de grote vraag vanuit Duitsland.³² Die opleving werd onder andere veroorzaakt door een vermindering van de concurrentie van weg- en spoorwegen als gevolg van gebrek aan brandstof-

fen.³³ Tijdens de oorlog veranderde de aard van de Nederlandse betrokkenheid bij de economie van het Duitse Rijk. Integratie werd exploitatie.

Dat betekende dat de Nederlandse economie in toenemende mate te maken kreeg met de vordering van productiemiddelen. Dat was al begonnen in april 1940 toen het Nederlands leger een aantal binnenvaartschepen vorderde voor het vervoer van voedsel.³⁴ Kort na de capitulatie werd dat beleid voortgezet door de bezetter.³⁵ Op 29 juli 1940 besloot de *Kriegsmarine* duizenden Belgische, Duitse en Nederlandse binnenvaartschepen te vorderen ten behoeve van *Operation Seelöwe*. De gevorderde binnenvaartschepen werden omgebouwd tot landings- en bevoorradingsvaartuigen ten behoeve van de voorbereiding van de invasie van Groot-Brittannië. In Nederland verloren enkele honderden schippers en hun gezinnen hun schepen, huizen en broodwinning. Een vergoedingsregeling werd wel beloofd, maar liet lang op zich wachten.³⁶ In 1944 werd opnieuw een aantal schepen gevorderd door de Wehrmacht.

Conclusie

In dit artikel stond de vraag centraal hoe in de afgelopen eeuwen het leger erin slaagde zonder veel eigen middelen grote hoeveelheden troepen en materieel van A naar B te vervoeren. Daarbij werd de nadruk gelegd op onderzoek naar de rol van binnenvaartschippers. Aangetoond werd dat sinds de Opstand en waarschijnlijk al eerder, een logistiek systeem bestond waarbij de overheid in tijden van crisis een beroep kon doen op particuliere vervoerscapaciteit. Binnenvaartschippers en vrachtrijders werden tijdelijk in dienst van de overheid gedwongen. Hun schepen werden gevorderd op dezelfde rechtsgrond waarop tijdens de Tweede Wereldoorlog fietsen en schepen in beslag werden genomen ten behoeve van de oorlogsinspanning.

Van 1624 tot 1815 was de ‘commissaris-generaal van ’s lands legerschepen’ of presmeester-generaal de spil in dit systeem. Deze deeltijdfunctionaris kon op gezag van de Staten-Generaal schippers in dienst van het land pressen door middel van de uitgifte van presbrieven. Hij was ook gemachtigd andere overheden in te schakelen bij dit werk. Heel belangrijk in dit verband bleek artikel XI van zijn instructie. Daarin werd bepaald dat de commissaris-generaal in alle steden contact moest houden met de dekens van de schippersgilden. Hij moest een lijst opstellen en bijhouden van alle schippers en de grootte en

staat van hun schepen. In tijden van crisis kon dan zonder al te veel moeite worden bekeken welke capaciteit waar beschikbaar was. Opvallend was dat die wetgeving werd uitgevaardigd in de periode 1624-1626 toen na afloop van het Twaalfjarig Bestand de oorlog met Spanje een nieuwe fase inging.

Een belangrijke vraag is of dit systeem goed werkte. Een groot voordeel was de flexibiliteit. Met betrekkelijk weinig kosten kon op korte termijn extra vervoerscapaciteit worden ingehuurd. Schade aan of verlies van schepen werd vergoed volgens een vooraf bepaald tarief. Het archief van de marine uit de Bataafse-Franse tijd leverde veel materiaal op over de reacties van de schippers. De vanzelfsprekendheid van de wetgeving uit het begin van de 17de eeuw was aan het eind van de 18de eeuw verdwenen. Als het even kon, onttrokken de schippers zich aan de gedwongen dienstverlening. De kans op schade aan hun schepen en de slechte betaling voor de gedwongen dienstverlening waren daarvan de voornaamste oorzaken. De kosten en de tegenwerking van de schippers door de slechte betaling van de overheid vormden dus belangrijke nadelen.

Zoals alle leveranciers van de overheid in de Bataafs-Franse tijd hebben ook de schippers heel lang moeten wachten op hun – zuur verdiende – centen.

Een Amsterdams zeepaleis

Het stoomschip *Jan Pieterszoon Coen* als nationaal monument

In ontwerp en inrichting beschouwden tijdgenoten het dubbelschroef stoomschip *Jan Pieterszoon Coen* (1915) van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ als een triomf van de nationale scheepsbouw en nijverheid. Naamgeving en interieurdecoratie van de Coen representeerden het 19de-eeuwse cultureel nationalisme, dat in het vaderlandse verleden een bron van energie en creativiteit zag. Dat verleden betrof met name de Gouden Eeuw, toen handel en scheepvaart de Republiek der Verenigde Nederlanden tot een maritieme wereldmacht maakten met Amsterdam als centrum. De Nederlandse scheepvaartmaatschappijen die na de opening van het Suezkanaal (1869) de lijndiensten op Nederlands-Indië onderhielden en daarmee de banden tussen moederland en kolonie bestendigden, wakkerden het nationale zelfbewustzijn aan. Promotieactiviteiten van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ zinspeelden op de maritieme identiteit van Holland en onderstreepten de ondernemingszin van de stoomvaartmaatschappij.

Een eminent gezelschap scheepte zich op zaterdag 12 juni 1915 in voor de eerste proefvaart van het dubbelschroef passagiers- en mailstoomschip *Jan Pieterszoon Coen* van de Stoomvaart Maatschappij ‘Nederland’ (SMN of de ‘Nederland’). De tocht voer langs de Hollandse kust van IJmuiden naar Scheveningen en terug. De regering was door maar liefst vier ministers vertegenwoordigd, onder wie de ambtsgenoten van Koloniën en Marine. Verder waren de burgemeester van Amsterdam, de president van de Nederlandsche Handel-Maatschappij, de directies van de belangrijkste rederijen en scheepswerven

en talrijke andere ondernemers, autoriteiten en journalisten aan boord. Tijdens de lunch hieven de genodigden het glas op het grootste schip tot dan toe gebouwd in de haven van Amsterdam. In zijn toespraak herinnerde de minister van Koloniën de gasten aan de lijfspreuk van de naamgever van het schip: ‘Siet ende considereert wat een goede courage vermag’. Het zou niet lang meer duren of het schip zou de haven van Tandjong Priok binnenstomen en de bevolking van Batavia tonen wat ‘courage vermag’ op het gebied van de Hollandse scheepsbouw.¹

Naamgeving en inrichting van de *Jan Pie-*

terszoon Coen pasten in de 19de-eeuwse traditie van wat de Leidse hoogleraar Jan Bank heeft omschreven als de 'monumentalisering van het nationale verleden'.² Die verheerlijking van het verleden en de daarbij horende heldenverering golden vooral de Gouden Eeuw en vormden een essentieel onderdeel in het proces van natievorming. Dit cultureel nationalisme kende verschillende uitingsvormen. Musea, literatuur, schilderijen en standbeelden herinnerden de burger aan het roemrijk geachte vaderlandse verleden en wakkerden de 'historiezucht' aan.³ De grote Nederlandse koloniale rederijen speel-

den hierop in. Passagiersschepen van de Amsterdamse SMN en de Rotterdamsche Lloyd (RL) werden gepromoot als symbolen van het herwonnen Hollands maritiem ondernemerschap. De functie van de eerste generatie passagiers- en mailstoomschepen als nationale monumenten en symbolen van Nederlandse maritieme identiteit verdient nader onderzoek.⁴ De huidige literatuur beslaat voornamelijk algemene rederijgeschiedenissen, zeereizen en scheepsbiografieën, terwijl kunsthistorici zich hoofdzakelijk hebben gebogen over de artistieke van het scheepsinterieur.⁵ Aan de hand van bedrijfsarchieven,



Afb. 1 In fraai vormgegeven en rijk geïllustreerde reisgidsjes informeerde de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' de passagiers over het scheepsleven en de aanloophavens op weg naar Indië. Nationaal Archief Den Haag, SMN, 2.20.23, inv.nr. 396.

brochures en kranten concentreert dit artikel zich op de inrichting, promotie en publieke ontvangst van de *Jan Pieterszoon Coen*. Waarom kan dit schip gezien worden als een exponent van het cultureel nationalisme? Hoe probeerde de SMN zich te profileren als vooruitstrevende Amsterdamse rederij?

Bouw en naamgeving

Met de opkomst van de stoomvaart en na de opening van het Suezkanaal in 1869 nam de intercontinentale scheepvaart een grote vlucht. Tijdgenoten konden moeilijk voorzien dat globalisering en industrialisatie de wereld in enkele decennia fundamenteel van karakter zouden doen veranderen. Gedreven door nationalistische, strategische en economische motieven en voortgestuwd door technische innovaties en wetenschappelijke ontwikkelingen, breidden de Europese machten hun koloniale bezittingen in rap tempo uit. Of ook Nederland een imperialistische natie genoemd kan worden, is afhankelijk van de definitie van het begrip imperialisme en het perspectief van de onderzoeker. Het Nederlandse optreden in de Indische archipel kan volgens Wim van den Doel het beste getypeerd worden als koloniale staatsvorming.⁶ Liberale ideeën en het echec van de onthoudingspolitiek leidden in het laatste kwart van de 19de eeuw tot territoriale, militaire en economische expansie in de Buitengewesten en consolidatie van het koloniale gezag tot aan de grenzen van het overzeese rijk. Een groeiend aantal ambtenaren, soldaten, particuliere ondernemers en toeristen vertrok naar Indië.

Gevoed door nationale trots, de grote vraag naar scheepsruimte en wedijver met Britse en Franse concurrenten openden Nederlandse stoomvaartmaatschappijen een geregelde lijndienst op Java. In 1870 werd in Amsterdam de SMN opgericht. Na de eeuwwisseling vestigde de 'Nederland' zich op het nieuw aangelegde Java-eiland. De directie vond met vijf andere Amsterdamse rederijen onderdak in het Scheepvaarthuis aan de Prins Hendrikkade. In samen-

werking met de RL (1883) werd een wekelijkse vaart op Indië mogelijk. De overheid had baat bij deze lijndienst tussen Nederland en zijn kolonie en ondersteunde de scheepvaartmaatschappijen met garanties. Het Post- en Passagecontract bezorgde beide rederijen een zeker monopolie op het geregelde vervoer van mail, troepen en gouvernementspassagiers- en goederen. De overheid stelde daarbij eisen aan de bouw en inrichting van de schepen, de duur en route van de tocht. Bovendien moesten nieuwe stoomschepen in Nederland worden gebouwd, mits de werven aan de eisen van de rederijen konden voldoen.⁷ Dit alles gaf een enorme impuls aan de maritieme sector in Amsterdam en Rotterdam.

Aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog zag de SMN de toekomst met vertrouwen tegemoet. Het mondiale vrachtvervoer nam toe en het passagiersverkeer was levendiger dan ooit.⁸ In 1912 kreeg de Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam opdracht tot de bouw van het grootste passagiersschip van de koopvaardijvloot. De machine- en ketelinstallatie werd geleverd door de lokale Nederlandse Fabrik van Werktuigen en Spoorwegmaterieel, opvolger van de vermaarde firma Van Vlissingen & Dudok van Heel. Met een afmeting van 159 meter lang, een breedte van 18.40 meter en een holte van 19.25 meter, verdeeld over zes dekken, was de *Coen* (11.693 brt) het paradepaard van de SMN.⁹ Het schip werd voortbewogen door twee schroeven, die weer werden aangedreven door twee stoommachines waarmee het schip een snelheid van vijftien knopen per uur kon bereiken. De *Coen* was geheel van staal gebouwd volgens de nieuwste veiligheidsvoorschriften van de Schepenwet (1909) met dubbele bodem, brandschotten en waterdichte compartimenten. De modernste technologische snufjes veraangenaamden het verblijf aan boord. Op de lange zeereis van de koele, soms onstuimige Noordzee naar de tropische wateren waren afsluitbare vensters, elektrische verlichting, draadloze telegrafie en mechanische ventilatie geen overbodige luxe.¹⁰ Een noviteit was de noodverlichting

die bij een ongeluk op zee en disfunctioneren van de machinekamer aanging. Het schip bood ruimte aan ruim 400 passagiers, verdeeld over vier klassen, en 240 bemanningsleden.

Op 30 september 1914 liep de *Jan Pieterszoon Coen* van stapel.¹¹ Er zijn geen directienotulen bewaard gebleven die de keuze voor de naam kunnen ophelderen. Vrachtschepen van de SMN kregen overwegend namen van de Indische eilanden; mail- en passagiersschepen werden vernoemd naar leden van het Koninklijk Huis, en invloedrijke personen uit de wereld van kunst, cultuur en wetenschappen, zoals Rembrandt, Vondel en Grotius. Jan Pieterszoon Coen, stichter van Batavia en grondlegger van de Nederlandse bezittingen in Indië, was ‘een van de mannen die de ijzeren kern vormden van de Gouden Eeuw’, wiens naam hernieuwde bekendheid genoot.¹² In 1893 was in zijn geboorteplaats Hoorn zijn standbeeld onthuld. Het devies ‘Dispereert niet’ sierde zijn beeltenis op een van de hoeken van de Beurs van Berlage uit 1903. Dit eerbetoon reflecteerde aan de ontwikkelingen in Nederlands-Indië, waar het koloniale imperialisme omstreeks de eeuwwisseling een climax bereikte. In het rijk overzee had de topmilitair en latere gouverneur-generaal J.B. van Heutsz net voltooid wat Coen drie eeuwen eerder was begonnen. Voor een ambitieuze, koloniale rederij lag de keuze voor Jan Pieterszoon Coen, die de Republiek der Verenigde Nederlanden op de kaart had gezet als maritieme wereldmacht, daarom voor de hand.¹³

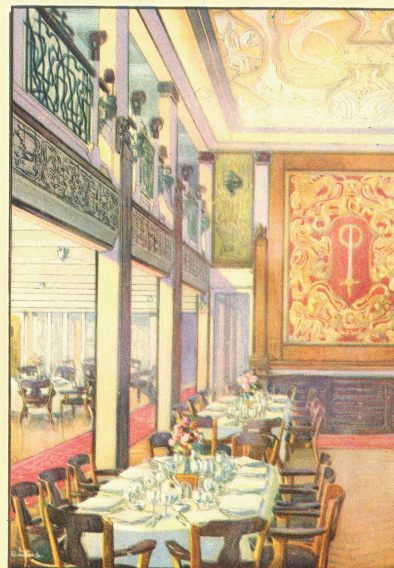
Pracht en praal van het scheepsinterieur

Tot de eeuwwisseling verkozen Nederlandse gouvernementspassagiers de moderne schepen van de Britse *Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* en Franse *Compagnie des messageries maritimes* voor de overtocht naar Indië.¹⁴ Om de concurrentie het hoofd te kunnen bieden, besteedde de SMN steeds meer aandacht aan het scheepsinterieur en de inrichting van comfortabele hutten.¹⁵ De bouw van bredere stalen

schepen maakte het mogelijk om de passagiers midscheeps te accommoderen in plaats van op het achterschip, zoals bij de houten zeilschepen en vroege mailboten. Met het nieuwe type schip deed ook de sierkunst haar intrede aan boord, die met de inrichting van de *Grotius* (1907) begon en met de *Coen* een eerste hoogtepunt bereikte.¹⁶

Over het scheepsinterieur van de *Jan Pieterszoon Coen* is vrij veel bekend. De SMN gaf zelf voor het eerst brochures uit met aandacht voor de technische gegevens van het schip, de naamgever en de aankleding van de belangrijkste zalen en hutten. Ter gelegenheid van de eerste proefvaart schreef letterkundige, cartograaf en bibliothecaris F.C. Wieder in opdracht van de rederij een bijdrage over de zeven dof zilveren platen van oude zeekaarten van Petrus Plancius en Jan Huygen van Linschoten die de wanden van de muzieksalon vulden.¹⁷ De bekende sierkunstenaar en scheepsinterieurmeester C.A. Lion Cachet ontwierp de artistieke decoratie die op verschillende manieren het tijdperk en de daden van de naamgever en zijn tijdgenoten in herinnering bracht. Deze eenheid van gedachte maakte het schip, wat zijn interieur betreft, tot een volstrekt unicum op scheepsbouwgebied.

De SMN spaarde kosten noch moeite om ‘esthetiek en gezelligheid’ aan boord te brengen.¹⁸ De aankleding van de *Coen* was een afspiegeling van wat de Nederlandse kunstnijverheid te bieden had en versterkte een burgerlijk Hollandse sfeer.¹⁹ Wie door de vestibules, eetzaal, muzieksalon en rookkamer van de eerste klasse liep, vergaapte zich aan de kostbare materialen, rijke wandversieringen en afwisselende decoraties.²⁰ Enkele critici vonden de *Coen* meer op een hotel dan een schip lijken, maar loftuitingen voerden de boventoon. Lion Cachet had zich duidelijk goed ingelezen. De vestibule toonde een plattegrond van Hoorn. De eetzaal droeg het karakter van een luxueus, modern restaurant. Zij was uitgevoerd in goud en wit waartegen de eikenhouten meubelen, donkere betimmeringen en smeedwerk van de balustrades goed afstaken.



Afb. 2 Tekening van een luxe eerste klasse hut voor twee personen aan boord van de *Jan Pieterszoon Coen*, afgebeeld in een bedrijfsbrochure van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. BD 3786.

Afb. 3 Tekening van de eetzaal van de eerste klasse aan boord van de *Jan Pieterszoon Coen*. Boven het ebbenhouten buffet prijkt het in goud en rood uitgevoerde wapen van Batavia. Uittreksels van brieven van Coen aan de bewindhebbers van de VOC versieren de wanden. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. BD 3786.

Afb. 4 Tekening van de muzieksalon van de eerste klasse met de in glas in lood uitgevoerde koekoek. De achterwand is gedecoreerd met spiegels en de porseleinen sculptuur van Jan Pieterszoon Coen. Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. BD 3786.

Boven het buffet pronkte het in goud en rood uitgevoerde wapen van Batavia. Op panelen in de wanden waren uittreksels uit brieven van Coen aan de bewindhebbers van de Verenigde Oost-Indische Compagnie opgenomen.²¹ De muzieksalon deed door de bogen die de kolommen verbonden en de in glas in lood uitgevoerde koepel boven het middengedeelte, aan een kleine kathedraal denken.²² Deze koekoek wordt door kunsthistorici als een hoogtepunt in Lion Cachets vroege werk beschouwd.²³ Het krachtadige karakter van Coen was gesymboliseerd door een adelaar, terwijl rondom vier leeuwen zwaarden bewaakten, ontleend aan het wapen van Batavia. In de rubberen vloerbedekking – een novum – waren de familiewapens ingelegd van Jan Pieterszoon Coen en zijn echtgenote, Eva

Menten. De achterwand van deze muziektempel was bekleed met spiegels en een keramisch object met een portret van Coen, geboetseerd door beeldhouwer L. Zijl, die ook sculpturen had gemaakt voor de Beurs van Berlage, en uitgevoerd in porselein door de Delftse aardewerkfabriek De Porceleynse Fles. De opengewerkte luiken voor de ramen toonden 17de-eeuwse voorstellingen. De rookkamer had het cachet van een 'herenkamer', met speciaal ontworpen stoelen en rooktafeltjes. Hier werd het Indische element vertegenwoordigd met reliëfs van de Borobudur en afbeeldingen van Bali. In het plafond waren de namen vermeld van de eerste zeevaarders op Indië. Zo werden passagiers gedurende hun tocht dagelijks herinnerd aan de ontdekkingsreizigers die onder moeilijker omstandigheden



Zuidoost-Azië hadden bereikt. De overige klassen op lager gelegen dekken hadden een eenvoudiger inrichting, maar ook die waren met zorg afgewerkt.²⁴

Promotie en ontvangst

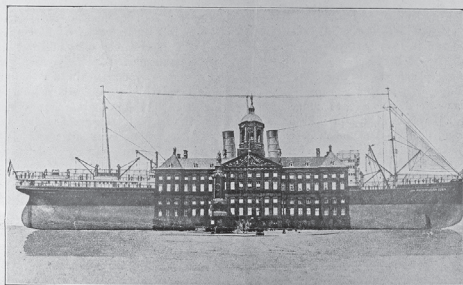
De SMN heeft de *Jan Pieterszoon Coen* bewust gepromoot als een drijvend monument ter ere van de grondlegger van het Nederlandse gezag in Indië en de moderne scheepsbouw en nijverheid. Gelijk haar buitenlandse concurrenten manifesteerde de rederij zich als een nationaal instituut en exponent van de maritieme en industriële identiteit van haar thuishaven Amsterdam.²⁵ Doop, proefvaart en de *maiden voyage* naar Batavia waren geschikte momenten om dit technologisch staaltje van vakmanschap en kunstzinnige verbeelding van Hollands illustere verleden aan de man te brengen, waarbij 'Hollands' synoniem was aan 'Nederlands'. De talrijke bedrijfsbrochures over de *Jan Pieterszoon Coen* zijn al aangehaald. Lion Cachet publiceerde ook zelf over de inrichting van het schip in gerenommeerde kunstbladen.²⁶ Tien jaar na de tewater-

lating prijkte nog een foto van de muzieksalon in de catalogus van de Nederlandse inzending naar de prestigieuze tentoonstelling van decoratieve kunst in Parijs.²⁷ Artikelen in kranten en tijdschriften droegen verder bij aan de naamsbekendheid van de rederij en het schip. Ter gelegenheid van de proefvaart op 12 juni 1915 bijvoorbeeld, schreef K. van Lennep – kleinkind van schrijver Jacob van Lennep en neef van de reder Ernst Heldring – een gedicht ter ere van de directie voor haar bewezen ondernemingskracht, handelend in de geest van Coen:

Een volk, dat eensgezind, zijn groote mannen eert,
Hun prachtig voorbeeld volgt, hen tracht te evenaren,
Behoeft niet moedeloos de toekomst in te staren,
Het heeft die in zijn hand, zijn welvaart wordt vermeerderd, het groeit in aanzien ook;
wordt dit ons niet geleerd door 's lands geschiedenis van lang vervlogen jaren.²⁸

mering en versiering der verschillende localiteiten. Twee dagen op zijn allerminst zou men daartoe noodig hebben! Terwijl al dadelijk de hoofdlijnen der zalen, de groote vlakkenversiering een algemeen indruk van voornaamheid en rust geven, ontdekt men, verder kijkende, bij

De heer C. A. Lion Cachet, wiens hooge kunstzin bij



De lengte van de „Jan Pieterszoon Coen“, vergeleken met het Paleis op den Dam.

Afb. 5 De vergelijking tussen de *Jan Pieterszoon Coen* en het Paleis op de Dam benadrukte de lengte en grandeur van het dubbelschroefstoomschip van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'. Uit: *Eigen Haard: geïllustreerd volktijdschrift*, juni 1915.

Het populaire tijdschrift *Eigen Haard* prees de symbiose van wetenschap en kunst. De naamgever, 'groot, al kleeft er bloed aan zijn handen', had Lion Cachet geïnspireerd om het schip te maken tot een 'museum, waar kunst en historie hand in hand gaan'.²⁹ In een illustratie combineerde het blad het mailschip met een ander nationaal monument, het Paleis op de Dam, om de lengte van het nieuwe varend zeepaleis te accentueren.

Twee weken na de eerste proefvaart stelde de SMN het schip vier dagen open voor publiek. Het entreegeld kwam ten bate van het Algemeen Steuncomité.³⁰ Ongetwijfeld stond het succes van de Eerste Nederlandse Tentoonstelling op Scheepvaartgebied (ENTOS) in de zomer van 1913 – een Sail Amsterdam avant la lettre waarbij de maritieme sector werd tentoongesteld als bron van nationale welvaart – bij de rederijdirectie in het geheugen gegrift.³¹ Opnieuw was de belangstelling zo overweldigend dat de SMN besloot het schip twee extra middagen open te stellen. Duizenden bezoekers stonden in de rij op de Handelskade om de *Jan Pieterszoon Coen* te bekijken.³² Dit patroon herhaalde zich na de eerste aankomst in Batavia. Zeker tweeduizend genodigden bezichtigden de *Coen*, al hadden ze volgens een columnist van de *Sumatra Post* vooral oog voor de gratis maaltijd en drank.³³ Het *Bataviaasch Nieuwsblad* stak zijn bewondering niet onder stoelen of banken: 'Trotsch mogen wij zijn op het feit, dat een zoo groot schip als de

Coen op onze koloniën vaart en de verbinding met het vaderland onderhoudt, doch tevens heeft het ons met trots vervuld te zien hoe dit zeekasteel de drager is van voortbrengselen van Hollandsche kunst'.³⁴

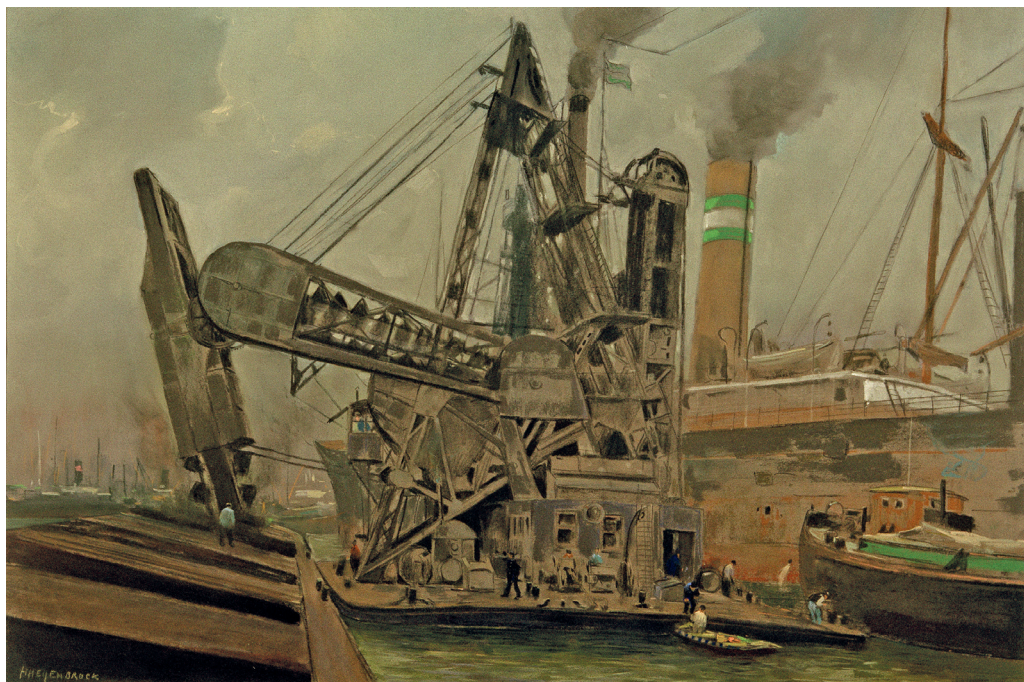
Tot slot

De *Jan Pieterszoon Coen* keerde in juli 1939 terug in Amsterdam van haar laatste reis uit Batavia. Bij het begin van de oorlog werd de mailboot als blokschip voor de haven van IJmuiden tot zinken gebracht om de toegang tot het Noordzeekanaal voor vijandelijke schepen te beletten. De wrakstukken zijn inmiddels tot grote diepten weggezaakt.³⁵ Ontwerp en inrichting van de *Jan Pieterszoon Coen* waren volgens contemporaine kenners een wonder van maritieme architectuur, moderne technologie en kunstzinnige vorming en het beste wat Nederland op dat moment te bieden had. De idealisering en verbeelding van Coens karakter en daden waren tekenen van een hernieuwde interesse voor de vaderlandse geschiedenis en versterkten het nationaal bewustzijn. Als een drijvend monument ter ere van de grondlegger van het Nederlandse gezag in Indië, stond het mailschip symbool voor de maritieme identiteit van Holland. Het koloniale verleden was aanjager voor vernieuwing en ondernemingszin van de Amsterdamse Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'.

Europa's grootste haven en haar toekomst: Rotterdam 1870-2000

Wanneer de maritieme identiteit van Nederland ter sprake komt, zullen veel mensen direct aan de Rotterdamse haven denken. De internationale uitstraling en het belang voor de werkgelegenheid worden nog altijd breed uitgemeten. Dat de Rotterdamse haven lange tijd de grootste haven ter wereld was, en die titel buiten Azië ook vandaag de dag nog behoudt, mag geen geheim heten. De verklaring hiervoor lijkt eenvoudig; Rotterdam verbindt het Ruhrgebied met de zee. Hoe aantrekkelijk eenvoudig ook, correct is dit beeld niet. De motor achter de Duitse industrialisatie was namelijk het spoornetwerk. Voor de aanleg hiervan waren ijzer, staal, machines en steenkool nodig en bovendien legde het nieuwe markten open. Het aantal kilometer spoor en het volume van het spoorvervoer namen tussen 1840 en 1860 spectaculair toe, terwijl de vervoerstarieven jaarlijks daalden.¹ Daar kwam bij dat Antwerpen in 1843 een spoorverbinding kreeg met Duitsland en al snel een groot deel van het verkeer van en naar het Rijnland via deze haven liep.² Railvervoer over Antwerpen was sneller, zekerder en goedkoper dan Rijnvaart over Rotterdam.³ Nog in 1878 koos de exportorganisatie van de Duitse kolenmijnen daarom voor Antwerpen.⁴ Door te verklaren waarom Rotterdam dan wel uitgroeide tot de grootste haven van Europa en tevens in te gaan op de toekomst stelt dit artikel ons beeld van de Nederlandse maritieme economie in belangrijke mate bij.





Afb. 1 Kolenoverslag van een rijnschip naar een schip van de Holland-Amerika Lijn in de Rotterdamse haven door middel van een drijvende bunkermachine of kolentransporteur. Pastel/gouache door Herman Heijenbrock, ca. 1915. Maritiem Museum Rotterdam, inv. nr. P3043.

Rotterdam, de Rijn en het spoor

Met de komst van spoorwegen en van stoomvaart op de Rijn, dreigde de traditionele schipper met een zeilend schip dat stroomopwaarts gejaagd moest worden, te worden gemangeld. Deze schippers zagen vooral de stoomvaart als concurrent. Gedurende de revolutie van 1848 eisten zij daarom dat stoomschepen geen nieuwe vergunningen zouden krijgen.⁵ In de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de in 1815 bij het Congres van Wenen opgerichte en nog steeds bestaande supranationale organisatie ter bevordering van een vrije Rijn, kwam dit voorstel op tafel, maar Den Haag weigerde medewerking. Sinds de opening van de spoorweg Keulen-Antwerpen was het Nederland duidelijk dat voor zijn havens moderne, stoom-gesleepte aken de enige hoop waren. Nederland stelde daarom voor de verplichting tot het onderhoud

van jaagpaden te vervangen door de verplichting stoomsleepdiensten in te stellen.⁶ Daartoe moest de Rijn eerst worden getransformeerd tot een daartoe geschikte waterweg. Niet Nederland, maar Pruisen nam daarin het initiatief.

Pruisen, met zijn opkomende Ruhr-industrie, vreesde dat spoorwegen de Rijnvaart teniet zouden doen, waardoor die industrie afhankelijk werd van monopolistische transportondernemingen. Daarom moest die vaart worden gereg. Nederland wilde dat bereiken door tollens en heffingen af te schaffen, maar Berlijn achtte dit onvoldoende. De Rijn moest behalve van financiële drempels ook worden bevrijd van natuurlijke belemmeringen die grootschalig transport in de weg stonden. Nederlandse waterbouwkundigen meenden echter dat de technische problemen onoverkomelijk zouden blijken.

Oorspronkelijk was de bedoeling van rivier-

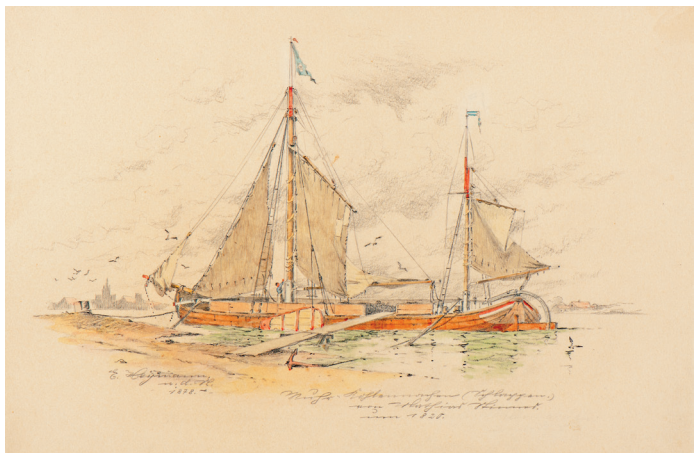
regulering het omringende land tegen overstromingen te beschermen.⁷ Nu kwam de bevaarbaarheid voorop te staan. In 1851 richtte Pruisen daartoe de *Rheinstrombauverwaltung* – Rijnstroombouworganisatie – op die de natuurlijke, meanderende rivier met wisselende waterstanden, zand- en grindbanken, ijsgang, eilanden en rotspartijen moest omvormen tot een rechte, diepe, bevaarbare waterweg. Aanvankelijk dacht men dat te bereiken met zomerdijken en kribben, waardoor de rivier bij laag water smaller en dieper zou worden en de stroming zou toenemen waardoor de rivier zichzelf zou uitslijpen. Omdat stoomvaart de toekomst had, was breedte minder relevant. Zeilschepen die stroomopwaarts gejaagd moesten worden, hadden weinig diepgang, maar bij breed water konden ze gemakkelijk kruisen. De keus voor een smalle diepe rivier was daarom een keus voor stoomvaart. Uiteraard kon de Pruisische Rijnbouworganisatie slechts het eigen deel van de Rijn bevaarbaar maken. Om de Rijnvaart concurrerend te houden, moesten ook andere delen, in de eerste plaats het tracé van de Pruisische grens tot zee, worden verbeterd. Berlijn zette daarom druk op de andere Rijnstaten, daarbij verwijzend naar de Akte van Mainz (1831) die eiste dat elke lidstaat van de CCR zijn vaarweg onderhield. Dat Pruisen de leiding nam, onderstreept dat voor Berlijn

de Rijn essentieel werd. In de periode 1831-1871 zou alleen Nederland meer investeren in Rijnregulering, maar die investeringen waren nog vooral ter bescherming tegen overstromingen.⁸

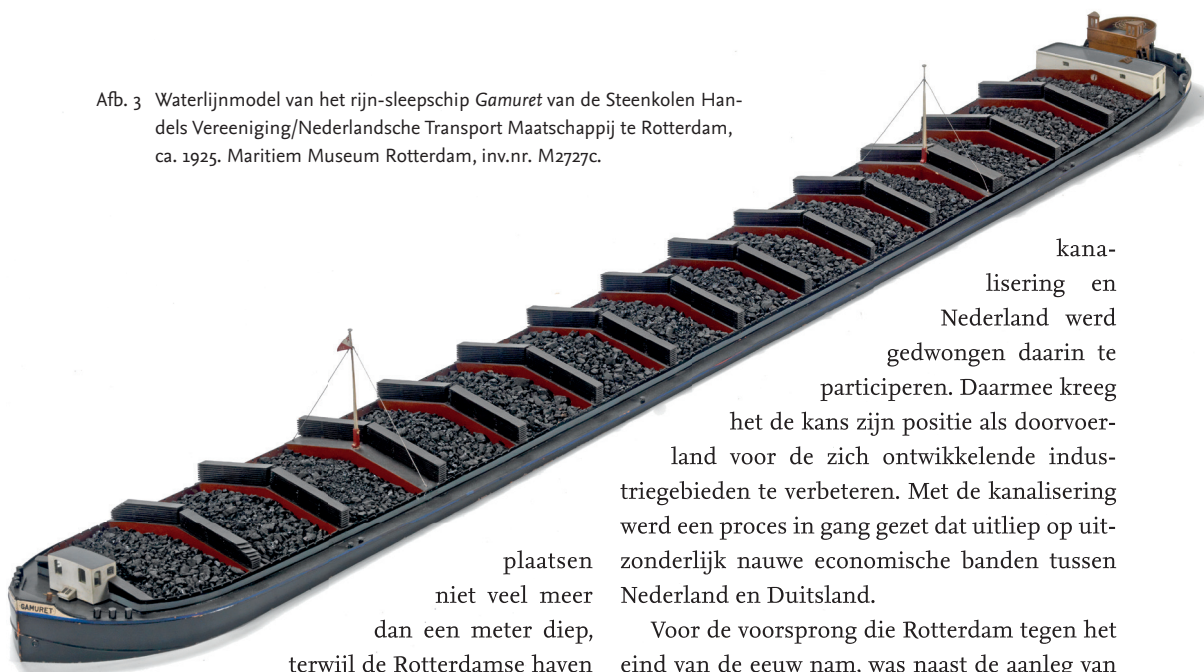
Omdat er geregeld geschillen waren over de vaarweg, was bij de Akte van Mainz afgesproken dat technici van de CCR de bevaarbaarheid van de Rijn zouden controleren. Totdat de Pruisische commissaris dat in 1847 initieerde, was dit nooit gebeurd. Die deed dit omdat hij concurrentie van parallelle spoorwegen vreesde. In 1846 had de spoorlijn Bazel-Straatsburg de Rijnvaart op dat traject teniet gedaan.⁹ Soortgelijke ontwikkelingen elders leken niet denkbeeldig. Na de inspectie waren de commissarissen vooral negatief over het Nederlandse deel van de Rijn, waar de vaargeulen in erbarmelijke staat waren. Gedurende de jaren 1840 waren er al conflicten geweest omdat de Duitsers de indruk hadden dat dit hun overzeese contacten belemmerde. Doordat de Rijn een delta vormde, was de hoeveelheid water in elke tak van de rivier in Nederland minder dan in de Duitse Rijn. Volgens Nederland waren de technische problemen die dit met zich bracht onoplosbaar. In Duitsland geloofde men dit niet.¹⁰

Dat de Nederlandse Rijnarmen in een erbarmelijke staat verkeerden, was juist. De Waal – de belangrijke scheepvaartroute – was op sommige

Afb. 2 Een steenkolenaak actief in het Ruhrgebied, afgemeerd aan de zachte rivieroever. Ingekleurde tekening door C.E. Heymann, 1878. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. P264-1.



Afb. 3 Waterlijnmodel van het rijn-sleepschip *Gamuret* van de Steenkolen Handels Vereniging/Nederlandsche Transport Maatschappij te Rotterdam, ca. 1925. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. M2727c.



plaatsen
niet veel meer
dan een meter diep,
terwijl de Rotterdamse haven
vanuit zee alleen bij hoog water kon
worden bereikt. Berlijns boodschap was dat Nederland dit moest verbeteren en het niet geaccepteerd zou worden dat de Rijn, na in Pruisen te zijn genormaliseerd, eindigde in een moeras.

In 1850 paste minister van Binnenlandse Zaken Thorbecke mede daarom het rivierenbeleid aan. De Pruisische verwijten wees hij niet zondermeer van de hand. Met het oog op de Akte van Mainz had Nederland meer moeten doen. Hij initieerde daarom het bouwen van zomerdijken en kribben.¹¹ Toen dat in de jaren 1860 onvoldoende bleek, werd ertoe overgegaan te baggeren. Vanaf 1849 werd inspectie door Rijnvaartcommissarissen, later door een technische commissie van de CCR, een terugkerend verschijnsel en een instrument van de CCR om druk te zetten op het normaliseringsproces. Dat de CCR die rol kon spelen, kwam omdat de lidstaten wisten dat de commissie de facto een instrument was van de machtigste Rijnstaat, Pruisen.

De Rijnvaart werd overeind gehouden omdat Pruisen de gevolgen vreesde van een dominantie positie voor het spoor en de daarbij horende monopolistische marktverhoudingen. De Rijnvaart hield de transportmarkt concurrerend, wat van belang was voor de opkomende Pruisische industrie. Vandaar dat Berlijn het initiatief nam tot

kanaliserings en
Nederland werd
gedwongen daarin te
participeren. Daarmee kreeg
het de kans zijn positie als doorvoer-
land voor de zich ontwikkelende industriegebieden te verbeteren. Met de kanalisering werd een proces in gang gezet dat uitliep op uitzonderlijk nauwe economische banden tussen Nederland en Duitsland.

Voor de voorsprong die Rotterdam tegen het eind van de eeuw nam, was naast de aanleg van de Nieuwe Waterweg, de normalisering van de Rijn doorslaggevend. Toen dat proces rond 1890 zijn voltooiing naderde, nam de schaal van het Rijnvervoer sprongsgewijs toe, waardoor dit aanzienlijk goedkoper werd. Slepen van 400 meter lang bestaande uit een stoomsleper plus vier tot zes ijzeren aken vervoerden tot 6000 ton. Rond 1850 was zo'n sleep slechts 50 meter lang geweest en de capaciteit niet meer dan 600 ton.¹² De schaal van het railvervoer was stabiel. Tussen 1890 en 1915, toen de kanalisatiewerken zo'n beetje voltooid waren en de rivier van Rotterdam tot Mannheim steeds tenminste 2,5 meter diep, daalden de kosten van het rivierverkeer met 75 procent. Daarentegen stegen de spoorwegtarieven in Nederland met negen procent en daalden ze in Duitsland met hetzelfde percentage.¹³ Ook was na een aantal verbeteringen aan de Nieuwe Waterweg de verbinding tussen Rotterdam en de zee inmiddels in orde.

Aangezien de industrie in het Ruhrgebied in deze periode definitief overschakelde op massaproductie en groeiende hoeveelheden erts voor zijn hoogovens en graan voor zijn arbeiders nodig had, en Duitse steenkolenmijnen steeds grotere hoeveelheden kolen kwijt moesten, werd Rotterdam de haven van het Ruhrgebied en daarmee dominant in de regio Le Havre-Hamburg.¹⁴

Aangezien Rijntransport stortgoed betrof, werd het vooral een stortgoedhaven. Rotterdam werd weliswaar de grootste haven, maar hierdoor wel eenzijdig.¹⁵ Tot de Tweede Wereldoorlog betrof het vervoer bijna uitsluitend erts, hout, graan en steenkool. Aangezien de eerste producten stroomopwaarts en de laatste stroomafwaarts gingen, werd tussen die twee stromen een ongekend evenwicht bereikt, waardoor de kosten van dit vervoer verder konden dalen.

De Rotterdamse haven na de oorlog

De kernactiviteit van de hooggespecialiseerde en daarmee eenzijdig ontwikkelde industrie in het Ruhrgebied betrof ook na de oorlog aanvankelijk het delven van steenkool, het produceren van ijzer en staal en het fabriceren van machines. De kolenproductie bereikte in 1956 zelfs een hoogtepunt van 125 miljoen ton gedolven door 484 duizend arbeiders. Al in 1958 zette echter een daling in.¹⁶ Ruim 60 jaar later, in 2010, werd nog

slechts negen miljoen ton kolen opgegraven.¹⁷ Net als alle Westerse landen had Duitsland na de oorlog een steeds hoger energieverbruik, maar in toenemende mate kwam die energie uit olie. Aanvankelijk werd olie voor het Ruhrgebied van Rotterdam met Rijntankers naar de Duitse industriegebieden vervoerd, maar al snel werden plannen voor de aanleg van pijpleidingen ontwikkeld. Daarmee was het verkeer dat door de ligging van spoor- en waterwegen werd bepaald opeens *footloose*. Dat de belangrijkste pijpleiding bij Rotterdam zou beginnen, was niet meteen duidelijk. Ook van Marseille (waar via het Suezkanaal aangevoerde olie Europa kon binnenkomen) en Wilhelmshafen werden pijpleidingen naar de Duitse industriegebieden aangelegd.¹⁸ De combinatie van een haven waar elke tanker kon binnenlopen en een pijpleiding – de Rotterdam-Rijn pijpleiding (1960) – wist alleen Rotterdam op korte termijn te bewerkstelligen. Tussen 1946-1950 en 1971-1975 werd de invoer van ruwe

Afb. 4 Kaart van Rotterdam met het Botlek- en Europoortgebied, uitgegeven door de Stichting 'Havenbelangen' Rotterdam bij haar 25-jarig jubileum op 21 december 1958, door F.W. Michels. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. K5596.



olie en olieproducten van de zeezijde in de haven vijftig keer zo groot; de invoer van de landzijde vijftig maal. De uitvoer naar de landzijde werd 63 maal zo groot, naar de zeezijde 53 maal. Met andere woorden, Rotterdam importeerde ruwe olie en voer die ten dele door naar Duitsland, maar raffineerde ook een deel zelf, terwijl ook steeds meer olieproducten vanuit Duitsland, al dan niet voor de doorvoer werden aangevoerd.¹⁹

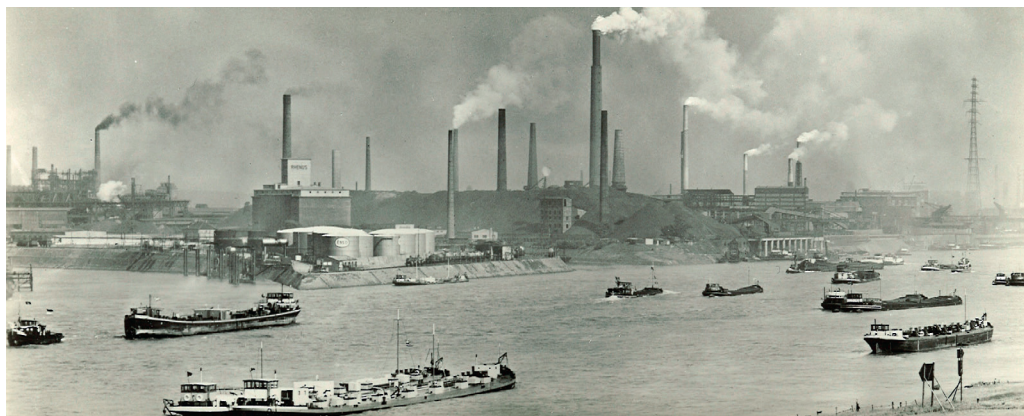
Dit kwam doordat het havenbedrijf alert reageerde op de groeiende schaal van de olietankers en doordat men een snelle aanleg van het Europoortgebied (1958-1963), waar de grootste tankers konden landen, wist te realiseren. Maar ook de positie die Shell al in die haven had, was hierbij bepalend.²⁰ Rotterdam wist zo zijn positie als de grootste zeehaven voor Duitsland en zelfs het Europese continent te consolideren. Nog meer dan voor de oorlog werd het evenwel een eenzijdig ontwikkelde haven. Het was alles olie wat de klok sloeg.

De neergang van de haven

Rotterdam is nog steeds de grootste haven van Europa en elk jaar weer komt het havenbedrijf met mooie cijfers. Desalniettemin is er reden tot pessimisme. De kernactiviteit, de industrie in

het Ruhrgebied, betrof ook na de oorlog het delven van steenkool, het produceren van ijzer en staal en het fabriceren van machines. Deze sectoren zijn in Europa nauwelijks nog rendabel. Niet langer is Noordrijn-Westfalen, de Duitse deelstaat waar Nederland aan grenst, de motor achter Duitslands economische successen. Beieren en Baden-Württemberg zijn thans de economisch sterkste, meest dynamische deelstaten. Voor de 19de-eeuwse industrie langs de Ruhr en Beneden-Rijn lijkt er nauwelijks toekomst. Voor zover er nog kolen nodig zijn, worden die ingevoerd, voor het leeuwendeel uit de Verenigde Staten. Bovendien leek ook de staalproductie in het Ruhrgebied er in de jaren zeventig en tachtig uit te worden geconcentreerd. Om dat te voorkomen investeerden de staalconcerns vanaf de jaren tachtig enorm in hun productiviteit. In 2012 kon hierdoor met slechts 30 procent van de arbeiders evenveel staal worden geproduceerd als in 1980. Niettemin waren de resulterende kostenbesparingen niet voldoende om groei te genereren. Het aantal arbeidsplaatsen daalde met meer dan 100.000. Desondanks zijn de twee grootste ijzer- en staalproducenten van Duitsland, *ThyssenKrupp Steel Europe* en de *Hüttenwerke Krupp Mannesmann* (HKM) nog immer in Duisburg gevestigd. Daar vloeit de Ruhr in de Rijn

Afb. 5 Panoramafoto getiteld 'Industrie en scheepvaart in het Ruhrgebied' in een uitgave van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, met kolenopslag en olietanks, 1957. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. FS5507.



en vormt Duisburg-Ruhrort – de grootste binnenvaarthaven ter wereld –, als vanouds de schakel tussen het verkrummelende centrum van Duitse nijverheid en de Nederlandse Noordzeehavens.²¹ Van de bedrijvigheid rest nog wel wat, maar in de *Montanindustrie* – de Duitse term voor het conglomeraat van mijnbouw, hoogovens, staalfabrieken en walserijen – zijn sinds 1970 alleen in het Ruhrgebied al meer dan een half miljoen arbeidsplaatsen verloren gegaan.²²

Door sluiting van mijnen, de ontwikkelingen in de staalindustrie en de verplaatsing van het economische zwaartepunt van Duitsland naar het zuiden, vinden jongeren in het Ruhrgebied moeilijk werk. In voormalige industriesteden als Gelsenkirchen of Dortmund ligt de werkloosheid ver boven het niveau van Noordrijn-Westfalen of van Duitsland als geheel. Jonge mensen met talent trekken weg. Sinds de jaren zestig, toen het gebied 5,7 miljoen inwoners telde, is dit met een half miljoen – bijna 9 procent – gedaald en die daling gaat in een versneld tempo voort.²³ In de hoogtijdagen van de Ruhr-industrie werd via de Nederlandse havens en de Rijn erts aangevoerd voor de hoogovens, graan om de bevolking te voeden, hout om de mijnen te stutten. Na de Tweede Wereldoorlog werden de transportstromen aangevuld door immense stromen olie en in het Pernis geraffineerde olieproducten.²⁴ Inmiddels loopt de omvang van bijna alle goederenstromen terug of zijn er redenen ervan uit te gaan dat zij binnen afzienbare tijd terug gaan lopen. Het verval van deze centra tot postindustriële probleemgebieden heeft daarom enorme implicaties. Niet voor niets daalt het aandeel van de Rotterdamse haven in de werkgelegenheid en het BBP al jaren.²⁵

Volgens het Havenbedrijf zorgden de haven en de ermee verbonden industrie in 2010 voor zo'n 57.000 arbeidsplaatsen. In 1987 waren dat er nog 75.000. Daarmee is het aandeel van de haven en alles wat ermee samenhangt in de werkgelegenheid gedaald van 1,1 naar 0,6 procent. Volgens een rapport over het macro-economisch belang van de haven uit 2005 zou de havenge-

bonden toegevoegde waarde in procenten van het bruto nationaal product (BNP) zijn gedaald van 2,5 procent in 1987 en 2,7 procent in 1988 tot 1,6 procent in 2002. Daarna trad herstel in. Niettemin werd in 2011 het niveau van 1,6 procent nauwelijks meer bereikt.²⁶

Behalve dat de zware industrie in het Ruhrgebied goeddeels tot het verleden behoort, is het voor Nederland problematisch dat Duitsland overstapt op alternatieve energie. De elektriciteitsbehoefte wordt er inmiddels voor 23 procent uit zonne- en windenergie gedekt en men streeft er naar dat percentage in 2020 tot ten minste 35 procent op te voeren. Tegelijkertijd worden maatregelen genomen om energie te besparen en benzine door groene stroom te vervangen. In 2020 moeten één van de tweeënvijftig miljoen Duitse auto's op elektriciteit rijden; in 2030 moeten dat er zes miljoen zijn.²⁷ De Duitse energiepolicies is ook gemotiveerd door een streven onafhankelijk te worden van politiek onbetrouwbare gebieden als Rusland en het Midden-Oosten. De laatste jaren is er dan ook sprake van een toenemend gebruik van de vervuulende, maar overvloedige bruinkool. Voor Rotterdam en zijn petrochemische industrie is dit alles bedreigend. De toekomst van die haven is dan ook onzeker nu, naast de doorvoer van droge bulkten behoeve van een kwijnend Ruhrgebied, ook de oliesector door deze ontwikkelingen in de gevaarzone terecht lijkt te zijn gekomen.

Met het verval van het Ruhrgebied en het tanend belang van de olieaanvoer, staat de doorvoer via de havens, de Rijn, en het wegen-, pijpleidingen- en het spoorwegnet op de tocht. De containeroverslag – de sector die de positie van de Rotterdamse haven veilig moet stellen – concentreert zich eveneens steeds meer op de industrieel wegzakkende gebieden vlak over de grens.²⁸ De meer dynamische Zuid-Duitse gebieden, waar de industrie zich de laatste decennia concentreert, worden vanuit Antwerpen en vooral de Duitse havens Hamburg en Bremen bediend.²⁹ Slechts de ontwikkeling van de oude stortgoedhaven van Duisburg-Ruhrort



Afb. 6 Luchtopname van de Rotterdamse haven circa 1988, met de oliaffinaderijen rondom het oude dorp Pernis door Martin van Vugt/Photo Sea Sky Martin. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. FS10884.

tot containerterminal kan voor Rotterdam een lichtpuntje betekenen. Dit zou temeer het geval zijn als het ooit mocht lukken de Betuweroute tot voorbij Emmerik door te trekken. Aangezien zo'n verlenging miljardeninvesteringen van de Duitse spoorwegen en daarmee indirect van de Duitse overheid vereist, investeringen die slechts de concurrentiekracht van de Rotterdam ten opzicht van de Duitse havens zou verbeteren, kan dat nog wel even op zich laten wachten. Onderzoek toont verder aan dat de Duitse en Vlaamse overheden, in tegenstelling tot de Nederlandse, hun havens actief steunen, daarmee de Europese regels wellicht niet naar de letter, dan toch naar de geest met de voeten tredend.³⁰ In dit licht lijkt het doortrekken van de Betuweroute ver buiten het blikveld van de door Duitse belangen gedreven politiek van de *Deutsche Bahn* te liggen. Voorlopig lijkt de doorvoer van de Rijnmondhavens naar de delen van het achterland voorbij het Ruhrgebied op drijfzand gebouwd, terwijl met de ontvolking en verpaupering van dat Ruhrgebied ook de fundamenteën onder belangrijke exportmarkten voor de landbouw en industrie weggeslagen dreigen te worden. Tot Nederland dringt dit alles, zo lijkt het, nauwelijks door.

Conclusie

Rotterdam is niet de natuurlijke haven van het Ruhrgebied. Dat het dat werd, kwam doordat de

Rijn in de 19de eeuw werd gekanaliseerd. Dat was een Pruisisch initiatief bedoeld om te voorkomen dat die industrie afhankelijk zou worden van spoorwegen en de daarbij horende monopolistische transportmarkt. Toen het proces van kanalisatie voltooid was, werden de Duitse industriegebieden steeds afhankelijker van de aan- en afvoer bulkgoederen als graan, erts en steenkool. Rotterdam en zijn achterlandverbinding waren daarvoor beter geschikt en goedkoper dan welke ander haven ook. Daardoor werd Rotterdam de grootste haven van het grootste industriegebied van Europa, het Ruhrgebied. Dat het die positie na de Tweede Wereldoorlog kon handhaven, kwam doordat de havenautoriteiten sneller dan die in andere havens reageerden op de behoefte aan toegang voor mammoettankers. Ook de aanwezigheid van Shell in de haven was voordeling. Door de aanleg van het Europortgebied en de Rotterdam-Rijn-oliepijpleiding wist Rotterdam zijn dominante positie in het Europese transportnetwerk tot de jaren tachtig te handhaven. Daarna begon het achterland – het Ruhrgebied – zodanig in verval te raken dat zijn aandeel in de Nederlandse economie begin te kwijnen. De te verwachten dalende behoefte in Duitsland aan geïmporteerde olie en olieproducten zal dit proces nog versterken.

Ondergaan of overleven

De maritieme industrie tussen 1945 en 2016

Scheepvaart en scheepsbouw hebben in het collectieve geheugen de status van historisch icoon verworven. Nederlanders zien hun land immers graag als een zeevarende natie met een eeuwenlange maritieme traditie. Dat die traditie niet alleen door het koesteren van een maritieme identiteit in stand kan worden gehouden, blijkt wel uit de ontwikkeling van de maritieme industrie na de Tweede Wereldoorlog. Hoewel de bedreigde scheepsbouwsector – bestaande uit werven en toeleveranciers – een sterke overlevingsdrang vertoonde, vormde de mogelijkheid tot ondergang een voortdurend, reëel gevaar.¹ Juist het krampachtig pogen om de grote scheepsbouw voor ons land te behouden, werd de maritieme industrie bijna fataal.

Japanse concurrentie

Na de Tweede Wereldoorlog wist Nederland zijn sinds circa 1880 opgebouwde internationale marktpositie als scheepsbouwland snel te herstellen.² In 1950 stond ons land op de vijfde plaats van de wereldranglijst, althans wat betreft de gebouwde hoeveelheid bruto tonnage. Met name de naoorlogse opleving van de internationale handel en de schaalvergroting in de tankvaart maakten in de jaren vijftig de perspectieven voor de maritieme industrie gunstig. Een punt van zorg was wel dat door de opkomst van het vliegtuig de vraag naar passagiersschepen sterk daalde. Niettemin bleef de Nederlandse scheepsbouw gedurende de jaren vijftig en het begin van de jaren zestig tot de wereldtop behoren. De sector slaagde erin om niet lager te dalen dan de zesde plaats op de ranglijst van de wereldscheepsbouw. Toch baarde het sommige betrokkenen zorgen dat het tonnage aan staal dat met name door Japan – maar ook door

West-Duitsland – werd verwerkt onrustbarend snel toenam. In 1965 was voor Nederland een dertiende positie op wereldschaal nog het maximaal haalbare.

Tegenover Japan stond de traditionele scheepsbouw in Nederland en andere Europese landen machteloos. Lange tijd was er nauwelijks geïnvesteerd in werven en veel Europese scheepsbouwers geloofden stellig in de mythe van hun superieure scheepsbouwkennis, gestoeld op eeuwenlange ervaring. Aan concurrentie dacht men nauwelijks, laat staan aan een concurrent uit Azië. De wet van de remmende voorsprong sloeg dus ongenadig toe. Plotseling bleek de productie van grote vrachtschepen in Europa niet alleen te duur, maar ook te weinig efficiënt. Vanwege hoge loonkosten, traditionele constructiemethoden en een gebrek aan managementvaardigheden bleek de scheepsbouw niet in staat om snel om te schakelen naar een

moderne bedrijfsvoering. Lange tijd werd ontkend of genegeerd dat een Aziatisch land een serieuze concurrent voor de Nederlandse werven zou kunnen zijn. Dat is goed terug te zien in kranten uit de jaren vijftig. Japanners ontbeerden immers de benodigde vakkennis, de aloude scheepsbouwtraditie en men verwachtte dat het allemaal van tijdelijke aard zou zijn. Veel kranten noemden verontrust dat de Verenigde Staten de Japanse scheepsbouw subsidieerde in een poging het land tot een krachtige, zelfstandige natie te maken, waar het communisme geen voet aan de grond zou kunnen krijgen.

Deze ideeën leidden ertoe dat de Nederlandse scheepsbouwers in de jaren vijftig vooral afwachtten tot de situatie zou verbeteren. Men bleef aan het werk door opdrachten van allerlei aard aan te nemen en hoopte zo te overleven. Op sommige werven werden wel wat pogingen gedaan om het productieproces te moderniseren. Zo maakten de grote werven eindelijk massaal de overstap naar reeds langer bestaande technieken als optisch afschrijven en lassen. Sectiebouw – waarbij onderdelen van schepen als blokken worden gemaakt en in elkaar gezet – was weliswaar bekend uit Amerika en werd ook in Japan toegepast, maar in ons land vond deze bouwme-

thode nog nauwelijks weerklank. Productiewijze en logistiek op de werf zouden voor deze techniek moeten worden aangepast, maar vanwege het gebrek aan opdrachten ontbrak het geld om werfterreinen ingrijpend te moderniseren.

De overheid grijpt in

Medio jaren zestig realiseerden de media zich dat de Japanse concurrentie niet van tijdelijke aard zou zijn en dus ook niet kon worden genegeerd of gebagatelliseerd. Met name de Nederlandse arbeidsmentaliteit en de daaruit voortvloeiende loonkosten werden als belangrijke oorzaken voor de deplorabele situatie van de scheepsbouw in ons land beschouwd: 'Zolang in Europa een mentaliteit bestaat die de arbeid eer een vloek dan een zegen noemt, die korter en minder werk haast belangrijker acht dan hogere verdienste, zal concurrentie met een land als Japan een illusie blijven. En naast Japan komt straks China, met veel meer mensen en een nog groter fanatisme. Wat zich nu afspeelt in de scheepsbouw zal zich dan ook in andere industrieën gaan voordoen.'³

De scheepsbouwers deden – evenals hun collega's in andere Europese landen – een beroep op de regering. Men vroeg om financiële steun



Afb. 1 De werf Gusto in Schiedam richtte zich al in de tweede helft van de jaren zestig op de offshore-industrie. Het vijfpalige booreiland Sedneth II werd in 1968 gebouwd. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. FS3416.

om in de toekomst te kunnen blijven bestaan en om internationaal ingrijpen of internationale afspraken zodat de Japanse expansiedrift betuigd kon worden. De overheid gaf voorzichtig gehoor aan de noodkreet. In 1965 werd de Commissie Nederlandse Scheepsbouw – meestal de Commissie Keyzer genoemd – in het leven geroepen om onderzoek te doen naar de stand van zaken in de Nederlandse scheepsbouw.

Bezoeken aan ultramoderne werven in Zweden en Japan overtuigden de commissieleden ervan dat de traditioneel opgezette Nederlandse werven op langere termijn geen schijn van kans maakten. Eén van de scheepsbouwers die bij een dergelijk bezoek betrokken was, merkte later op: 'We stelden vast dat de technologie daar eigenlijk niet zo veel voorstelde, maar dat vooral de organisatie van het scheepsbouwproces een bedreiging voor ons was.'⁴ De Commissie deed na afloop van zijn onderzoek in een rapport aanbevelingen voor samenwerking tussen grote en middelgrote werven, voor het toepassen van seriebouw, voor fiscale en andere financiële faciliteiten om moderne scheepsbouw mogelijk te maken en voor verhoging van de arbeidsproductiviteit.

Aangezien er geen controle was op de concrete uitwerking van deze aanbevelingen, bleef het bij een aantal losstaande initiatieven van bestaande werven. Sectiebouw werd langzamerhand ingevoerd op de grotere werven en het klinken verdween geheel. Ook werd er door specialistische bureaus onderzoek gedaan naar de arbeidsproductiviteit op de werven. Daarvan werden lijvige verslagen gemaakt, maar vaak ontbraken de kennis en de middelen om de aanbevelingen ook daadwerkelijk te realiseren. Relatieve nieuwkomers in de scheepsbouwwereld, zoals Cornelis Verolme en Kommer Damen, gingen verder dan hun concurrenten in hun veranderingsgezindheid. Verolme had bijvoorbeeld in de jaren zestig een goede ontwerpafdeling, waar volop met computers werd gewerkt. Kommer Damen wist seriebouw en standaardisering van werkschepen tot een succesvol concept te ontwikkelen. Hij liet de casco's van zijn schepen

altijd elders bouwen, vanaf de jaren zeventig in Oost-Europese lagelonenlanden.

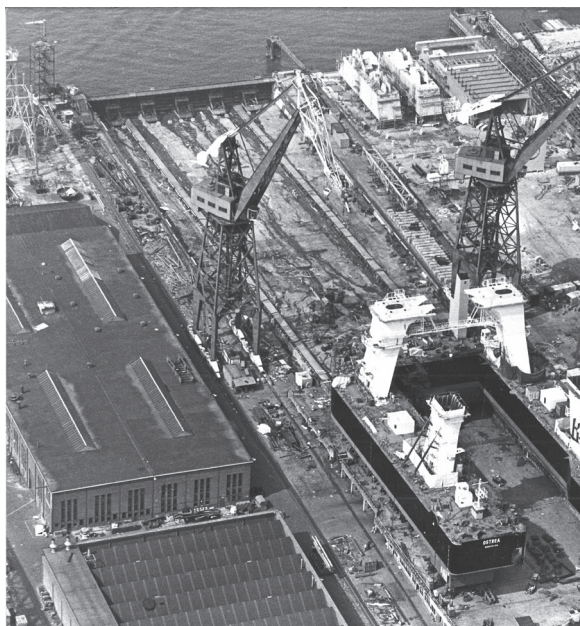
De overheid droeg in dit alles een steentje bij. Zo was er in 1967 een sectorspecifieke steunmaatregel in werking getreden: de rente-overbruggingsregeling zeescheepsnieuwbouw. Deze ingewikkelde regeling was van toepassing op de bouw van zeeschepen vanaf 150 bruto registerton en was ingesteld ten behoeve van de nafañanciering van nieuwbouwopdrachten. Het geld werd uitgekeerd aan reders die hun schip in eigen land lieten bouwen en kwam indirect de maritieme industrie ten goede. Verder was er een wildgroei van individuele regelingen met werven ontstaan, in de vorm van kredieten, garanties of deelnemingen bij de Nationale Investeringsbank (NIB). De scheepsbouwsteun dreigde echter een bodemloze put te worden, terwijl substantiële resultaten uitbleven.

Herstructurering en subsidiëring

De overheid besloot medio jaren zeventig dat de scheepsbouwsector structureel zou moeten veranderen, want met stop- en lapwerk zou men het niet redden. De Beleidscommissie Scheepsbouw kreeg in 1976 opdracht om door middel van capaciteitsaanpassing en herstructurering de Nederlandse scheepsbouw te herscheppen tot een gezonde bedrijfstak. Daartoe clusterde de Commissie alle werven in vijf werfgroepen, die elk de opdracht kregen om de minst rendabele onderdelen af te stoten en om te investeren in de meest kansrijke.

Tegelijkertijd werd een nieuwe steunmaatregel geïntroduceerd: de verliesparticipatie. Deze regeling uit 1977 bepaalde dat de overheid voor 75 procent zou participeren in het voorgerecalculeerde verlies van nieuwbouworders. De overige 25 procent van het verlies was voor rekening van de werf. Het aandeel van de overheid bestond voor de helft uit subsidies, terwijl de andere helft bestond uit zogenaamde bijzondere achtergestelde leningen (bagl's). Bijna van meet af aan kregen deze leningen echter ook het karakter van subsidies.

- Afb. 2 Het hefschip *Ostrea* in aanbouw bij de Rotterdamsche Droogdok Maatschappij (RDM). Dit was één van de grote werven die uiteindelijk het onderspit moesten delven. Foto: Henk van Westering, 1981. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. FS3101.
- Afb. 3 Als Directeur-Generaal Industrie wilde Josef Molkenboer de grote scheepsbouw behouden. De foto dateert uit 1979, toen Molkenboer (midden) aanwezig was bij een kiellegging bij de Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij te Amsterdam. Foto: *Het Vrije Volk*. Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. FS3081.



In 1980 werd de verliesparticipatie omgezet in de regeling generieke steun voor zeescheepsnieuwbouw. Per werf werd een budget vastgesteld op basis van de gemiddelde nieuwbouwomzet over de voorgaande drie jaar. De generieke steun bedroeg een bepaald percentage, variërend van 1,5 tot 15 procent van de contractsom. In de loop der jaren zou de generieke steun langzaam worden afgebouwd.

In praktijk werden de maatregelen van de Beleidscommissie Scheepsbouw slechts zeer beperkt doorgevoerd. Sommige werfgroepen bestaande uit middelgrote en kleinere werven voeren een eigen koers, terwijl de overheid vooral invloed uitoefende op de grote scheepsbouw. Deze sector ontving het grootste gedeelte van alle steunmaatregelen en werd door clustering tot inefficiënte en slecht geleide grote werven kunstmatig in stand gehouden. Terwijl de Nederlanders juist bij de bouw van tankers en containerschepen geen schijn van kans maakten tegen de Japanners en inmiddels ook de Koreanen. De loonkosten daar waren veel lager en op den duur werden vrachtschepen alleen nog in het Verre Oosten gebouwd. De grote werven in

traditioneel belangrijke scheepsbouwlanden als Groot-Brittannië en Zweden verdwenen dan ook in de jaren zeventig en tachtig allemaal.

In Nederland was een belangrijk probleem dat veel van de grote werven slecht werden gemanaged, terwijl het personeel zich niet verantwoordelijk voelde voor de gang van zaken. Een oud-scheepsbouwer omschreef dat als volgt:⁵ 'Ik kwam van een klein en overzichtelijk familiebedrijf. Zelf was ik vreselijk betrokken, maar ook het personeel was betrokken. In mijn tijd bij Rijn-Schelde-Verolme kwam ik op al die grote werven. De leegloop en desinteresse daar vond ik verschrikkelijk.' Het naar Japanse stijl gevormde grootbedrijf Rijn-Schelde-Verolme (RSV, opgericht in 1971) verzwolg in totaal 2,7 miljard gulden aan overheidsgeld. In 1983 moest RSV alsnog surseance van betaling aanvragen. De parlementaire RSV-enquête van 1984 legde pijnlijk bloot welke fouten waren gemaakt. Achteraf omschreven betrokkenen het concern als een mislukte samenwerking die de overheid tegen elke prijs in stand wilde houden.⁶ Alle steunmaatregelen van de regering konden niet voorkomen dat de grote en een deel van de mid-



delgrote scheepsbouw uit Nederland verdwenen.

Schrijnend is dat bij de motieven tot behoud van de grote scheepsbouw nationale trots op een rijk maritiem verleden een rol speelde. Topambtenaar Josef Molkenboer, die een zeer belangrijke rol speelde in de scheepsbouwsector van de jaren zeventig, vond de scheepsbouw een uiterst sympathieke industrie en vocht voor het behoud ervan. Hij zei daarbij dingen als: ‘We zijn groot geworden door het water. De Japanners kúnnen helemaal geen schepen maken, WIJ kunnen schepen maken!’⁷ Scheepsbouwer Kommer Damen zag dat anders:⁸ ‘Ze dachten nog dat je hier nieuwbouw kon doen, terwijl het allemaal naar het Verre Oosten ging vanwege de lage lonen. Daar hadden ze gewoon conclusies uit moeten trekken. Verolme had misschien best een heel groot wereldwijd concern kunnen worden met zijn productie in Japan en later in Zuid-Korea.’

Luctor et emergo

Het sluiten van de grote werven in de loop van de jaren zeventig en tachtig heeft in de publieke opinie veel aandacht gekregen vanwege massaoslagen en stakingen in de grote steden.

Over het algemeen wisten de kleinere werven – geconcentreerd in de omgeving van Rotterdam en in Groningen – zich in deze periode beter staande te houden. Zij initieerden eigen samenwerkingsvormen – dus niet door de overheid afgedwongen – en begonnen zich in de jaren negentig meer en meer te specialiseren in de bouw van technisch ingewikkelde schepen van een hoogwaardige kwaliteit. Nichemarkten zoals offshore, jachtbouw of baggerindustrie boden nieuwe kansen, waarbij product- en procesinnovatie hand aan hand gingen. Casco's werden veelal in goedkope landen gebouwd, terwijl de afbouw op de nog bestaande Nederlandse werven plaatsvond. Tegelijkertijd werd door de overheid het subsidiestelsel afgebouwd en dat gebeurde ook in de omringende landen. De scheepsbouw leerde weer op eigen benen te staan en vormde samen met toeleveranciers en kennisinstituten een maritiem cluster.

Toen de grote werven in Amsterdam en Rotterdam verdwenen, kwam de maritieme identiteit letterlijk buiten het gezichtsveld van de meeste Nederlanders te liggen. Daarnaast bleef RSV nog lang als een donkere wolk boven het



Afb. 4 Bij de Groningse scheepswerf Pattje werden in de tweede helft van de jaren tachtig werkschepen (suppliers) voor de offshore-industrie gebouwd. Hier de tewaterlating van de *Broco Bird* voor A.P. Möller. Maritiem Museum Rotterdam inv.nr. DB8503.

zelfbewustzijn hangen. Pas heel langzaam groeide bij het grotere publiek het besef dat met vallen en opstaan een nieuwe maritieme industrie was ontstaan. Vergeleken met de tijden van de grote scheepsbouw was de Nederlandse positie weliswaar mondiaal ingeperkt, maar die gaf vanwege de hoge kwaliteit en complexiteit van de maritieme industrie toch alle reden tot trots. In de meeste Europese landen was immers geen alternatief voor de grote scheepsbouw teruggekomen, maar Nederland specialiseerde zich in bijvoorbeeld baggerwerktuigen en superjachten, terwijl toeleveranciers en kennisinstituten vakmanschap en kwaliteit combineerden. *Schut-tevaer* schreef op 12 augustus 2013 trots: 'Nederland is qua omzet de grootste superjachtbouwer ter wereld. In totaal ging er 936 miljoen euro om in de Nederlandse superjachtindustrie. (...) De gemiddelde prijs van een superjacht bedraagt in Nederland 46,8 miljoen euro. (...) In de top 15 van wereldwijde jachtenbouwers staan drie Ne-

derlandse werven.'

Anno 2015 waren de resultaten van de Nederlandse maritiem-technologische sector nog steeds goed te noemen, ondanks de economische crisis.⁹ De omzet steeg met 9,4 procent tot 8,2 miljard euro. De werkgelegenheid bleef nagenoeg gelijk en er werden 63 zeegaande schepen opgeleverd. Branchevereniging Netherlands Maritime Technology (NMT) riep haar leden op: 'Laten we samen de focus leggen op innovatiekracht en ondernemerschap, zodat de branche een instrument is voor het genereren van werkgelegenheid en het in de praktijk brengen van verduurzaming, zowel in Nederland als in exportmarkten'.

Tegelijkertijd waarschuwde NMT haar leden dat 2016 ongetwijfeld minder voorspoedig zou verlopen. Een maritiem-industrieel verleden is immers geen garantie voor een maritiem-industriële toekomst, zo heeft de tweede helft van de 20ste eeuw wel bewezen.



HOLLAND BLOC

TOPSTUK

Het Volmaakt schip van Bernardus Cleynhens in de Koninklijke Bibliotheek

Marieke van Delft

‘Ga naar het ezelshoofd!’. Als dat geroepen werd op volle zee moest je natuurlijk wel weten waar dat zat. Dat kon een scheepsgezel leren door deze prent te bestuderen. In groepen zijn alle onderdelen van een schip benoemd: de vaste onderdelen, vallen en zeilen en onderdelen van de drie masten en de boegspriet.

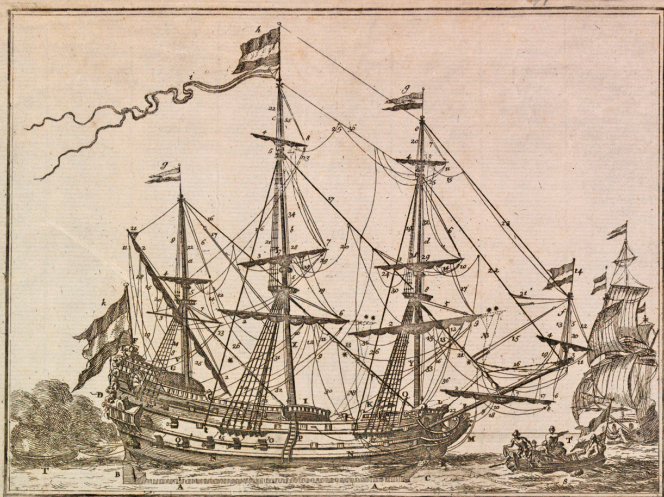
De prent die hier te zien is, werd rond 1750 gedrukt in Haarlem door Bernardus Cleynhens of Cleynhens (1702-1779).¹ Hij was werkzaam in Haarlem vanaf circa 1717 tot aan zijn dood in 1779. Bij zijn overlijden werd een inventaris opgesteld.² Daar lijkt zijn hoofdberoep ‘konst en kaartverkooper’ – kunsthändler en (prent) uitgever – te zijn. Maar vanaf 1742 stond hij ook als (amateur)schilder geregistreerd in het Haarlemse Lucasgilde. Afgaande op de inventaris hadden al deze activiteiten hem geen windeieren gelegd: hij bezat twee huizen en een flink aantal schilderijen, onder andere van Jacob Ruysdael en Jan Steen.

Daarnaast is ook een tachtigtal *konstplaten* beschreven – vermoedelijk de platen van de prenten die hij zelf verkocht. Deze platen zijn genummerd tot 79. Onder nummer vijf zien we beschreven: ‘Een plaat van het Volmaakt schip met 309 ex.’. Hij had bij zijn overlijden dus nog een aantal afdrucken liggen. Het is een bonte verzameling platen: godsdienstige prenten, atlanten, prenten over Amsterdam en Haarlem, beesten – en nog een paar andere scheepsprenten: twaalf platen van schepen van Johannes Porcellis (met 23 ex.); eveneens twaalf platen van schepen van R. Zeeman (vijf ex.); acht platen met zeegevechten, ook van

R. Zeeman (21 ex.) en zes platen ‘Scheepies’ van Jan Baptist Xavery (28 ex.). Van het Volmaakt schip blijken veruit de meeste afdrucken overgebleven te zijn. Het kan natuurlijk dat er zoveel waren omdat die niet verkocht werden, maar ik ben geneigd te denken dat die prent zo populair was dat Cleynhens zorgde dat hij er veel in voorraad had. Te meer omdat Cleynhens niet de enige was die deze prent op de markt bracht. In het Rijksmuseum te Amsterdam is een exemplaar te vinden dat Mattheus Woortman tussen 1759 en 1767 uitgaf. Kennelijk voorzag de prent in een behoefte.

Het is dan ook een leerzaam en instructief object. De termen die een hedendaagse zeeman nog steeds gebruikt zoals kiel of voorstevens of boegspriet staan er natuurlijk op. Maar ook vrij onbekende, die nu lezen als poëzie: de boe-lyns van ‘t kruiszeil, de boelyns van ‘t groote brand-zeil, de paerdelyns van ‘t voor-mars-zeil, het perdoen van de voor-steng, het geusje en de trossen van de groote blind. Voor zeelieden natuurlijk een must om paraat te hebben. Als er snel gehandeld moest worden op volle zee, moest een matroos natuurlijk wel weten waar hij heen moest. Om met de beginvraag van dit stukje te eindigen: het ezelshoofd is te vinden bij nummertje 8 van de fokke- of voorste mast.

Verklaaring der letteren en getalen, aangewezen in het Volmaakt schip ... - Haarlem, : B. Cleynhens, [ca. 1750]. 1 bl. Den Haag, Koninklijke Bibliotheek, KW 258 C 53 [41].



Behelzende de Naamen van alle deszelfs uiterlyke Deelen; als mede van alle de Touwen, Zeilen enz.

Te Haarlem, by Bernardus Cleinhens, Konst- en Kaarteerkooper in de Batejorisstraat.



Interview

Met het gezicht naar de zee

*Interview met hoogleraar
Zeegeschiedenis Michiel van
Groesen*

*Wouter Linmans en
Ad van der Zee*

‘Naast varen en vechten, en varen en verdienen, moeten ook varen en vertellen én varen en verbeelden opnieuw een plaats krijgen in ons idee van wat maritieme geschiedenis is’

Michiel van Groesen, september 2016.¹

Op 30 september 2016 aanvaardde Michiel van Groesen (Den Haag, 1975) de leerstoel Zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden met het uitspreken van zijn oratie *Een zee van mensen*. In de praktijk is hij al sinds 1 september 2015 in die functie actief. De leerstoel Zeegeschiedenis bestaat in Leiden sinds 1979 en werd eerder bekleed door Jaap Bruijn (1979-2003), Femme Gaastra (2003-2010) en Henk den Heijer (2010-2015).

Historisch Tijdschrift Holland sprak met Michiel over maritieme geschiedenis, maritieme identiteit en het reilen en zeilen in academisch Nederland. Het interview vond plaats in brasserie De Tolhuistuin in Amsterdam, direct aan het IJ, zodat tijdens het gesprek op de achtergrond veerponten, binnenvaartschepen, rondvaartboten en een enkel cruiseschip langs voeren. Een passende locatie voor een onderhoud over maritieme geschiedenis.

Michiel van Groesen promoveerde in 2007 op een onderzoek naar de wijze waarop de familie De Bry (spreek uit: De Brie) aan het einde van de 16de eeuw teksten en afbeeldingen van reisverslagen bewerkte en publiceerde. Het ging om alle canonieke Nederlandse reisverslagen die wij kennen uit de late 16de en vroege 17de eeuw, zoals de reis naar Nova Zembla. De familie De Bry vertaalde de verslagen naar het Duits en het Latijn en gaf ze opnieuw uit als koffietafelboek *avant-la-lettre*, in een luxe editie voorzien van talrijke illustraties. ‘Het zijn vooral de illustraties die mensen kennen als je spreekt over De Bry’, vertelt Michiel, ‘en die hebben ze er soms gewoon bij verzonnen. Mijn

Afb. 1 Michiel van Groesen, de nieuwe Leidse hoogleraar Zeegeschiedenis. Foto: Juliën van Eck, Universiteit Leiden.



onderzoek ging over hoe het beeld van de niet-Europese wereld zodoende werd gemanipuleerd door een Nederlandse uitgeverfamilie, gevestigd in Frankfurt, die nooit verder gereisd had dan Londen.' Een van zijn stellingen in het proefschrift is dat de Latijnse vertaling is gemaakt om een meer geleerd en katholiek lezerspubliek aan te spreken, terwijl de Duitse versie juist bestemd was voor een protestants publiek. 'Zo worden katholieken gereduceerd tot christenen in de Duitse editie, terwijl zij in de Latijnse editie gewoon katholieken blijven heten.'

Michiel vertelt hoe hij na zijn promotie werkzaam is geweest als Dr. Ernst Crone-Fellow, verbonden aan het Amsterdamse Scheepvaartmuseum. Toen hij daar eens een lezing gaf over zijn onderzoek, zat de zaal tot zijn verbazing helemaal vol. Dat heeft hem geleerd hoezeer maritieme geschiedenis in Nederland leeft. Sinds enige tijd geeft hij leiding aan een door NWO gefinancierd VIDI-onderzoeksproject over Atlantische geschiedenis. 'We doen onderzoek naar de verspreiding van informatie in de Atlantische wereld en daartoe bestuderen we vooral heel veel kranten. Hoe circuleerden nieuws, informatie, ideeën? Dat raakt natuurlijk heel erg aan maritieme geschiedenis, want de informatiesamenleving in de 17de en 18de eeuw is compleet vervlochten met het maritie-

me. Alles ging immers per schip, ook informatie-uitwisseling. We bestuderen daarvoor heel veel bronnen, niet alleen teksten, maar ook beelden.'

Kritische stemmen beweerden dat de benoeming van Michiel van Groesen tot hoogleraar een breuk zou betekenen met de traditionele maritieme geschiedschrijving zoals die voorheen in Leiden werd bedreven. 'Er zou een breuk ontstaan als ik zou vinden dat de zeegeschiedenis tot dusver niet goed was gedaan', reageert Michiel, 'en dat is zeker niet het geval. Ik denk wel dat zeegeschiedenis (de leerstoel) meer kan zijn dan het in engere zin is geweest, maar dat geldt voor geschiedschrijving in het algemeen: dat draait soms, de accenten verschuiven. Maritieme geschiedenis (het vakgebied) laat zich slecht definiëren, omdat veel mensen een verschillende visie op het vakgebied hebben die varieert van schilderkunst in de 16de eeuw en inpoldering in de middeleeuwen tot de marine van vandaag.' Iedereen geeft zo een eigen invulling aan maritieme geschiedschrijving, maakt Michiel duidelijk. Hij wil daar expliciet géén etiket op plakken, en verkiest juist een zo breed mogelijke definitie van het vakgebied om het tot een heel *inclusief* onderzoeksveld te maken.

'Jaap Bruijn was ontzettend breed georiënteerd en onderzocht visserij, binnenvaart, marine,

Afb. 2 Een groepje indianen houdt een Spanjaard gevangen en giet met een steelpannetje vloeibaar goud in diens mond. Op de achtergrond zijn anderen bezig om het lichaam van een dode Europeaan in stukken te snijden en zijn ledematen op het vuur te roosteren. *Indi Hispanis aurum sitientibus, aurum liquefactum infundunt.* Theodor de Bry, naar anoniem (Frankfurt am Main 1594). Uit: *Collectiones peregrinationum in Indiam occidentalem IV: Girolamo Benzoni, Americae pars quarta. Sive, Insignis & admiranda historia de reperta primum occidentali India a Christophoro Columbo.* Rijksmuseum, Amsterdam.



17de- en 18de-eeuwse reisverslagen. Onder Femme Gastra en Henk den Heijer is het accent verschoven naar handel, handelscompagnieën en expansiegeschiedenis. Nu, in de 21ste eeuw, denk ik dat het ook veel meer over begrippen als maritieme identiteit moet gaan, over maritiem erfgoed en de betekenis die we daaraan geven, en over de vraag waarom we daar nu een andere betekenis aan geven dan eeuwen geleden. Dat zijn vragen die voortkomen uit wat je de cultuurgeschiedenis zou kunnen noemen. Vanuit mijn achtergrond is het logisch dat mijn persoonlijke accenten bij dat soort vragen zullen liggen.’ Maar dat betekent vooral niet dat maritieme geschiedschrijving in Nederland cultuurhistorisch georiënteerd zal worden, benadrukt Michiel nogmaals. ‘Het zou heel raar zijn als één persoon zou bepalen wat het vakgebied wordt. Dat is wat ik expliciet niet wil doen.’

Zonder zijn voorgangers te willen bekritisieren, verduidelijkt Michiel, is het zo dat de academische maritieme geschiedschrijving zich de afgelopen decennia vooral heeft gericht op de handels-

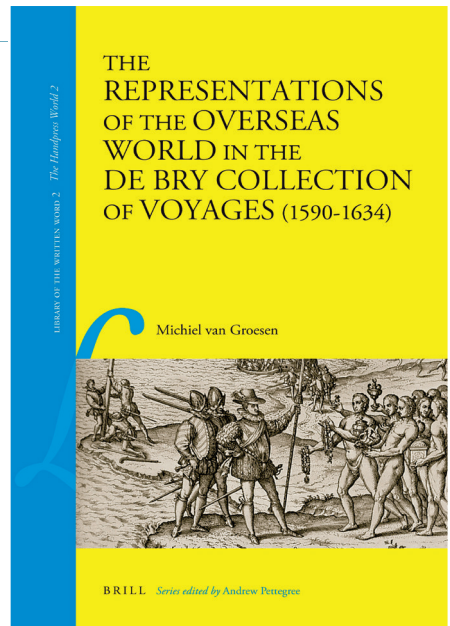
compagnieën, vooral de VOC en de WIC. ‘Maar voor mij is het vak breder. Geografisch gesproken zijn we al breed georiënteerd, alle gebieden ter wereld komen aan bod – hoewel de Stille Oceaan misschien wat minder aandacht krijgt. De geschiedschrijving van het Pacifische Zeegebied zou wel een stimulans kunnen gebruiken. Ook denk ik dat we met betrekking tot onze kennis van de WIC, in relatie tot de VOC, nog steeds een inhaalslag moeten maken. De bestudering van de transatlantische slavenhandel maakt daar zeker deel van uit. En zoals ik al zei is het VIDI-onderzoek naar het Atlantische Zeegebied nog gaande, dus daar ga ik ook mee door.’

In het antwoord op de vraag wat Michiel de komende jaren wil bereiken, grijpt hij terug op de afscheidsrede van zijn voorganger Henk den Heijer. Daarin sprak Den Heijer zijn verbazing uit over het feit dat zoveel van zijn collega-historici in Nederland met de rug naar de zee toe staan. Terwijl de hele geschiedenis van ons land en van Holland in het bijzonder volledig doortrokken is van de zee. ‘Dat vond ik een mooie uitspraak om als vertrek-

punt te nemen', zegt Michiel. 'Bijna alle geschiedenis hier heeft een maritieme component en dat bestuderen is echt niet alleen voorbehouden aan 'zeehistorici', het is veel breder. Je zou willen dat alle historici wat meer naar de zee zouden kijken en dan natuurlijk niet alleen om mooie zonsondergangen te bewonderen. Om dat te bereiken moet je collega-historici ook wat tegemoet komen en daar kan het begrip 'maritieme identiteit' een rol in vervullen. Maritieme identiteit is een fantastische paraplu-term omdat hij niet vakgebonden is en zich ook niet beperkt tot 'geschiedenis'. Iedereen kan zich daar thuis bij voelen. Om onderzoek te doen naar maritieme identiteit hoef je geen maritiem historicus te zijn. Je hoeft zelfs niet eens historicus te zijn. Je kunt dat onderzoek bijvoorbeeld doen door naar schilderijen te kijken, of naar scheepswrakken, of kranten. Het doel van de leerstoel Zeegeschiedenis is contacten en verbanden tussen allerlei disciplines te creëren en die in stand te houden.' Michiel is enthousiast over de vele mooie collecties in grote en kleine musea en wil daaraan bijdragen als ambassadeur, door onderzoekers de ogen te openen voor nieuwe mogelijkheden en hen te wijzen op andere bronnen in museumcollecties en het belang van materiële cultuur.

Het begrip maritieme identiteit past goed bij Michiels wens om in de wetenschap de schotten tussen de verschillende specialisaties en disciplines weg te nemen – 'zonder daarbij te veel met modieuze termen als 'interdisciplinariteit' te strooien' – en met vereende kracht onderzoek te doen. Dat is precies de reden waarom hij met veel plezier over De Bry heeft geschreven: 'Kunsthistorici hadden nog niet naar de teksten gekeken. Onderzoekers van reisverslagen hadden nog niet gekeken naar vertalingen. Dat lag er nog. Het onderzoek viel precies tussen de *cracks* in. Je moet met elkaar blijven praten.'

'Neem nu de stad Amsterdam. Je kunt de Amsterdamse geschiedenis eenvoudigweg niet beschrijven zonder het te hebben over de relatie met 'het maritieme'. Amsterdam heeft een hele sterke maritieme *smaak*, een sterke maritieme identiteit,



Afb. 3 Van Groesens *The Representations of the Overseas World in the De Bry Collection of Voyages (1590-1634)* in 2008 verschenen bij Brill.



Afb. 4 In het kader van Michiels belangstelling voor het Atlantisch zeegebied is recentelijk ook zijn boek over Nederlands-Brazilië verschenen: *Amsterdam's Atlantic. Print Culture and the Making of Dutch Brazil* (Philadelphia: University of Pennsylvania Press), Engelstalig, 288 pagina's, geïllustreerd, gebonden, ISBN 978-0-8122-4866-1.

en dat komt in alles terug. Maar lang niet iedereen is zich daar nog van bewust. Dat kunnen we ook beschouwen als een opdracht voor het vak maritieme geschiedenis, om de mensen bewust te maken van het feit dat die maritieme identiteit die samenleving kleurt en dat zich dat niet beperkt tot de Gouden Eeuw. Dat was daarvoor al, in de tijd van de Hanze en dat is sindsdien niet veranderd. Nog altijd varen hier dagelijks grote cruiseschepen de stad binnen, vergeet dat niet, het draait heus niet alleen om handel en containerterminals.' Onze taal is nog altijd doorspekt met metaforen en beeldspraken die van oorsprong maritiem zijn, en iedere stad heeft nog een zeeheldenkwartier. 'Ik ken mensen hier in Amsterdam Noord die in de straat 'Vlaggenmast' wonen. Je hoeft niet direct aan zee, in Hoek van Holland bijvoorbeeld, te wonen om je verwant te voelen met Nederland als zeevarende natie. De maritieme identiteit verdwijnt met andere woorden niet, die is er nog steeds.'

In potentie is maritieme geschiedenis internationaal een heel groot vakgebied waarin Nederland een belangrijke rol zou moeten spelen, vertelt Michiel. We hoeven daar volgens hem niet eens zo veel voor te doen. We moeten ons meer open stellen voor internationale contacten. Michiel geeft het voorbeeld van de maritieme cartografie – een onderwerp waar hij zelf een fascinatie voor heeft. 'Daarin is Nederland eeuwenlang toonaangevend geweest. Als je ergens in Europa een kaart nodig had, zeker van een zeegebied, dan ging je naar Amsterdam of Middelburg.' Als

je dat verhaal goed vertelt, plaats je Nederlandse maritieme geschiedenis eigenlijk in het hart van de internationale maritieme geschiedschrijving, stelt Michiel. Hij hoopt dat Nederlandse onderzoekers in de toekomst meer initiatief nemen om het Nederlandse verhaal en het Nederlandse maritieme erfgoed internationaal voor het voetlicht te brengen.

'Ik heb veel in het buitenland les gegeven, in London en New York', vervolgt Michiel, 'en als mensen daar iets van je willen weten over Nederlandse geschiedenis, dan gaat het meestal over iets dat je maritieme geschiedenis kunt noemen. Het is daarom vanzelfsprekend dat er in Nederland een leerstoel Zeegeschiedenis bestaat, met een hoogleraar als (inter)nationaal ambassadeur om dat verhaal te vertellen. Juist omdat we zelf zo'n geweldige maritiem-historische cultuur hebben, zijn we altijd nogal op Nederland gericht geweest. Voor buitenlanders is de Nederlandse taal een barrière en daarom pleit ik er voor om als maritiem historici meer internationaal te publiceren, niet alleen in de wetenschappelijke toptijdschriften, maar juist ook in meer algemene bladen.'

Michiel van Groesen heeft er zin in. 'Vergeet niet dat het allemaal begonnen is met Jaap Bruijn. Hij heeft die leerstoel bijna 25 jaar bekleed en heeft in die tijd een fantastisch programma kunnen ontwikkelen. Dat spoor zou ik wel willen volgen en ik heb het idee dat mijn benoeming ook in dat licht moet worden gezien', vertelt Michiel opgewekt, 'dat ze er iemand hebben willen neerzetten die daar misschien wel 30 jaar blijft zitten.'

Schilderij- analyse

Maritieme identiteit volgens Cornelis Claesz. van Wieringen

Ron Brand

In Holland, maar ook zeker in Haarlem, was het water voor iedereen een verbindende factor. Dit zorgde ervoor dat de Hollanders allemaal een beeld moeten hebben gehad van het belang van water voor Holland, voor hun woonplaats en niet in de laatste plaats voor henzelf. Iedere Hollander wist dat er een zee was en iedereen wist dat van overzee schepen kwamen vol met goederen en verhalen van heel ver weg. De gemeenschappelijke band met het water en de scheepvaart als specifieke exponent daarvan, kunnen we als maritieme identiteit benoemen.

Haarlem, centrum van zeeschilders

Na de val van Antwerpen in 1585 kende Haarlem een grote toestroom van immigranten uit de Zuidelijke Nederlanden. Mede daardoor ontstond in Haarlem een hoog intellectueel artistiek milieu onder invloed van de kunstenaars Karel van Mander, Hendrick Goltzius en Cornelis van Haerlem, met het Maniërisme als bepalende stroming. Daarnaast ontwikkelde zich in Haarlem in deze tijd ook het specialisme van de zeeschilderkunst. Haarlem zou tot ongeveer 1635 hét centrum van de zeeschilderkunst in de Republiek blijven. Alle belangrijke opdrachten voor zeestukken werden hier door specialisten vervaardigd. Van Mander, die ook kunstenaarsbiograaf was, beschreef in 1604 in *Het Schilder-Boeck* onder meer de levens van de kunstenaars uit zijn tijd. De eerste en belangrijkste zeeschilder die hij behandelde, was Hendrick Cornelisz. Vroom (1566-1640). Van Mander legt in Vrooms biografie een duidelijk verband tussen de opkomst van de Republiek als zelfstandige natie en de zeeschilderkunst van die



Afb. 1 Een bewapend koopvaardijship en andere vaartuigen op een wijd water bij een havenstad. Olieverfschilderij op paneel door Cornelis Claesz. van Wieringen, eerste kwart van de 17de eeuw. Maritiem Museum Rotterdam.

tijd. Vroom reisde aan het eind van de 16de eeuw verschillende keren door Europa. Tijdens een van die reizen overleefde hij ternauwernood een schipbreuk. Eenmaal aan land gekomen, schilderde Vroom zijn eigen avontuur en schipbreuk en verkocht dit schilderij voor veel geld. Van Mander schrijft daarover ‘... T’huys ghecome[n] [in Haarlem, RB], door raedt der Schilders aldaer, voer al vast voort te maken stucckens met Schepen, en begon allenckens meer en meer daer in toe te nemen: En t’volck, ghelijck in Hollandt veel Zee-vaert is, begon oock groot bevallen in dese Scheepkens te krijghen’.¹

Aan het eind van de 16de eeuw ontstond in Holland een markt voor zeestukken en verschillende kunstenaars in Haarlem sprongen daarop in. Dat lijkt op het eerste gezicht misschien wat onlogisch, want Haarlem was befaamd om zijn lakennijverheid en maakte geen onderdeel uit van een buitenlands handelsnetwerk. De belangrijkste reden dat het genre juist hier een voedingsbodem

vond, was dat Vroom als eerste het gat in de markt ontdekte. Hij en na hem andere Haarlemse kunstenaars begonnen met het maken van ontwerpen voor wandtapijten en het schilderen van zeestukken. Het vinden van de zeeweg naar Indië door Nederlandse zeevaarders en de strijd tegen de Spanjaarden die ook op het water werd uitgevochten, waren hiervoor de belangrijkste stimulans. Grote schilderijen van zeeslagen en andere historische gebeurtenissen ontstonden veelal in opdracht van admiraliteiten en handelscompagnieën. Kleine kabinetstukken, in inboedelinventarissen vaak *zeetjes* of *scheepkens* genoemd, werden geschilderd voor de vrije markt.

Naast Vroom was er in Haarlem nog een andere maritieme specialist: Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633). Van Mander schrijft in 1604 kort, maar lovend over Van Wieringen. Van Wieringen heeft vroeger zelf gevaren, maar verliet de zeevaart om vervolgens schepen te gaan tekenen en schilderen. Daarbij vertoont Van Wieringen

een 'wonderlijcken gheest en verstandt'.² Waarom van Wieringen de zee verliet, weten we niet. Waarschijnlijk werd hij aangetrokken door het succes van Vroom. In 1597 liet hij zich inschrijven in het Haarlemse Sint-Lucasgilde. Zeven jaar later had hij dus al een redelijke schilderscarrière achter de rug, maar Van Mander schrijft niets over zijn leer-tijd en productie in deze periode. Een leerperiode bij Vroom lijkt aannemelijk, maar hiervoor zijn geen bewijzen. Van Mander noemt niets hierover en omdat hij beide kunstenaars goed kende, zou hij dat zeker hebben gedaan als dat zo was.³ Een leerperiode bij Goltzius wordt ook verondersteld. Van Mander noemt naast het schilderen ook Van Wieringens tekenwerk. Dat lijkt logisch, want een kunstenaar moest van verschillende markten thuis zijn. Toch is dat bijzonder, omdat Van Wieringens tekeningen en de prenten die naar zijn tekeningen

zijn gemaakt soms maritiem van karakter zijn, maar meestal landschappen laten zien.⁴ Die veelzijdigheid zegt iets over zijn aantrekkingskracht bij het verwerven van opdrachten.

Een bewapend koopvaardijschip en andere schepen op een wijd water bij een havenstad

Rond 1625 schilderde Van Wieringen een zeestuk waarvan je kunt zeggen dat het zich qua onderwerp en het redelijk grote formaat bevindt op het grensvlak van een opdracht en een werk voor de vrije markt. We bekijken dit schilderij iets nauwkeuriger om de vraag te kunnen beantwoorden of het een zekere mate van maritieme identiteit vertoont. Het zeestuk toont een bewapend koopvaardijschip met andere schepen op een wijd water bij een havenstad. Het paneel bevindt zich in de col-

Afb. 2 Detail van een wijdschip dat geteerd wordt met zicht op een havenstad in de achtergrond.





Afb. 3 Detail van het achterschip van de driemaster.

lectie van het Maritiem Museum Rotterdam en is gesigneerd 'CCW', maar niet gedateerd.⁵

Via de voorgrond wordt het oog van de toeschouwer het beeldvlak binnengeleid. We zien daar een strandje met enkele visserssloepen en een strandschuit. Verschillende personen zijn geconcentreerd met allerlei werkzaamheden bezig. Een man staat in een sloep, op het strand loopt een ander met een mand. Rechts tilt iemand een mand uit een sloep die door een ander wordt aangepakt. Een visser loopt weg met een grote vis in zijn hand. In een sloepje rookt een van de mannen heel ontspannen een pijpje. De mannen richten zich op hun werk en lijken zich niet bewust van de zaken die zich achter hen afspelen.

Iets naar achteren toe, centraal in het beeldvlak, op de grens van water en lucht, vuurt een van bakboord afgebeelde bewapende driemas-

ter een saluutschot af in de richting van een kleine sloep die naar een stad toe vaart. Aan boord zijn diverse bemanningsleden bezig met allerlei scheepswerkzaamheden: sommigen klimmen in het want, op het achterdek blaast een heraut op zijn trompet en anderen proberen het uitwaaiende bezaanszeil binnenboord te halen. Op de open galerij haalt iemand een puts water langs een lange lijn naar binnen en in een sloep, die achter de driemaster hangt, staat een man de kanonsloepen schoon te maken of te vullen. Aan de linkerkant van het beeldvlak teren enkele werklieden op een vlot een zogenaamd wijdschip. Ook voor deze werklieden is het *business as usual*, maar we kunnen deze werkzaamheden ook zien in de zin van concentratie, ijver, reinheid; kortom eigenschappen die tot de Nederlandse volksaard behoren. Daarnaast droegen koopvaardij en visserij voor een belangrijk deel bij aan de rijkdom van het land.



Afb. 4 Detail van het strandgezicht met mannen die scheepvaart gerelateerde werkzaamheden verrichten.

Richten we nu de blik op de stad en de schepen in de achtergrond.

Locatie en datering

Door het touwwerk van de schepen links op de voorgrond zien we in de achtergrond een stad met daarvoor enkele schepen die voor anker liggen. Boven de omringende bebouwing steekt een stompe toren uit. De stad is te klein afgebeeld om herkenbaar te zijn, maar de stompe toren doet sterk denken aan die van de Onze Lieve Vrouwe of Grote Kerk van Dordrecht. Deze kerktoren werd in 1626 voorzien van de karakteristieke, losstaande wijzerplaten die ook tegenwoordig nog te zien zijn.⁶ Op het schilderij zijn ze echter niet te bekenen. Als de stad in de verte daadwerkelijk Dordrecht is, dan zouden de wijzerplaten een hulpmiddel bij de datering kunnen zijn. Het paneel zou dan vóór 1626 zijn geschilderd. Het is ook mogelijk

dat het een andere stompe toren is, bijvoorbeeld die van Ransdorp of Brielle. Het is niet bekend of Van Wieringen zelf in een van deze plaatsen is geweest om daar de toren te aanschouwen. Enkele krabbetjes en zeesterren in het water op de voorgrond duiden erop dat het water hier brak of zout moet zijn en daardoor kan de voorstelling ook langs de kust van bijvoorbeeld de Zuiderzee gesitueerd zijn. Ook de open galerij aan de achterkant van de centrale driemaster is een hulpmiddel voor de datering. Het is bekend dat deze galerijen na circa 1625 een volledig dak kregen. Het schilderij kan hierdoor gedateerd worden op het eerste kwart van de zeventiende eeuw.

De schepen

De schepen en hun tuigage zijn bijzonder exact en gedetailleerd uitgebeeld. Het want met het touwwerk is compleet en in ragfijne lijnen neer-

gezet door een kunstenaar die heel goed wist hoe hij dit moest weergeven. Het is daarom niet vreemd dat Van Mander aan Van Wieringen een 'wonderlijcken gheest en verstandt' toedichtte. Het geheel is een toonbeeld van de schepen en de verschillende bedrijvigheden die je langs de Hollandse kust kon tegenkomen: een bewapende koopvaarder, een ouderwets overnaads zeeschip met een ronde voor- en achterkant, een wijdschip, een strandschuit, wat visserssloepen. De scheepstypen staan symbool voor de koopvaardij, de visserij, scheepsreparatie en nog andere maritieme bedrijfstakken die belangrijk waren voor het land en allemaal met elkaar waren verbonden.

De grote driemaster in het midden voert verschillende vlaggen en een wimpel die nog niet geïdentificeerd zijn. Mogelijk verwijzen ze naar een buitenlandse herkomst. Hetzelfde geldt voor de ouderwetse driemaster aan de linkerkant die aan de grote mast een blauw-wit-rode vlag voert: mogelijk de vlag van Rostock. Rechts komt een andere driemaster aanvaren met in de grote mast een vlag met een blauw veld en drie gele lelies, wellicht een Frans schip. De handel in overzeese producten was voor Holland van groot belang.

Alle schepen en de bedrijvigheid spelen hun eigen specifieke rol in het maritieme leven. Een regelmatige opknapbeurt van een schip hoort erbij, handel overzee en de visserij leveren voedsel aan de bevolking en moeten worden beschermd,

de stad en de mensen maken onbewust deel uit van dit proces.

Besluit

Van Wieringen schilderde een voorstelling waarin de scheepvaart en de dagelijkse werkzaamheden met elkaar verweven zijn. Wat hij precies met dit schilderij beoogde, weten we niet, want het is onbekend of het in opdracht is geschilderd of voor de vrije markt. De personen op de voorgrond, maar ook die aan boord en de terende mannen, zijn zich in hun bedrijvigheid allemaal ten volle bewust van het water, de zee. Ook weten ze dat de zee voor hun leven van groot belang is. Goederen uit verre landen komen per schip van overzee, vis komt uit zee. Schepen moeten bij tijd en wijle worden gerepareerd om de lange zeereizen te kunnen doorstaan. De verbeelde werkzaamheden drukken ook de karaktereigenschappen van de bevolking uit. Wie het schilderij bekijkt, kan er zelf ook een bepaalde maritieme identiteit uit afleiden. De toeschouwer kan zichzelf identificeren met de voorstelling. Het maritieme leven was en is nog steeds verweven met het persoonlijke leven. Denk alleen maar aan het grote aantal scheepvaarttermen en uitdrukkingen in de Nederlandse taal. Die maritieme identiteit wordt gesymboliseerd in dit schilderij, dat een belangrijke plaats inneemt in de collectie van het Maritiem Museum Rotterdam.

Beeldessay

In de omvangrijke collectie van Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam zijn tal van historische objecten te vinden die vorm gaven aan en voortkwamen uit de Nederlandse zeeheldencultuur. Dit beeldessay laat zien hoe deze helden werden gecreëerd en geëerd, en indirect ook waarom dit gebeurde. Het richt zich op de bekende zeehelden, zoals Maarten Tromp en Michiel de Ruyter, maar meer nog op diegenen die tegenwoordig minder gekend zijn.

Hoe werden zeehelden gemaakt?

Gijs Rommelse



Afb. 1 Jacob van Heemskerck werd doelbewust door de Staten Generaal, de stad Amsterdam en de Admiraliteit van die stad tot zeeheld gemaakt. Hij was een voor de hand liggende figuur; na de roemruchte overwintering op Nova Zembla en een succesvolle reis naar Indië bezorgde hij de jonge Republiek het eerste aansprekende succes in Iberische wateren. Anoniem schilderij, tweede helft 18de eeuw.



Afb. 2 Door kunstenaars geproduceerde beeltenissen droegen bij aan de zeeheldencultuur die vanaf 1607 in de Republiek ontstond. Maar dit gold evenzeer voor unieke objecten die in direct verband stonden met de held of overwinning. Dergelijke seculiere relikwieën waren bijzondere krachtige dragers van het heldenverhaal. Hier de gouden zegelring van Jacob van Heemskerck.



Afb. 3 Maarten Harpertszoon Tromp werd door zeelieden 'beste vaer' genoemd, grootvader. Samen met Michiel de Ruyter vormde hij de nieuwe maatstaf voor alle latere marineofficieren. In de 18de eeuw waren vooral zij de spreekwoordelijke voorouderlijke zeehelden waarmee nieuwe helden als Van Kinsbergen en Zoutman werden vergeleken. Marmeren borstbeeld van Tromp.



Afb. 4 De Rotterdamse viceadmiraal Johan de Liefde, die bijna dertig jaar diende bij op de vloot en tal van zeeslagen meemaakte, trachtte net als de meeste andere vlagofficieren uit zijn tijd zijn carrière te bevorderen door zichzelf een exponent te tonen van de zeeheldencultuur. Een gravure naar het schilderij van Bartholomeus van der Helst.



Afb. 6 Het tafelsilver de krijgsgevangen geraakte Engelse admiraal Sir George Ayscue, met daarin gegraveerd het familiewapen van Isaac Sweers. Het tentoonstellen van op de vijand veroverde trofeeën was een probaat middel om gasten en nageslacht de eigen roem voor te houden.

Afb. 5 Witte de With hunkerde decennialang naar erkenning en het opperbevelhebberschap, maar legde het altijd af tegen de populairdere Maarten Tromp. Toch werd uiteindelijk het zeeheldenschap ook zijn deel, getuige deze miniatuur van een deel van zijn grafmonument in de Laurenskerk in Rotterdam



Het vereren van helden is vaak een belangrijk bestanddeel in het ontstaan van een nieuwe collectieve identiteit en het bestendigen of diversifiëren van een bestaande. Dit kunnen historische personen zijn, voor de gelegenheid opgediept uit de ruime grabbelton van exempla die de geschiedenis nu eenmaal biedt. Tijdens de Opstand tegen de Spaanse Habsburgers mochten Noord-Nederlandse auteurs en kunstenaars hun publiek bijvoorbeeld graag herinneren aan de Bataafse Opstand van 69-70 AD. De leider van deze revolutie, de door de Romeinen opgeleide beroepsmilitair Julius Civilis, werd daarbij neergezet als een heldhaftige visionair, een vaderlandslievende strijder tegen buitenlandse overheersing. Maar ook een gemythologiseerde figuur kon als held vereerd worden, zoals Baeto, de door P.C. Hooft gecreëerde aartsvader van de Bataven. Hoe dan ook, deze Bataafse Mythe stond centraal in de Noord-Nederlandse collectieve identiteit, juist omdat het een legitimerende historische spiegel bood voor de eigentijdse bevrijdingsstrijd.¹

De oorlog tegen de Spaanse Habsburgers creëerde ook nieuwe helden, die spoedig een plaats kregen in het nieuwe vaderlandse pantheon. Willem van Oranje was natuurlijk de meest gelauwerde van deze helden, maar ook diens zonen Mau-



Afb. 7 De Tocht naar Chatham van 1667 was voor Cornelis de Witt zijn finest hour. Als Gedeputeerde te Velde van de Staten Generaal moest hij toezicht houden op de uitvoering van de door zijn broer Johan opgestelde plannen. Nadien ontving hij als beloning een gouden bokaal, waarvan hier een tekening. Daarnaast een gravure van het schilderij door Jan Baen.

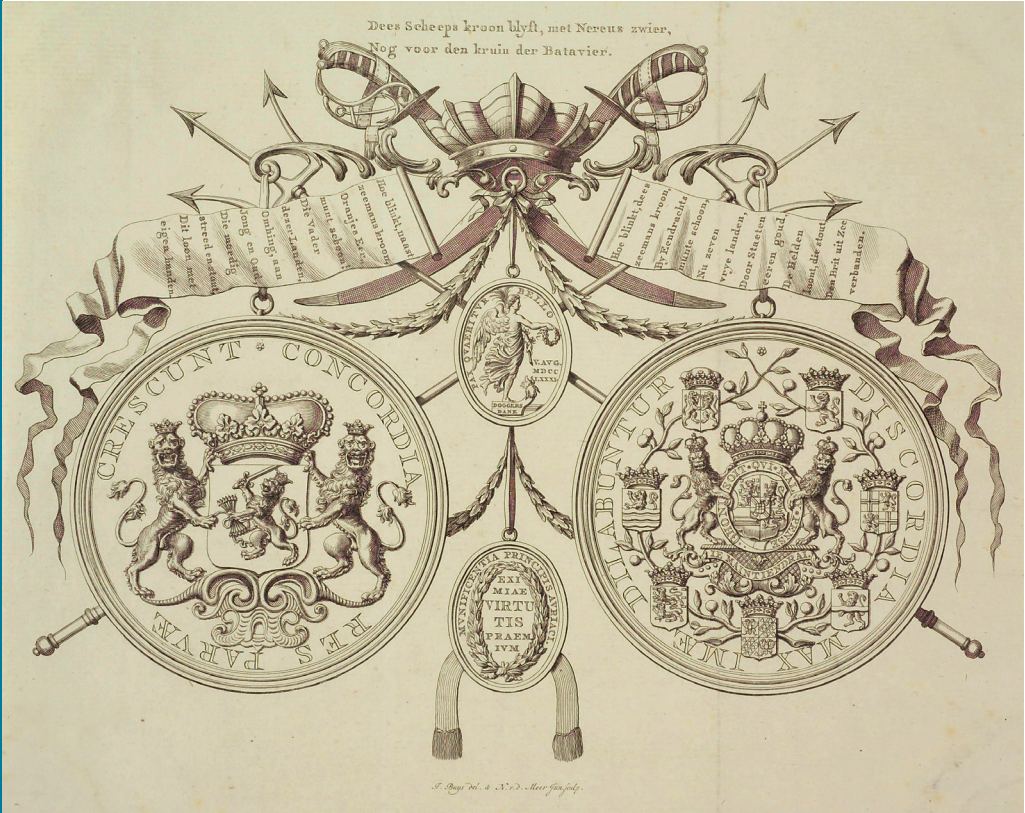
rits en Frederik Hendrik genoten in brede kring heldenstatus. In het eerste decennium van de 17de eeuw leverde ook de oorlogvoering ter zee een eerste held af, Jacob van Heemskerck.² Verschillende factoren droegen bij aan Van Heemskercks opgang. Allereerst was inmiddels een nieuwe collectieve identiteit ontstaan waarbinnen heldendom een vooraanstaande rol speelde; het publiek was bijzonder ontvankelijk voor oorlogsheroïek en dus kon Van Heemskerck simpelweg aan de bestaande rij worden toegevoegd. Daarnaast zorgde de enorme expansie van de Nederlandse maritieme economie tussen circa 1585 en 1621 ervoor dat de bevolking van de maritieme gewesten sowieso zeer geïnteresseerd was in de oorlogvoering ter zee. Men wenste geïnformeerd te worden over het wel en wee van de vloot en het verloop van operaties, terwijl in pamfletten opiniërend werd geschreven over strategieën in de zeeoorlogvoering.

Daar komt bij dat zeevarende gemeenschappen de socio-politieke behoefte voelden om hun maritieme identiteit in te passen in de overkoepelende vaderlandse identiteit. En tenslotte slaagde de Nederlandse vloot er juist in dit decennium voor het eerst in grootschalige offensieven uit te voeren in de Iberische wateren. De onder Van Heemskerck uitgevochten Slag bij Gibraltar van 1607 leverde de Republiek een zeer aansprekende overwinning op.³

Van Heemskerck, die tijdens de slag sneuvelde, werd door de Staten-Generaal vereerd met een praalgraf in de Oude Kerk in Amsterdam. Op het monument was onder meer het volgende te lezen: 'Wakkerlijk voor het Vaderland strijdende, roemruchtelijk gesneuveld is. De ziel geniet de Hemel, het lichaam ligt ter dezer stede. Zij gegroet lezer, en bemin 's mans lo en dapperheid. (...) Aan welken door / De Doorluchtigste

en Hoogmogende Staten der Verenigde Nederlanden, de Vaders des Vaderlands, dit gedenkteken gesteld is.⁷⁴ Van Heemskercks roem werd ook vereeuwigd in schilderijen, gravures, gedichten, liederen, pamfletten en penningen. In de volgende decennia werden Piet Hein en Maarten Harpertzoon Tromp op dezelfde multimediale wijze

vereerd. Ook hun namen gingen gelden als synoniemen voor een archetypische Nederlandse heldhaftigheid, vaderlandsliefde, rechtschapenheid en vrijheidsliefde. Het zeeheldendom werd aldus een vast thema in de Noord-Nederlandse cultuur. Voor de kunstenaars en schrijvers van de tweede helft van de 17de eeuw was het dan ook vanzelfsprekend



Afb. 8 Stadhouders Willem V schaarde zich in 1781 gretig in het kamp der vaderlandslievenden door zich indirect de Slag bij de Doggersbank toe te eigenen. Hij schonk Zoutman de nieuw ingestelde Doggersbankmedaille uitgevoerd in goud, waarvan hier het ontwerp. Van Kinsbergen, de plaatsvervangend bevelhebber, kreeg onder andere deze eresabel uitgereikt.



de successen van De Ruyter, Cornelis Tromp en anderen in deze traditie te plaatsen.⁵

Maar het waren niet alleen commercieel denkende kunstenaars en auteurs die vorm gaven aan het heldendom als bestanddeel van de collectieve maritieme identiteit; politici, bestuurders en marineofficieren speelden hierin eveneens een rol.



Johan en Cornelis de Witt begrepen bijvoorbeeld uitstekend dat het regime van de Ware Vrijheid erbij gebaat was zich te afficheren met de overwinningen van de vloot. Zij ventten maritieme successen uit door verslagen geïllustreerd met gravures te laten publiceren en herinneringspenningen en andere memorabilia te laten maken. Cornelis de Witt, die als vertegenwoordiger van de Staten-Generaal aanwezig was geweest bij de Tocht naar Chatham, bestelde bij Jan Baen een persoonsverheerlijkend schilderij dat hij in het stadhuis van Dordrecht liet ophangen. Bestuurders van admiraliteiten en stadsbesturen lieten de specifieke bijdragen van hun vlootdelen aan bepaalde glorieuze zeeslagen verbeelden. Het doel was te tonen hoezeer de eigen instelling of stad bijdroeg aan de vaderlandse zaak, en hier-



Afb. 9 Rondom de 'overwinnaars' van de Doggersbank ontstond eenzelfde materiële heldencultuur als destijds om hun illustere voorgangers, getuige deze kristallen kelk met beeltenis van Zoutman en ivoeren doos met Van Kinsbergen.



te ROTTERDAM by
T.J. WUNHOVEN HENDRIKSEN

Afb. 10 Van Speijk geldt tegenwoordig als omstreden, maar volgens 19de-eeuwse nationalisten was hij een vaderlandse held in de traditie van Tromp en De Ruyter. Hier het Van Speijk-ganzenbordspel en een stukje van zijn rechterarm op sterk water. Het laatste werd destijds geprepareerd door de marinechirurgijn en aangeboden aan koning Willem I.

Afb. 11 Dat De Ruyter voor de overheid nog altijd een belangrijke maatstaf is om maritiem heldendom te meten, toont de in 1907 ingevoerde De Ruyter-medaille, die nog altijd wordt uitgereikt in goud, zilver of brons aan 'schippers, stuurlieden en verdere leden der bemanning van koopvaardij- en visschersschepen en andere personen, die zich door verdienstelijke daden voor de Nederlandsche scheepvaart hebben onderscheiden'.





door aan politieke legitimiteit en invloed te winnen ten opzichte van concurrerende instellingen of steden. Om dezelfde reden lieten vlagofficier en zich vereeuwigen. Persoonlijke portretten met op de achtergrond hun grootste successen spreiden hun patriotisme en militaire competentie tentoon. Trofeeën, zoals buitgemaakte vlaggen en objecten, vervulden dezelfde functie. Vooral Cornelis Tromp, die smachtte naar de positie van opperbevelhebber, was actief op pr-gebied.⁶

In de 18de en 19de eeuw vocht de vloot veel minder slagen uit dan in de periode ervoor, maar dit had geen wezenlijke invloed op de zeeheldencultuur. De 'overwinnaar' van de Slag bij de Doggersbank, Johan Zoutman, werd in allerlei media vergeleken met Maarten Tromp en De Ruyter. Men creëerde een nieuwe held in de hoop en verwachting dat zijn voorbeeld een nationale revival zou teweegbrengen.⁷ Jan van Speijk, die in 1831 tijdens de Belgische Opstand zijn sigaar in het kruitvat wierp toen zijn schip door Antwerpse arbeiders dreigde te worden genomen, werd eveneens op het schild gehesen. Ook van hem werden schilderijen en prenten gemaakt, terwijl de resten van zijn schip en zijn lichaam als memorabilia werden verzameld.⁸

COLUMN

Han Lambregts

Bagger

Het beeld dat veel buitenlanders hebben van de Hollandse maritieme identiteit, waarbij Holland dan gemakshalve of juist door onwetendheid als synoniem wordt gebruikt voor Nederland, is in de eerste plaats historisch. Men weet dat Holland in het verleden een enorme maritieme economie en krachtige vloot had. En wisten buitenlanders dit nog niet, dan leren zij dit wel door manifestaties als Sail Amsterdam, waar majestueuze houten zeilschepen grote indruk maken en soms replica's van VOC schepen zijn te bewonderen. Maar het idee dat de Hollandse maritieme identiteit hoofdzakelijk historisch is, doet de tegenwoordige Nederlandse maritieme activiteit ernstig tekort.

Wanneer het over de moderne Nederlandse scheepvaart gaat, mag de Nederlandse maritieme dienstverlening, waaronder het baggeren, een ereplaats opeisen. Twee grote Nederlandse bedrijven opereren over alle oceanen en zeeën, en zijn zeer belangrijke spelers in die markt. Royal Boskalis Westminster NV uit Papendrecht en Van Oord Dredging and Marine Contractors NV uit Rotterdam zijn niet alleen maritieme spelers van wereldformaat, zij veranderen vaak in opdracht het aanzicht van diezelfde wereld. Niet voor niets gebruikt Boskalis met een knipoog de leuze: 'We move the earth to a better place'.

Al in de jaren zestig van de vorige eeuw waren Nederlanders betrokken bij spraakmakende projecten. Wanneer toeristen gebruik maken van het strand Copa Cabana bij Rio de Janeiro in Brazilië weten maar weinigen dat het een kunstmatig

strand betreft, aangelegd door Nederlanders. Het toenmalige bedrijf Boltje tekende hiervoor.

De Nederlandse baggervloot werkt deels via zogenaamde thuismarkten, gebieden waar men dochterkantoren heeft gevestigd. Ook werkt men projectgewijs, en wel op alle continenten met uitzondering van Antarctica. Zelf-varende snijkopzuigers en sleephopperzuigers maken deel uit van de Nederlandse vloot. Deze schepen bouwden en bouwen niet alleen mee aan tot de verbeelding sprekende landaanwinningsprojecten, zoals het vliegveld Chep Lap Kok bij Hong Kong en de in 2012 gereed gekomen Tweede Maasvlakte. Ze zijn ook betrokken bij scheepvaartverbindingen, zoals de verleden jaar voltooide verbreding van het Suezkanaal en bij de aanleg van zeer grote havens met als voorbeeld de 56 km² grote haven van Ras Laffan in Qatar ten behoeve van de gasindustrie.

Recent zijn de Nederlandse waterbouwers begonnen zich – naast de service voor de olie- en gasindustrie – te ontwikkelen als maritieme serviceverleners voor windmolenparken op zee. Speciale schepen zijn en worden gebouwd voor het plaatsen van de reusachtige masten waarop de turbines geplaatst worden, voor het aanleggen van de verbindende bekabeling en voor het vervoer van dit alles.

Een steeds belangrijker aandachtspunt bij genoemde activiteiten is de bescherming van het milieu. Vertroebeling van het water moet zo veel mogelijk vermeden te worden, terwijl flora en fauna dienen te worden gerespecteerd. Verder tracht

men uitstoot te verminderen en verontreinigingen te vermijden. Het 'schoon' werken is een ontwikkeling waarin de Nederlandse maritieme bedrijven een duidelijke voorsprong nemen ten opzichte van buitenlandse concullega's.

De geschiedenis van de Nederlandse scheepvaart is zeker indrukwekkend en wordt vormgegeven en uitgedragen door onze maritieme musea. Maar door de nadruk op de glorie van het verleden ontstaat wel een vertekend beeld. Nederland hoort

er trots op te zijn dat wij nog steeds moderne maritieme geschiedenis schrijven, gevoed door een goed oog voor de nieuwe behoeften van de mens en met een flinke dosis durf en initiatief. Deze nieuwe maritieme activiteiten zijn een deel van onze nieuwe identiteit als varende natie en behoren de aandacht te krijgen die ze verdienen. Het is zeker ook een boodschap die buitenlandse bezoekers nadrukkelijker dan nu het geval is moeten worden meegegeven.



TOPSTUK

Nederlandse identiteit op Indische wateren en in een Rotterdams museum

Jeroen ter Brugge

Wat een statement. Een reusachtige gekroonde W achterop een op en top Indisch staatsievaartuig. Dit prachtig met snij- en schilderwerk versierde prauwmodel draagt op de kopse wand van het opvallend grote verblijf voor de gezagdrager het door leeuwen gedragen machtsteken. Residentieprauwen of *pencalans* uit het Sumatraanse gewest Palembang werden van oorsprong door inlandse vorsten gebruikt. Het zijn prachtige opgeboeide boomstamboten, die een groot vakmanschap verdragen. De rijke uitmonstering en ruime verblijfsruimte bepaalden de status, die nog eens benadrukt werd door het grote aantal roeiers, tot circa 25 in getal. De Nederlandse residenten eigenden zich de *pencalan* toe en traden als het ware in de plaats van de inlandse vorst. Het traditionele inheemse symbool van machtsvertoon kreeg de handtekening van de verre koning (Willem I) opgedrukt. De ene maritieme identiteit was ondergeschikt gemaakt aan de andere. Het mocht eens onduidelijk zijn wie de touwtjes in handen had ...

Het bijzondere model bevindt zich al sinds 1852 in Rotterdam. In dat jaar werd in het nagelnieuwe clubgebouw van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub (KNYC) aan de Willemskade een driedaagse tentoonstelling gehouden, waarin de laatste snufjes op maritiem gebied te zien waren. Het is goed mogelijk dat deze goed bezochte manifestatie Prins Hendrik ('de Zeevaarder') op het idee bracht aan deze manifestatie een meer permanent karakter te geven. Nog in hetzelfde jaar schonk hij zijn verzameling van 54 scheepsmodellen aan de KNYC, 'voor het meerendeel van

vaartuigen, bij de bevolkingen in den Indische Archipel in gebruik'. In 1873 leidde het uiteindelijk tot het oprichten van het Maritiem Museum en tot de op de dag van vandaag maakt de schenking onderdeel uit van de collectie. Naar verluidt kreeg de prins de modellen tijdens zijn Oost-Aziatische reis met het fregat *Bellona* (1836-1838). De contemporaine voorbeelden van inheemse vaartuigen in Nederlands-Indië gaven de bezoekers van de KNYC-modelkamer een indruk van de maritieme cultuur van dit overzeese rijkdeel.

Prins Hendrik was de jongste zoon van prins en later koning Willem II en jarenlang voorzitter van de KNYC. Als marineofficier had hij er halverwege de 19de eeuw een lange zeegaande carrière opzitten en toonde zich ook de rest van zijn leven een warm pleitbezorger voor de Nederlandse maritieme sector. De scheepsbouw en -vaart had in die periode een impuls nodig. Daar was het de initiatiefnemers in 1846 om te doen geweest, toen zij de in Rotterdam te vestigen KNYC oprichtten. De idee was dat door het wekken van belangstelling en bevorderen van de sector de koopvaardij, binnenvaart en marine naar een hoger plan konden worden getild. Uiteraard werd er verwezen naar het succesvolle verleden en de oprichters mochten zich verheugen in koninklijke bescherming. In prins Hendrik vonden zij de ideale stimulator en hij pakte zijn rol met verve op. Zijn bijnaam 'de Zeevaarder' illustreert dit en als grondlegger van de museale collectie van KNYC, die integraal is overgegaan in het Maritiem Museum Rotterdam, heeft zijn werk blijvend effect.



Ter gelegenheid van zijn troonsbestijging (1841) bracht Koning Willem II een bezoek aan de Maasstad, waarbij hij een vaartocht met de op de Rotterdamse marinewerf gebouwde en gestationeerde koningssloep maakte. De allen uit goeie lokale families afkomstige ere-sloeproeiers hadden na afloop de smaak te pakken. De jongelieden waren niet alleen enthousiaste watersporters, maar stonden ook aan het begin van hun professionele carrière. Naar buitenlands voorbeeld zou een Yachtclub beide interesses kunnen verbinden. Onder de hoede van de Rotterdamse directeurs der Marine May en Ver Huell vonden zij prins Hendrik bereid het ere-voorzitterschap te bekleden van de te formeren sociëteit. Dat juist in Rotterdam een Yachtclub, de eerste in Nederland, werd opge-

richt heeft met een aantal aspecten te maken. Al eeuwenlang was Rotterdam de 'tweede koopstad' van Holland en later Nederland en voorzichtig aan verstevigde het zijn positie. Het resulteerde in een groeiend maritiem zelfbewustzijn, uitgedragen door een groep ondernemende reders en scheepsbouwers. Het opgeëiste aanzien vond in de KNYC een ideaal uithangbord. De vereniging zette zich succesvol in voor het opleiden van jonge zeelieden uit de lagere klassen, vormde een exclusieve sociëteit voor iedereen die er toe deed en promootte de sector. De maritieme identiteit werd er mee onderstreept. Dat die verder reikte dan de stads- en landsgrenzen werd bewezen door de tentoongestelde scheepsmodellen, zoals die van de residentieprauw.¹

De Vliegende Hollander



Vierhonderd jaar geleden nam de duivel het roer over bij Kaap de Goede Hoop. De haast werd mij fataal.



Ik was gedoemd voor eeuwig over de wateren te razen.



De Engelsen ontwaarden mij als eerste: een Hollands spook, voortgezweept door blinde win- en hebzucht.



De Engelsen wijdden romans aan mij. De Duitsers een opera.



En mijn landslieden? Zij verkwanselden mijn naam aan kermisattracties en voetballers!



Zie deze mens: vervloekt door het lot, verzilverd door de handel!

p. 114 Redactioneel | Maritieme identiteit

- 1 De Zwarte Soldaat: blad voor de WA, 24-2-1944.
- 2 W. Frijhoff, 'Hoe talig is groepsidentiteit? Reflecties vanuit de Geschiedenis', *Taal en Tongval. Tijdschrift voor taalvariatie* 17 (2004) 9-29.
- 3 Voorbeelden hiervan zijn: D. Redford (red.), *Maritime History and Identity. Sea and Culture in the Modern World* (Londen en New York 2014); S.I. Sobceki (red.), *The Sea and Englishness in the Middle Ages. Maritime Narratives, Identity and Culture* (Cambridge 2011); A. Vauthiez-Vézier, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes aux XIX^e siècle* (Rennes 2007); C. le Mao, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVII^e siècles* (Parijs 2015).

p. 116 Marco Mostert | De Friezen en de zee

- 1 Bijvoorbeeld, voor de Middeleeuwen, S.I. Sobceki (red.), *The Sea and Englishness in the Middle Ages. Maritime Narratives, Identity and Culture* (Cambridge 2011) en D. Bates en R. Liddard (red.), *East Anglia and Its North Sea World in the Middle Ages* (Woodbridge 2013).
- 2 M. Borgolte en N. Jaspert, 'Maritimes Mittelalter – Zur Einführung' in: Idem (red.), *Maritimes Mittelalter. Meere als Kommunikationsräume* (Ostfildern 2016) 9-34.
- 3 M. Nökkert, A.C. Aarts en H.L. Wynia, *Vroegmiddeleeuwse bewoning langs de Az. Een nederzetting uit de zevende en achtste eeuw in Leidsche Rijn* (Utrecht 2009), te vinden op: <http://www.utrecht.nl/?id=19856>, p. 236, geeft een afbeelding van een bronzen stylus uit de 5de of 6de eeuw, gevonden in de nederzetting die hieronder uitgebreider wordt behandeld.
- 4 M. Mostert, 'The early history of written culture in the Northern Netherlands' in: S. Ranković, L. Melve en E. Mundal (red.), *Along the Oral-Written Continuum: Types of Texts, Relations and Their Implications* (Turnhout 2010) 449-488, vooral 460-461.
- 5 S. Lebecqz, *Marchands et navigateurs frisons du haut moyen âge*, 2 dln. (Lille 1983), geeft in het tweede deel een 'Corpus des sources écrites' vanaf de 6de eeuw.
- 6 H.H. van Regteren Altena en H.A. Heidinga, 'The North Sea region in the early medieval period (400-950)' in: B.L. van Beek, R.W. Brandt en W. Groenman-van Waateringe (red.), *Ex Horreo* (Amsterdam 1977) 47-67.
- 7 Borgolte en Jaspert, 'Maritimes Mittelalter – Zur Einführung', geeft een overzicht van de belangrijkste studies; ook het comparatieve aspect, waarbij ontwikkelingen in de Europese Middeleeuwen worden vergeleken met ontwikkelingen in de gelijk-tijdige maritieme geschiedenis elders, is zeer belangrijk in hun overzicht.
- 8 M. Pye, *The Edge of the World. How the North Sea Made Us Who We Are* (Londen 2014). Zie ook mijn recensie in *The Medieval Low Countries* 2 (2015) 297-299.
- 9 Zie D.J. Henstra, *The Evolution of the Money Standard in Medieval Frisia. A Treatise on the History of the Systems of Money of Account in the Former Frisia (c. 600-c. 1500)* (Groningen 2000) vooral 45-79.
- 10 MS Exeter, Cathedral Library 3501, fols. 8-130.
- 11 Een vertaling is te vinden in R.L. Gordon (vert.), *Anglo-Saxon Poetry* (London 1926) 76-78.
- 12 B.C. Williams (red.), *Gnomic Poetry in Anglo-Saxon* (New York 1924) 122.
- 13 L. Whitbread, 'The "Frisian Sailor" passage in the Old English Gnomic Verses', *The Review of English Studies* 22 (1946) 215-219, de vertaling op 215.
- 14 E. Dümmler (red.), *Alcuin, Carmina* (*Monumenta Germaniae Historica. Poetae Latini Aevi Carolini* 1) (Berlijn 1881) 160-351, op 220-223.
- 15 Willibald, *Vita prima Bonifatii*, c. 4, in: W. Levison (red.), *Vitae Sancti Bonifatii archiepiscopi Moguntini* (*Monumenta Germaniae Historica. Scriptores rerum Germanicarum in usum scholarum*) (Hannover en Leipzig 1905) 1-57, op 16. De passage '... is hij aangekomen te Dorestad, en daar is hij een tijdje gebleven' heeft in juni 2016 geleid tot een enigszins bevreemdende poging om te Wijk bij Duurstede Bonifatius te claimen voor de gemeente. Bonifatius vertrok immers zeer snel weer omdat, zoals het vervolg duidelijk maakt, de Christelijke Franken het onderspit dolven tegen de heidense Friezen onder hun koning Radbod. Bonifatius vertrok naar Utrecht, waar hij het tijdens deze eerste reis naar de Lage Landen ook niet lang volhield.
- 16 Bede, *Historia Ecclesiastica Gentis Anglorum* IV, c. 22, in: B. Colgrave en R.A.B. Mynors (red. en vert.), *Bede, Ecclesiastical History of the English People* (Oxford 1969) 404-405. Het hier verhaalde incident speelde zich af in 678.
- 17 Borgolte en Jaspert, 'Maritimes Mittelalter – Zur Einführung', 16.
- 18 [Nennius], *Historia Brittonum*, in: Th. Mommsen (red.), *Chronica minora saec. IV. V. VI. VII. (III)* (*Monumenta Germaniae Historica. Auctores Antiquissimi* 13) (Berlijn 1898) 179.
- 19 Bonifatius, brief 32, M. Tangl (red.), *Die Briefe des Heiligen Bonifatius und Lullus* (*Monumenta Germaniae Historica. Epistolae selectae* 1) (Berlijn 1916) 55-56, op 55.
- 20 R. Flierman, *Pagan, Pirate, Subject, Saint. Defining and Redefining Saxons 150-900 A.D.* (dissertatie Utrecht 2015) 27-69, op 45.
- 21 A. Willemsen, *Dorestad. Een wereldstad in de Middeleeuwen* (Zutphen 2009).
- 22 Nökkert, Aarts en Wynia, *Vroegmiddeleeuwse bewoning langs de Az.*
- 23 M. Manders en R. Hoegen, *Waardstelling Vleuten 1. Het onderzoek naar de resten van een opgeboeide boomstamboot uit de 8e eeuw na Christus* (Amersfoort 2011) te vinden: <http://cultureelerfgoed.nl/publicaties/waardstelling-vleuten-1>.
- 24 M. Manders, *Waardstelling Vleuten 2. Een 10^e-eeuwse aak ontdekt bij het graven van de Vikingrijn op de Vinex-locatie Leidsche Rijn*,

Utrecht (Amersfoort 2011) te vinden: <http://cultureelerfgoed.nl/sites/default/files/publications/ram199-vleuten-2.pdf>.

- 25 A. Willemsen, *Gouden Middeleeuwen. Nederland in de Merovingische wereld, 400-700 na Chr.* (Zutphen 2014). Op 199-211 een door Mette Langbroek en Josje van Leeuwen samengestelde lijst van vindplaatsen, onder de titel 'Kleine encyclopedie van vroegmiddeleeuws Nederland'.
- 26 J.C. Besteman, J.M. Bos en H.A. Heidinga, *Graven naar Friese koningen. De opgravingen in Wijnaldum* (Franeker 1993).
- 27 Vgl. Beda, *Historia Ecclesiastica* V, 9, pp. 474-481, over de eerste pogingen om de volkeren in de 'thuislanden' van de Angelsaksen tot het Christelijk geloof te brengen.
- 28 Vgl. A. Nedkvitne, 'Linguistic tensions between Germans and natives in Scandinavia compared to Eastern Europe' in: M. Mostert en A. Adamska (red.), *Uses of the Written Word in Medieval Towns. Medieval Urban Literacy II* (Turnhout 2014) 87-97, 90-92. Zie ook, voor de vijftiende eeuw, J. Hsy, 'Lingua franca. Overseas travel and language contact in *The Book of Margery Kempe*' in: *The Sea and Englishness in the Middle Ages*, 159-178.
- 29 T. Dekker, *Shoemaker's Holiday* (1599) Act 3. Zie ook H.R. Loyn, *Anglo-Saxon England and the Norman Conquest* (London 1962) 85.
- 30 De naam *Plym Mouth* werd voor het eerst opgetekend in 1211 in een zogeheten Pipe Roll (financiële documenten van de Exchequer), nadat de veranderingen die leidden van *muthan* tot respectievelijk *mouth* en *muiden* al enige tijd achter de rug waren.

p. 126 Ad van der Zee | De vloot van 1438

- 1 Den Haag, NA, Grafelijkheidsrekeningen (RekRek), Rekeningen Godschalc Oom 1438, Bodelonen.
- 2 Den Haag, NA, Archief Hof van Holland, Memorialen Rosa IV, 16, fol. 9. Volledige tekst: *Hanserecesse* II, nr. 209, ed. Goswin Frhr. von der Ropp (Leipzig 1878); digitale editie via: <http://www.hansischergeschichtsverein.de/hanserecesse.htm>;
- 3 T.S. Jansma, 'Philippe le Bon et la guerre hollando-wende', *Revue du Nord* 42 (1960) 5-18; L. Sicking, *Zeemacht en Onmacht. Maritieme politiek in de Nederlanden, 1488-1558* (Amsterdam 1998).
- 4 Den Haag, NA, Archief Hof van Holland, Memorialen Rosa IV, fols. 203 vv. Uitgegeven door R.W.G. Lombarts e.a., *Memorialen Rosa IV, V, VI* (Leiden 1982).
- 5 H. Kaptein, 'Poort van Holland', in: M. Carasso-Kok (red.), *Geschiedenis van Amsterdam I* (Amsterdam 2004) 109 e.v.
- 6 Dit gaat op voor de meeste literatuur voor 2000, zoals bijvoorbeeld E. Daenell, *Die Blütezeit der Deutschen Hanse* 2 dln. (Berlijn 1905-1906); J. Schildhauer e.a., *Die Hanse* (Berlijn 1982); K. Spading, *Holland und die Hanse im 15. Jh. Zur Problematik des Übergangs vom Feudalismus zum Kapitalismus* (Weimar 1973).
- 7 D. Seifert, 'Der Hollandhandel und seine Träger im 14. und 15. Jahrhundert', *Hansische Geschichtsblätter* 113 (1995) 71-91.
- 8 D. Seifert, *Kompagnons und Konkurrenten. Holland und die Hanse im späten Mittelalter* (Keulen 1997).
- 9 G. Asaert, *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden I* (Bussum 1976) 69.
- 10 I. Friel, *Henry V's Navy. The Sea-Road to Agincourt and Conquest 1413-1422* (Londen 2015).
- 11 S. Rose, *Medieval Naval Warfare, 1000-1500* (Londen 2003) 16-18.
- 12 Over de Bourgondische vloot: J. Paviot, *La politique navale des Ducs de Bourgogne (1384-1482)* (Lille 1995).
- 13 H. Stettner, 'Baardsen. Ein Beitrag zur spätmittelalterlichen Schiffahrtsgeschichte unter besonderer Berücksichtigung Ostfrieslands', *Jahrbuch der Gesellschaft für bildende Kunst und vaterländische Altertümer zu Emden* 60 (1980).
- 14 R. de Graaf, *Oorlog om Holland, 1000-1375* (Hilversum 2004) 398.
- 15 C. Aurelius, *Die Chronyk van Hollandt, Zeelandt ende Vriesland* (1517), fols. 288 vv. Editie online: <http://resources.huygens.knaw.nl/divisiechroniek>
- 16 De Scheepscatalogus, *Ilias* II, 484-785.
- 17 Parafrase van Den Haag, NA, Archief Hof van Holland, Memorialen Rosa IV, fol. 10. Volledige tekst in *Hanserecesse*, zie noot 2. Op het eventuele verschil tussen gewone en 'grote' baardzen kan ik hier niet ingaan.
- 18 De Ordonnantie op de Admiraliteit door hertog Maximiliaan in 1488 stond aan de basis van deze Hollands-Vlaams-Bourgondische Vloot. Vanaf dan wordt er door de Hollandse landsheren daadwerkelijk maritieme politiek bedreven. Sicking, *Zeemacht en onmacht*.

p. 133 Gijs Rommelse | Een Hollandse maritieme identiteit als ideologische bouwsteen van de Ware Vrijheid

- * Graag wil ik Jan Hartman bedanken voor zijn nuttige commentaar op een eerdere versie van dit artikel.
- 1 S. Groenveld, *De prins voor Amsterdam. Reacties uit pamfletten op de aanslag van 1650* (Bussum 1967); L. Panhuysen, *Ware Vrijheid. De levens van Johan en Cornelis de Witt* (Amsterdam en Antwerpen 2005) 93-109.
- 2 Panhuysen, *Ware Vrijheid*, 110-117; Serge ter Braake (red.), *De Deductie van Johan de Witt uit 1654* (Arnhem 2009) 128-130 en 172; A. Weststeijn, *Commercial Republicanism in the Dutch Golden Age. The Political Thought of Johan & Pieter de la Court* (Leiden 2012) 254-261; J. Stern, *Orangism in the Dutch Republic in Word and Image, 1650-1675* (Manchester 2010).
- 3 G.O. van de Klashorst, 'De Ware Vrijheid, 1650-1672' in: E.O.G. Haitisma Mulier en W.R.E. Velema (red.), *Vrijheid, een geschiedenis van de vijftiende tot de twintigste eeuw* (Amsterdam 1999) 157-185; J. Israel, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness and Fall 1477-1806* (Oxford 1995) 733-738 en 758-766; Weststeijn, *Commercial Republicanism*, 59-61; Panhuysen, *Ware Vrijheid*,

- 161.
- 4 Zie voor een nadere toelichting op dit cultuurhistorische begrippenapparaat: P. Burke, *Wat is cultuurgeschiedenis?* (Utrecht 2007); D. Onnekink en G. Rommelse, 'Introductie' in: Idem, *Ideology and Foreign Policy in Early Modern Europe 1650-1750* (Farnham 2011) 1-9.
 - 5 P. de la Court, *Interest van Holland, ofte gronden van Hollands welvaren* (Leiden 1662) 56 en 62.
 - 6 De la Court, *Interest van Holland*, 100-103.
 - 7 Ibidem, 61-62.
 - 8 Ibidem, 58-59.
 - 9 Ibidem, 62.
 - 10 Ibidem, 57.
 - 11 Ibidem, 96-97.
 - 12 Ibidem, 96-97.
 - 13 Ibidem, 70-73.
 - 14 J. Oudendijk, *Johan de Witt en de zeemacht* (Amsterdam 1944); J. Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17^e en 18^e eeuw* (Amsterdam 1998) 90-97; J. Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century* (Londen en New York 1995) 107-144.
 - 15 Bruijn, *Varend verleden*, 108-111; N.F. Noordam, *De Republiek en de Noordse Oorlog 1655-1660* (Assen 1940); A. Doedens, *Witte de With. Wereldwijde strijd op zee in de Gouden Eeuw* (Hilversum 2008) 103-110; G. Rommelse, 'Political Agendas and the Contestable Legality of Privateering: The Case of the Dutch-Portuguese War (1657-1662)', *Forum Navale: Sjöhistoriska Samfundet* 69 (2013) 10-33.
 - 16 De la Court, *Interest*, 136-138.
 - 17 E. Kuijpers, J. Pollmann en J. van der Steen (red.), *Memory before Modernity. Practices of Memory in Early Modern Europe* (Leiden 2013); J. Pollmann, 'No Man's Land. Reinventing Dutch Identities, 1585-1621' in: R. Stein en J. Pollmann (red.), *Networks, Regions and Nations. Shaping Identities in the Low Countries, 1300-1650* (Leiden 2010) 241-261; M. Eekhout, 'De kogel in de kerk. Herinneringen aan het beleg van Haarlem, 1573-1630', *Holland Historisch Tijdschrift* 43 (2011) 108-119; J. Pollmann, 'Met grootvaders bloed bezegeld. Het religieuze verleden in de zeventiende eeuw', *De zeventiende eeuw. Themaummer Het Vaderlands Verleden in de Zeventiende eeuw* 29 (2013) 154-175; E. Kuijpers en J. Pollmann, 'Why Remember Terror? Memories of Violence in the Dutch Revolt' in: J. Ohlmeyer en M. O'Siochru (red.), *Ireland 1641. Contexts and Reactions* (Manchester 2013) 176-196.
 - 18 Dat De la Court lang niet de enige auteur was in de jaren zestig van de 17de eeuw die dergelijke continuïteit benadrukte, wordt duidelijk in: G. Rommelse, 'Negative Mirror Images in Anglo-Dutch Relations, 1650-1674' in: L. Jensen (red.), *The Roots of Nationalism. National Identity Formation in Early Modern Europe 1600-1815* (Amsterdam 2016) 199-216.
 - 19 Over de toe-eigening van het concept van Nederlandse militaire kracht en zelfvertrouwen door de hoeders van de Ware Vrijheid handelen ook: Rommelse, 'How a Swedish Flag Helped'; G. Rommelse en R. Downing, 'The Fleet as an Ideological Pillar of Dutch Radical Republicanism, 1650-1672', *International Journal of Maritime History* 27 (2015) 387-410.
 - 20 Stern, *Orangism*; J. Bruijn, 'Cornelis Tromp (1629-1691): een niet-gewaardeerd dienaar van de heren', *Tijdschrift voor Geschiedenis* 96 (1983) 179-192; J. Pollmann, 'Schuilen onder de vleugels van Oranje. Over de wortels van het orangisme 1600-1618' in: H. te Velde en D. Haks (red.), *Oranje onder. Populair orangisme van Willem van Oranje tot nu* (Amsterdam 2014) 27-45; M. Ebben, 'Een wankel evenwicht. Prinsen van Oranje, regenten en burgers in de zeventiende-eeuwse Republiek' in: Te Velde en Haks, *Oranje onder*, 47-66; A. van Dissel en H. den Heijer, 'Jongens van De Witt of van Oranje? Loyaliteit en opportunisme bij de zeemacht in turbulente tijden 1780-1813', in: Te Velde en Haks, *Oranje onder*, 115-136.

p. 142 Hugo Landheer | Van Turfschip tot Tweede Wereldoorlog

- 1 J. de Vries, *Barges and Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy (1632-1939)* (Utrecht 1981) 9
- 2 A. van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848* (Utrecht 2004) 141-169.
- 3 Daarom een kleine greep uit de literatuur: R. Filarski, *Tegen de stroom in. Binnenvaart en vaarwegen vanaf 1800* (Utrecht 2014); E. Janssen, *De Nederlandse Rijn- en Binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog* (masterscriptie Erasmus-universiteit Rotterdam 2014); F.R. Looimeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart* (Drachten/Leeward 1988); H. Roozebeek (red.), *In dienst van de troep. Bevoorrading en transport bij de Koninklijke Landmacht* (Amsterdam 2008); M. Stolz, *Tussen wal en schip. De Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale en de Nederlandse binnenvaart 1935-1952* (masterscriptie Vrije Universiteit Amsterdam 2014) en D. Wildeman, 'Scheepvaart en varende door de eeuwen heen', *Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie* 53 (1998) 5-24. Janssen, *De Nederlandse Rijn- en binnenvaart*, 12.
- 4 Den Haag, Nationaal Archief (NA), Archief van de Bataafs Franse marine, Archief van het ministerie van Oorlog voor 1813, Archief van de commissaris liquidateur voor de pretensies van de gepreste schippers en de Staatssecretarie van Lodewijk Napoleon.
- 5 J.L. Motley, *De opkomst van de Nederlandse Republiek III* (Den Haag 1880) 191-192.
- 6 J.F. Grosfeld (red.), *Het turfschip van Breda* (Breda 1990); Idem, *De list met het turfschip* (Breda 2011).

- 7 Grosfeld, *Het turfschip van Breda*, 78-87.
- 8 J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandse Zeewezen I* (Zwolle 1869) 3-9 en 85-87.
- 9 Groot Placaetboek II (Den Haag 1664) 379-436.
- 10 Groot Placaetboek II, 371-372.
- 11 NA, Archief Staten Generaal, inv.nr. 12270, 384.
- 12 'Artikel XI van de Ordre gestelt en gemaakt op het beleid van de schepen zo in het leger als daar buiten', 21 april 1629 in: Groot Placaetboek II, 386-390.
- 13 Resoluties van HHM Staten Generaal der Verenigde Nederlanden genomen in den jare 1784, tweede helft in: NA, Archief Staten Generaal, inv.nr. 3843.
- 14 J.C. de Jonge, *Geschiedenis van het Nederlandse zeewezen V*, 131-140. Zie ook https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_François_Dumouriez en stukken in NA, Archief van de commissaris liquidateur voor de pretensiën van de gepreste schippers, inv.nrs. 17 en 18.
- 15 De auteur is prof.dr. D.H. Kolff veel dank verschuldigd voor zijn bijdrage aan dit onderzoek. Hij heeft mij attent gemaakt op veel brieven van en documenten over Jan Slicher, de laatste commissaris-generaal van 's lands legerschepen.
- 16 Het archief van de marine bevat zoveel voorbeelden van pressing uit die tijd dat het ondoenlijk is een precieze opgave te maken.
- 17 NA, Archief marine 1795-1813, passim.
- 18 H.A. Landheer, 'De zaak van de gepreste schippers, Schadevergoeding tussen 1793 en 1805', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 30 (2011) 21-40.
- 19 Maar ook toen waren er schippers die inwillig waren. Ze werden streng gestraft. Zie artikel II en III van de ordonnantie voor de commissaris-generaal van de schepen en schippers in het leger dienende van 4 juni 1626.
- 20 Plakkaat van 18 juli 1794 van de Staten van Holland in: NA, Archief marine 1795-1813.
- 21 Jan van Nes aan de agent van Marine op 18 mei 1798 in: NA, Archief marine 1795-1813, inv.nr. 451.
- 22 J.L. van Zanten en A. van Riel, *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (Amsterdam 2000) 87-88.
- 23 H. Hardenberg, *Overzicht der voornaamste bepalingen betreffende de sterkte, samenstelling, betaling, verzorging en verpleging van het Nederlandsche leger I* (Den Haag 1858) 156-157.
- 24 NA, Archief ministerie van Oorlog 1795-1813, inv. nrs. 1370 en 1371.
- 25 *Staatsalmanak* 1816 (Den Haag 1816) 211, 212, 215.
- 26 *Recueil militaire over het jaar 1828* (Den Haag en Amsterdam 1829) XVI en 118-237. Voor de voorwaarden van aanbesteding zie *Recueil militaire over het jaar 1816 II*, 368-416 en 1823 II, 212-258. Men gebruikte toen een aangepaste versie van de afstandswijzer uit de 17de eeuw. Zie ook: www.rederijgebrgoedkoop.nl
- 27 R. Filarski, 'De Nederlandse binnenvaart in de Eerste Wereldoorlog', *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* 35 (2016) 12.
- 28 <https://www.kb.nl/themas/geschiedenis-en-cultuur/nederland-tijdens-de-eerste-wereldoorlog/wo-i-mobilisatie>
- 29 F. Looimeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart* (Drachten en Leeuwarden 1988) 32-33 en 73-75 en E. Janssen, *De Nederlandse Rijn- en binnenvaart in de Tweede Wereldoorlog* (ongepubliceerde masterscriptie Erasmus Universiteit Rotterdam 2014) 23.
- 30 Filarski, 'De Nederlandse binnenvaart in de Eerste Wereldoorlog', 23.
- 31 Janssen, *De Nederlandse Rijn- en binnenvaart*; M.M. Stolz, *Tussen wal en schip, De Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale en de Nederlandse binnenvaart 1935-1952* (masterscriptie Universiteit van Amsterdam 2014).
- 32 Janssen, *De Nederlandse Rijn- en binnenvaart*, 10, 42-60.
- 33 Ibidem, 11 en 16-17.
- 34 Ibidem, 12; J. Timmermans, *Algemene Rijnschippersbond Gedenkboek 1898-1948* (Rotterdam 1948) 111.
- 35 L. de Jong, *Het koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog 1939-1945 VII-1* (Den Haag 1976) 270-274.
- 36 Looimeijer, *Een eeuw Nederlandse binnenvaart*, 88-94; Janssen, *De Nederlandse Rijn- en binnenvaart*, 18.

p. 150 Anita van Dissel | Een Amsterdams zeepaleis

- 1 *De Tijd*. Godsdienstig- en staatkundig dagblad, 14 juni 1915.
- 2 J.Th.M. Bank, *Het roemrijk vaderland. Cultureel nationalisme in Nederland in de negentiende eeuw* (Den Haag 1990) 9.
- 3 Zie bijvoorbeeld: Bank, *Het roemrijk vaderland*; M. Mathijssen, *Historiezucht: de obsessie met het verleden in de negentiende eeuw* (Nijmegen 2013).
- 4 Een voorbeeld van recente internationale aandacht voor dit onderwerp: M.A. Russell, 'Steamship nationalism: Transatlantic passage liners as symbols for the German Empire', *International Journal of Maritime History* 28 (2016) 313-334.
- 5 A.J.J. Mulder e.a., *De eeuw van de 'Nederland'. Geschiedenis en vloot van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' 1870-1970* (Zierikzee 2003); M.G. de Boer, *Geschiedenis der Amsterdamsche stoomvaart* (Amsterdam 1922); F. de Goey (red.), *Vaart op Insulinde. Uit de beginjaren der Rotterdamsche Lloyd NV 1883-1914* (Hilversum en Rotterdam 1991); B.L.T. van der Linden, *Nou...tabé dan! De bootreis naar Indië met de Rotterdamsche Lloyd en de 'Nederland' tussen 1899 en 1949* (Hilversum 2010); C. de Haas, *De Grote Drie. Nieuw Amsterdam, Oranje en Willem Ruys* (Bussum 1976) en verschillende scheepsbiografieën van

- Nico Guns; E. Lewin, 'De Scheepsinterieurs' in: M. de Bois (red.), *C.A. Lion Cachet 1864-1945* (Assen en Rotterdam 1994); Th.B.F. Hoyer, *Nieuw Amsterdam* (Amsterdam 1938); Maritiem Museum Rotterdam (MMR), Broch 13 A 4 HAL, 'De Nieuw Amsterdam en haar kunstverzameling'.
- 6 Het Nederlandse imperialismedebat in: W. van den Doel, *Zo ver de wereld strekt. De geschiedenis van Nederland overzee vanaf 1800* (Amsterdam 2011) 131-134. De term koloniale staatsvorming is ontleend aan J.N.F.M. à Campo, *Koninklijke Paketvaart Maatschappij. Stoomvaart en staatsvorming in de Indonesische archipel 1888-1914* (Hilversum 1992).
 - 7 M. van Rijn en M. Vlaskamp, 'Het postcontract' in: De Goey, *Vaart op Insulinde*, 77-92, aldaar 81-82.
 - 8 Den Haag, Nationaal Archief (NA), Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), nummer toegang 2.20.23, inv.nr. 396, jaarverslag over 1912.
 - 9 Amsterdam, Het Scheepvaartmuseum (HSM), inv.nr. H 771 II-4.27 IV 1 6, brochure 'Dubbelschroef mailschip Jan Pieterszoon Coen', 6; idem in NA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 399.
 - 10 NA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 422, brochure 'Een smaldeel van de vloot der S.M.N. [Amsterdam 1929/1930]'.
 - 11 Van een feitelijke doop was geen sprake omdat de romp een half uur vroeger dan gepland naar voren schoof: <http://www.stoomvaartmaatschappijnederland.nl/ss-jan-pietersz-coen-pdkbpflpezp-1915-1940/>
 - 12 J. van Goor, *Jan Pieterszoon Coen (1587-1629). Koopman-koning in Azië* (Amsterdam 2015) 513.
 - 13 NA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 399, brochure 'Dubbelschroef mailschip Jan Pieterszoon Coen' en HSM, inv.nr. H 771 II-4.27 IV 1 6.
 - 14 Lewin, 'De Scheepsinterieurs', 120; G. Termorshuizen, "'Eén groot Hollandsch burgergezin". Met de mail naar Indië in de jaren 1870-1905' in: P. van Zonneveld (red.), *Naar de Oost! Verhalen over vier eeuwen reizen naar Indië* (Amsterdam 1996) 90-111.
 - 15 NA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 422, brochure 'Een smaldeel van de vloot der S.M.N. [Amsterdam 1929/1930]'.
 - 16 S. van Ravesteyn, *De sierkunst op Nederlandsche passagiersschepen* (Rotterdam 1924) 22.
 - 17 MMR, Broch 15A Wied, F.C. Wieder en C.A. Lion Cachet, 'De oude weg naar Indië om de Kaap' (Amsterdam 1915).
 - 18 NA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 422, brochure 'Een smaldeel van de vloot der S.M.N. [Amsterdam 1929/1930]'.
 - 19 Termorshuizen, 'Eén groot Hollandsch burgergezin', 90-111.
 - 20 Lewin, 'De Scheepsinterieurs', 129.
 - 21 NA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 404, brochure 'Geschiedkundige opschriften'.
 - 22 *De Sumatra Post*, 15 oktober 1915.
 - 23 Lewin, 'De Scheepsinterieurs', 133.
 - 24 NA, SMN, 2.20.23, inv.nr.399, brochure 'Dubbelschroefschip Jan Pieterszoon Coen', 12-14.
 - 25 Vergelijk Russell, 'Steamship nationalism', 313-334 en B. Rieger, *Technology and culture of modernity in Britain and Germany, 1890-1945* (Cambridge 2005).
 - 26 Lewin, 'De Scheepsinterieurs', 132.
 - 27 Ibidem, 134.
 - 28 NA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 347, gedicht bij de proeftocht van J.P. Coen, juni 1915.
 - 29 *Eigen Haard*, juni 1915, in: NA, SMN, 2.20.23, inv.nr. 417.
 - 30 *Algemeen Handelsblad*, 20 juni 1915; *De Telegraaf*, 1 juli 1915.
 - 31 De ENTOS leidde drie jaar later tot de oprichting van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, die dit jaar haar eeuwfeest viert in Het Scheepvaartmuseum Amsterdam.
 - 32 *De Telegraaf*, 10 juli 1915.
 - 33 *Sumatra Post*, 22 oktober 1915.
 - 34 *Bataviaasch Nieuwsblad*, 19 oktober 1915.
 - 35 Mulder, *De eeuw van de 'Nederland'*, 123.

p. 157 Hein Klemann | Europas grootste haven en haar toekomst: Rotterdam 1870-2000

- 1 D. Ziegler, *Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich* (Frankfurt am Main 1996) 9-19; Zie: H.A.M. Klemann en J. Schenk, 'Competition in the Rhine Delta: Waterways, Railways and Ports, 1870-1913', *Economic History Review* 66 (2013) 826-847, passim.
- 2 A. Beening, *Onder de vleugels van de adelaar. De Duitse buitenlandse politiek ten aanzien van Nederland in de periode 1890-1914* (Amsterdam 1994) 104; eigen berekeningen.
- 3 E.J. Clapp, *The Navigable Rhine: The Development of its Shipping, the Basis of the Prosperity of its Commerce and its Traffic in 1907* (Boston 1911) 29; R. Fremdling, *Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840-1879* (Dortmund 1975) 18 en 57; J.P. Smits, E. Horlings en J. Luiten van Zanden, *Dutch GNP and its Components, 1800-1913* (Groningen 2000) 198-200; eigen berekeningen.
- 4 J. G. Rive, 'De tegenwoordige steenkool-handel', *De Economist* 27 (1878) 585-589; E. Heubach, *Die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstrassen und Eisenbahnen des Elbe-Odergebietes in dem Zeitraum von 1882-1895* (Berlijn 1898) 35.

- 5 B. Weber-Brosamer, “‘Die Weltordnung will weder Stillstand noch Rückschritt.’ Zur Einführung der Dampfschiffahrt und ihren wirtschaftspolitischen Auswirkungen’ in: C. von Looz-Corswaren Georg Mölich (red.), *Der Rhein als Verkehrsweg. Politik, Recht und Wirtschaft seit dem 18. Jahrhundert* (Bottrop 2007) 93-116, 101 e.v.; ‘De Kommissaris bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart Travers aan de Minister van Buitenlandse Zaken Schimmelpennick, 6 april 1848’ in: *Rijksgeschiedkundige Publicatiën (RGP), Bescheiden betreffende de Buitenlandse Politiek van Nederland, 1948-1919, 1.1. 1848 - GS 139* (Den Haag 1972) 205; Ibidem, 3 mei 1848 in: Idem, 141.
- 6 De Minister van Financiën, 18 December 1849, *Handelingen Tweede Kamer 1849-1850*, 18 december 1849, 178.
- 7 D. Blackbourn, *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany* (New York 2006) 77-119.
- 8 W. Nasse, *Die Schifffahrt der deutschen Ströme: Untersuchung über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse III, Der Rhein als Wasserstraße* (Leipzig 1905) 58; A. van Heezik, *Strijd om de rivieren. 200 jaar rivierenbeleid in Nederland of de opkomst en ondergang van het streven naar de normale rivier* (Haarlem 2008) 22-35.
- 9 H.J.M. van Eysinga, *Geschichte der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt 1816 bis 1969* (Straatsburg 1994) 78.
- 10 Van Heezik, *Strijd om de rivieren*, 73-74.
- 11 Ibidem, 87 e.v.
- 12 Jones Clapp, *The Navigable Rhine*, 44.
- 13 Klemann en Schenk, ‘Competition in the Rhine Delta’, 840.
- 14 J. Schenk, *Havenbaronnen en Ruhrbonzen, Oorsprong van een wederzijdse afhankelijkheidsrelatie tussen Rotterdam en het Ruhrgebied 1870-1914* (Proefschrift Rotterdam 2015) 335.
- 15 Klemann en Schenk, ‘Competition in the Rhine Delta’, 826-847.
- 16 G.J. Hospers, ‘Restructuring Europe’s Rustbelt: the Case of the German Ruhrgebiet’, *Intereconomics* 39 (2004) 147-156, aldaar 148.
- 17 Industrie- und Handelskammer Ruhr für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen, *Das Ruhrgebiet, Eine Region im strukturellen Wandel* (August 2013) 5; Bundesministerium für Wirtschaft und Industrie, *Der Bergbau in der Bundesrepublik Deutschland*, 2010. *Bergwirtschaft und Statistik* 62 (2011) Dokumentation, 9-11.
- 18 M. Boon, *Oil Pipelines, Politics and International Business. The Rotterdam Oil Port, Royal Dutch Shell and the German Hinterland, 1945-1975* (Proefschrift Rotterdam 2014) 112 e.v.
- 19 Boon, *Oil Pipelines*, 206-207 en 213.
- 20 Boon, *Oil Pipelines*, passim.
- 21 <http://www.stahl-online.de/index.php/statistiken/> (21-02-2014).
- 22 Industrie- und Handelskammer Ruhr, *Das Ruhrgebiet*, 5.
- 23 Metropoleruhr, Statistik-Portal Ruhr, <http://www.metropoleruhr.de/index.php?id=14875> (21/2/2014); Industrie- und Handelskammer Ruhr, *Das Ruhrgebiet*, 2; Hospers, ‘Restructuring Europe’s Rustbelt’, 148.
- 24 Zie: Boon, *Oil Pipelines, Politics*, passim.
- 25 J. Gille en M. van Schijndel, *Directe toegevoegde waarde Rotterdamse haven 1987-2006* (Rotterdam 2005); Eigen berekeningen.
- 26 Ibidem; Zie ook: CBS, ‘Conjunctuurbericht, woensdag 29 juni 2005: Rotterdamse haven groeit vooral door containers.’ <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/dossiers/conjunctuur/publicaties/artikelen/archief/2005/2005-06-29-f.htm> (29-08-2013) CBS, Statline, <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=7343NR&D1=0&D2=0&D3=111&VW=T> (29-08-2013); Port of Rotterdam, *Haven in cijfers*, 2010, 2011, 2012 (Rotterdam 2013); CBS, *Webmagazine*, woensdag 30 november 2011, Noordzee levert kwart miljoen voltijdbanen op, <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/macro-economie/publicaties/artikelen/archief/2011/2011-3499-wm.htm> (29-08-2013); Erasmus Universiteit Rotterdam, *Havenmonitor 2011* (Rotterdam 2013) 71; Eigen berekeningen.
- 27 Die Bundesregierung, Energiekonzept, <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/StatischeSeiten/Breg/Energiekonzept/oB%3%C3%BChe/ma%3%C3%9Fnahmen-im-ueberblick.html>. (29-08-2013)
- 28 K.M. Sülü, *The Port of Rotterdam and the Maritime Container. The Rise and Fall of Rotterdam’s Hinterland (1966-2010)* (Ongepubliceerd proefschrift; Rotterdam 2014). K.M. Sülü publiceert meestal onder de naam Klara Paardenkooper.
- 29 K. Paardenkooper, ‘Rotterdam containerhaven’ in: *Intermodal & Container Box. Magazine for intermodal exchange and development* (Starteditie 2012) 46-49.
- 30 De Minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schulz van Haagen aan de Voorzitter van de Tweede Kamer, 6 maart 2014.

p. 165 Joke Korteweg | Ondergaan of overleven

- 1 Dit artikel is grotendeels gebaseerd op gesprekken met sleutelfiguren uit de naoorlogse scheepsbouw, zoals weergegeven in J.E. Korteweg, *Nederlandse scheepsbouw. Dynamiek in dertig gesprekken* (Hoog Keppel 2015).
- 2 De periodisering van de naoorlogse scheepsbouw is gebaseerd op H. Schippers en J. Korsten, *De Nederlandse ijzeren en stalen scheepsbouw: onderzoek en geschiedschrijving van technologie en bedrijfstak. Een voorstudie* (Eindhoven 2009) 16-21.
- 3 *Gereformeerd Gezinsblad*, 18 augustus 1964.
- 4 Korteweg, *Nederlandse scheepsbouw*, 196.

- 5 Ibidem, 35.
- 6 Ibidem, 197.
- 7 Ibidem, 80.
- 8 Ibidem, 46.
- 9 Zie <http://maritimetechnology.nl/sectorinformatie/> (geraadpleegd 26 juli 2016).

p. 172 Topstuk | Het Volmaakte Schip van Bernardus Cleynhens in de Koninklijke Bibliotheek

- 1 Zie over hem: RKD: <https://rkd.nl/explore/artists/374674>
- 2 A. Bredius (ed.), *Künstler-Inventare: Urkunden zur Geschichte der holländischen Kunst des XVIIen, XVIIIten und XVIIIten Jahrhunderts*, met medewerking van O. Hirschmann, 8 dln. (Den Haag 1915-1922), VI (1919) 2147-2156; VII (1921) 33.

p. 174 Interview | Met het gezicht naar de zee

- 1 Oratie gehouden op vrijdag 30 september 2016, in het Academieggebouw van de Universiteit Leiden.

p. 179 Schilderijanalyse | Maritieme identiteit volgens Cornelis Claesz. van Wieringen

- 1 K. van Mander, *Het schilder-boeck* (Haarlem 1604) fol. 288r.
- 2 Van Mander, *Het schilder-boeck*, fol. 300r.
- 3 Over de wedijver tussen Vroom en Van Wieringen, zie onder andere: R. Brand, “‘Een schilderij van de Slach van Heemskerck”. Cornelis Claesz. van Wieringen en de opdracht voor een zeestuk van de slag bij Gibraltar nader bekeken”, *Tijdschrift voor zeegechiedenis* 34 (2015) 3-22.
- 4 G.S. Keyes, ‘Cornelis Claesz. van Wieringen’, *Oud Holland* 93 (1979) 1-46.
- 5 Collectie Maritiem Museum Rotterdam, inv.nr. P2828. Olieverf op paneel, 42,5 x 80,7 cm. Het schilderij maakte tot 1935 deel uit van de privécollectie van Charles Henry Combe in Cobham, Surrey. In 1990 werd het geveild bij Christie's in Londen (9 april 1990, nr. 11), waar het werd gekocht door kunsthandelaar P. de Boer uit Amsterdam. Het Maritiem Museum Rotterdam kocht het schilderij daar met steun van de Vereniging Rembrandt, de Familienstichting Nolst Trenité en enige vrienden van het museum. Verdere herkomstgegevens zijn onbekend.
- 6 J.L. van Dalen, *Geschiedenis van Dordrecht II* (Dordrecht 1933) 704.

p. 185 Beeldessay | Hoe werden zeehelden gemaakt?

- 1 I. Schöffer, ‘The Batavian Myth during the Sixteenth and Seventeenth Centuries’ in: E.H. Kossman and J.S. Bromley (red.), *Britain and the Netherlands. Papers Delivered to the Fifth Anglo-Dutch Historical Conference*, vol. V. *Some Political Mythologies* (Den Haag 1975) 78-101; K. Tilmans, ‘Aeneas, Bato and Civilis, the Forefathers of the Dutch: The Origin of the Batavian Tradition in Dutch Humanistic Historiography’ in: J.R. Brink and W.F. Gentrup (red.), *Renaissance Culture in Context. Theory and Practice* (Oxford 1993) 121-135.
- 2 C. Lawrence, ‘Hendrick de Keyser’s Heemskerk Monument: The Origins of the Cult and Iconography of Dutch Naval Heroes’, *Simiolus. Netherlands Quarterly for the History of Art* 21 (1992) 265-295.
- 3 G. Rommelse, ‘The National Flag and its Representations as Essential Elements of Dutch Naval Ideology, 1570-1800’ in: D. Davies, A. James en G. Rommelse (red.), *Ideologies of Western Naval Power, c. 1500-1815* (Farnham) te verschijnen.
- 4 Geciteerd in: M. Bolten, *De Slag bij Gibraltar. Een zeventiende-eeuws schilderij ‘zonder geldelijke waarde’* (Den Haag 1999) 69.
- 5 J. Giltaij en J. Kelch, *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17^e eeuw* (Rotterdam 1997); D.F. Scheurleer, *Van varen en vechten. Verzen van tijdgenooten op onze zeehelden en zeeslagen, lof- en schimpdichten, matrozenliederen*, 3 dln. (Den Haag 1914); R.P. Prud’homme van Reine, *Opkomst en ondergang van Nederlands gouden vloot door de ogen van de zeeschilders Willem van de Velde de Oude en de Jonge* (Amsterdam en Antwerpen 2009).
- 6 R. Daalder, ‘Een zeeslag voor prins Maurits’, *Amstelodamum. Maandblad voor de kennis van Amsterdam* 5 (2) (2008) 3-12; R. Brand, “‘Een schilderij van de Slach van Heemskerck”. Cornelis Claesz. van Wieringen en de opdracht voor een zeestuk van de Slag bij Gibraltar nader bekeken”, *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 34 (2015) 3-22; G. Rommelse en R. Downing, ‘The Fleet as an Ideological Pillar of Dutch Radical Republicanism, 1650-1672’, *International Journal of Maritime History* 27 (2015) 387-410; R.P. Prud’homme van Reine, *Schittering en schandaal. Biografie van Maerten en Cornelis Tromp* (Amsterdam en Antwerpen 2001).
- 7 B. de Groot en A. Huussen jr., ‘Poëtische polemie om de Doggersbank, 1781-1782’ in: L. Akveld e.a. (red.), *In het kielzog: maritiem-historische studies aangeboden aan Jaap. R. Bruijn bij zijn vertrek als hoogleraar zeegechiedenis aan de Universiteit Leiden* (Amsterdam 2003) 61-83; R. Honings, ‘Lillende lijven, krakende knoken en geknotte koppen. Johannes Francq van Berkhey en de Slag bij de Doggersbank’ in: L. Jensen en N. Geerdink (red.), *Oorlogsliteratuur in de vroegmoderne tijd. Vorm, identiteit en herinnering* (Hilversum 2013) 135-149; L. van Deinsen, “‘Toen ’t volk een hoop verwijfde slaven scheen”. Verleden en verval als zetstukken tijdens de Vierde Engelse Oorlog (1780-1784)”, in: Jensen en Geerdink, *Oorlogsliteratuur in de vroegmoderne tijd*, 151-162.
- 8 F. Rovers, *‘Dan liever de lucht in!’ Jan van Speijk en de Belgische Opstand* (Hilversum 2000).

p. 197 Topstuk | Nederlandse identiteit op Indische wateren en in een Rotterdams museum

- 1 Bronnen: Koninklijke Nederlandsche Yachtclub, *Jaarboekje voor het jaar 1855*; Den Haag, Koninklijk Huisarchief, Archief Prins Hendrik (de Zeevaarder), inv.nr. KHA-G54-309; C. Nooteboom, *De boomstamkano in Indonesië* (Leiden 1932); Rotterdam, Stadsarchief, Archief Koninklijke Nederlandsche Yachtclub, inv.nrs. 3, 4, 13, 19, 32, 63, 83, 84 en 85; Q.M.R. Ver Huell, *De Koninklijke Nederlandsche Yachtclub* (Amsterdam 1848).

p. 208 Uithoek | Vlieland

- 1 Literatuur: Wim Hazeu, *Slauerhoff. Een biografie* (Amsterdam 1998, derde uitgebreide druk); Ton Pronker, 'Jan Jacob Slauerhoff, 1898-1936. Vlieland. Dichter-schrijver-scheepsarts', themanummer *Tien eeuwen Eylandt Vlieland* 16 (2006); J. Slauerhoff, *Alle gedichten* (Amsterdam 2005); J. Slauerhoff, *Het heele leven is toch verloren. Gedichten, brieven, dagboek, essays* (Utrecht 2012).

Over de auteurs

Ron Brand studeerde bibliotheekwetenschappen in Den Haag en kunstgeschiedenis in Leiden. Hij werkt sinds 1983 in het Maritiem Museum Rotterdam, aanvankelijk in diverse bibliotheekfuncties, tegenwoordig als conservator documentaire collecties/registrator. Hij publiceert regelmatig over maritiem-historische en kunsthistorische onderwerpen en bereidt een proefschrift voor over de Haarlemse zeeschilder Cornelis Claesz. van Wieringen (ca. 1575-1633). Contact: r.brand@maritiemmuseum.nl

Jeroen ter Brugge is wetenschapsconservator bij het Maritiem Museum Rotterdam. In het kader van het Rotterdam Centre for Modern Maritime History, een samenwerkingsverband van het museum met de Erasmus Universiteit, doet hij promotieonderzoek naar de Nederlandse scheepsbouw tussen 1870 en 1914 in internationaal perspectief. Hij publiceerde over uiteenlopende onderwerpen met betrekking tot de maritieme geschiedenis en archeologie. Contact: j.terbrugge@maritiemmuseum.nl

Marieke van Delft is conservator Oude Drukken bij de Koninklijke Bibliotheek in Den Haag. Zij studeerde geschiedenis en boekwetenschap aan de universiteiten van Amsterdam en Leiden en promoveerde in de cultuurwetenschappen aan de Katholieke Universiteit Leuven. Van haar proefschrift verscheen in 2015 een handelseditie, *Van wiegendruk tot world wide web*. Van Delft publiceert over allerlei aspecten van de geschiedenis van het gedrukte boek in Nederland. In het najaar van 2016 publiceert Lannoo in samenwerking met de KB de facsimile *Maria Sibylla Merian. Metamorphosis insectorum*

Surinamensium waarvan Van Delft samen met Hans Mulder de redactie voerde. Contact: Marieke.vanDelft@KB.nl

Anita M.C. van Dissel studeerde geschiedenis in Leiden. Na haar promotie trad zij in dienst van het Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH). In februari 2011 werd zij benoemd tot universitair docent maritieme geschiedenis aan de Universiteit Leiden. Haar publicaties illustreren een brede belangstelling, al ligt haar expertise duidelijk bij de Nederlandse marine- en koopvaardijgeschiedenis in de 19de en 20ste eeuw. Contact: a.m.c.van.dissel@hum.leidenuniv.nl

Hein A.M. Klemann studeerde geschiedenis aan de Vrije Universiteit en economie aan de VU en de Universiteit van Amsterdam. Hij promoveerde in 1990 aan de VU op een proefschrift getiteld *Tussen Reich en Empire*, over de internationale economische betrekkingen van Nederland in de jaren dertig. Gedurende zijn gehele academische carrière bestudeerde hij de economische relaties tussen Nederland en Duitsland. In 2003 resulteerde dat in de eerste studie over de Nederlandse economie tijdens de bezetting. Ook leidde hij een project over de relatie tussen Rotterdam en het Ruhrgebied. Hein Klemann is thans hoogleraar economische geschiedenis en internationale betrekkingen aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. Contact: klemann@eshcc.eur.nl

Joke Korteweg is maritiem historica en gespecialiseerd in de geschiedenis van de 19de- en 20ste-eeuwse scheepsbouw en waterbouw. Zij schreef ook over zeesleepvaart en kaapvaart. In 2014 verscheen van haar hand *70 jaar IHC Merwede*, over de

naoorlogse geschiedenis van de bouw van baggermaterieel in Nederland. In *Nederlandse scheepsbouw. Dynamiek in dertig gesprekken* interviewde zij hoofrolspelers uit de naoorlogse scheepsbouw. Contact: info@kortewegmaritiem.nl

Han Lambregts werkt sinds de afronding van zijn studie werktuigbouwkunde grondverzet aan de TU Delft in 1976 in de baggerindustrie. Hij was betrokken bij grote infrastructuure projecten, nationaal en internationaal, zoals de bouw van de Øresund tunnel, een deel van de HSL-Zuid, de bouw van de gashaven Ras Laffan en de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Momenteel werkt hij als senior contractmanager voor Boskalis aan de bypass van de IJssel bij Kampen in het kader van het programma 'Ruimte voor de Rivier'. Contact: han.lambregts@upcmail.nl

Hugo Landheer raakte tijdens het onderzoek voor zijn dissertatie *Kerkbouw op krediet. De financiering van de kerkbouw in de bisdommen Haarlem en Rotterdam gedurende de periode 1795-1965* (Amsterdam 2004) geïnteresseerd in de manier waarop schade na de Tweede Wereldoorlog werd vergoed. Sinds 2009 inventariseert hij egodocumenten in het archief van de Bataafs-Franse marine. Daarbij stuit hij op veel relevant materiaal over schadevergoedingen tijdens deze periode. Het artikel in dit themanummer is daarvan een resultaat. Contact: hal@xs4all.nl

Wouter Linmans is promovendus aan het Instituut voor Geschiedenis van de Universiteit Leiden, waar hij werkt aan een proefschrift over opvattingen en angstbeelden van oorlog in Nederland in de periode tussen de twee wereldoorlogen. Daarnaast is hij redacteur van *Holland Historisch Tijdschrift*. Contact: w.f.j.linmans@hum.leidenuniv.nl

Henk Looijesteijn is verbonden aan het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis en werkzaam op het gebied van de filantropische geschiedenis. Hij is redacteur van *Holland Historisch Tijdschrift*. Contact: hlo@iisg.nl

Marc le Mair is docent Kunst op het Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp. Naast het lesgeven maakt hij eigen werk dat zich kenmerkt door zijn belangstelling voor geschiedenis en kunstgeschiedenis. Contact: marclemair@hotmail.com

Marco Mostert is hoogleraar Middeleeuwse Schriftcultuur en Kunstgeschiedenis aan de Universiteit Utrecht. Hij publiceert voornamelijk over de sociale geschiedenis van de communicatie in de Middeleeuwen. Daarnaast houdt hij zich onder meer bezig met de vroege geschiedenis van de noordelijke Nederlanden (zie bijvoorbeeld zijn *In de marge van de beschaving. Geschiedenis van Nederland, 0-1200* (Amsterdam 2009)). Contact: m.mostert@uu.nl

Gijs Rommelse is als Dr. Ernst Crone Fellow verbonden aan Het Scheepvaartmuseum. Daarnaast is hij gastonderzoeker aan de Universiteit Utrecht, docent Geschiedenis aan het Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp en lid van de redactie van *Holland Historisch Tijdschrift*. Contact: g_rommelse@hotmail.com

Maarten Streefland is illustrator, striptekenaar en muzikant. In zijn tekenwerk probeert hij een speelse combinatie te vinden tussen serieus en volwassen tegenover lomp en kinderachtig. In 2017 komt het eerste volledige stripboek van zijn hand uit genaamd *Heimwee*. Meer van zijn werk is te vinden op maartenstreefland.tumblr.com.

Ad van der Zee is redacteur van *Holland Historisch Tijdschrift* en werkt aan een (publieks)boek over de Wendische Oorlog met speciale aandacht voor de maritiem-historische aspecten. Hij is werkzaam bij het Erfgoedhuis Zuid-Holland in Delft. Contact: advanderzee@gmail.com

Marianne Eekhout (1984) is als historicus gespecialiseerd in het gebruik van herinneringsobjecten. In 2014 promoveerde zij in Leiden op het proefschrift *Material Memories of the Dutch Revolt. The urban memory landscape in the Low Countries, 1566-1700*. Naast haar werk als onderzoeker doceerde zij vroegmoderne geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam en Universiteit Leiden. Sinds 2015 is Marianne conservator stadsgeschiedenis bij het Dordrecht Museum. Contact: mfd.eekhout@dordrecht.nl

Frank de Jong (1964) is sinds 1993 verbonden aan het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis en werkt vanaf 2005 bij de afdeling Collectievorming. Hij studeerde Bibliothec en Documentatie aan de Frederik Muller Akademie (1985-1988) en Economie aan de Universiteit van Amsterdam (1989-1996). Contact: fdj@iisg.nl

Jan Pelsdonk (1971) studeerde Geschiedenis aan de Erasmus Universiteit Rotterdam en werkt als conservator van het Numismatisch Kabinet van Teylers Museum (Haarlem). Daarnaast doet hij onderzoek naar en publiceert hij over muntvondsten en de geschiedenis van het geld. Hij bekleedt diverse nevenfuncties op numismatisch en museaal terrein. Contact: jpelsdonk@teylersmuseum.nl

Huub Sanders (1953) studeerde Sociale Geschiedenis in Leiden en is sinds 1981 in verschillende functies werkzaam bij het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis. Vanaf 2000 is hij verbonden aan de afdeling Collectievorming. Tevens verricht hij onderzoek naar de geschiedenis van het IISG. Contact: hsa@iisg.nl

Carin Gaemers en **Anne Petterson** zijn redacteur van *Holland*. **Minte Kamphuis** is oud-redacteur van *Holland*.

UITHOEK

Vlieland

Henk Looijesteijn

‘Vlieland. Dat is nog ’t mooist van alles’, schreef Jan Slauerhoff (1898-1936) ooit. De zeevarende dichter en schrijver kreeg het in het land van herkomst altijd benauwd, maar voor Vlieland maakte hij een uitzondering. Beroemd is zijn *In Nederland...* waarin hij de burgerlijke samenleving verwierpt, en zijn onvoltooide *Ik kan niet zeggen hoe ik Holland haat* laat weinig te raden over. Maar hij schreef ook *Dorp aan zee*: een ode aan Oost-Vlieland, waar hij een groot deel van zijn jeugd doorbracht bij de familie van zijn Vlielandse moeder. De zwaar astmatische Slauerhoff kon zo aansterken in de frisse en schone zeelucht van wat toen nog een Noord-Hollands eiland was.

Van vaderszij was Slauerhoff een stadskind, maar zijn Vlielandse voorgelacht zwierf eeuwenlang beroepsmatig over de woeste baren. Grootvader was loods op Vlieland, een oom was kapitein, neven zaten op de zeevaartschool. Zijn eerste scheepskist, nu in Het Scheepvaartmuseum, kreeg Slauerhoff van een zeevarende neef. Zelf werd hij scheepsarts.

Een derde van Slauerhoffs gedichten houdt op de een of andere manier verband met de zee, zeelieden spelen de hoofdrol in veel verhalen en romans. Die maritieme thematiek van Slauerhoffs schrijverschap is terug te voeren naar Vlieland en zijn zeevarende familie. Als jongen zwierf hij ’s nachts rond over het kerkhof en nam hij waar

hoe het Vlielandse vee – geiten – zich aan de als wegwijzer en grafzerk hergebruikte walviskaken schurkte. Die kaken waren stille getuigen van de tijd dat Vlielanders in de poolzeeën Leviathan bejoegen. Ze komen niet alleen voor in *Dorp aan zee*, maar ook in het gedicht *Hollandsche Elegie*. Tegenwoordig staan ze opgesteld in de kerk.

Vlieland was Slauerhoff lief, maar zelfs daar voelde de rusteloze zwerver zich uiteindelijk benauwd. Het ongenoemde eiland – ‘waar ’k niet meer zal komen’ – in het gedicht *Verleden* lijkt niet voor niets op Vlieland. Maar het eiland is de maritieme bard niet vergeten. Lichtblauwe plaquettes brengen her en der zijn dichtregels in herinnering en zijn melancholieke bronzen portret siert sinds 2006 Dorpsstraat 27, waar hij zijn wandeling in *Dorp aan zee* begon.¹



Illustratie Maarten Streefland

Holland, Historisch Tijdschrift is een driemaandelijks uitgave van de Stichting Historisch Tijdschrift Holland en wordt kosteloos verspreid onder de donateurs in Nederland.

Redactie – A. Dlabáčová (eindredactie), C. Gaemers, F. de Hoog, J. Kamp, W.F.J. Linmans, H. Looijesteijn, K. Lurvink, D. van der Maas, S. Muurling, A. Nobel (hoofdredeactie), A. Petterson, H. Pieters, G. Rommelse, H. Sennema, A. van der Zee.

Kopij – Kopij voor *Holland, Historisch Tijdschrift* moet conform de richtlijnen van de redactie voor stijl, notenapparaat en dergelijke in tweevoud worden ingediend bij de redactiesecretaris van *Holland*, mevr. S. Muurling, info@tijdschrift-holland.nl. De richtlijnen van de redactie zijn verkrijgbaar bij de redactiesecretaris, of kunnen worden geraadpleegd op de website: www.tijdschrift-holland.nl.

Publicaties ter bespreking of aankondiging in *Holland* gaarne zenden aan de boekenredacteur: W.F.J. Linmans, Universiteit Leiden – Faculteit Geesteswetenschappen, Instituut voor Geschiedenis, Postbus 9515, 2300 RA Leiden.

Stichting Historisch Tijdschrift Holland – Stichting Historisch Tijdschrift Holland stelt zich ten doel de beoefening van de geschiedenis van Noord- en Zuid-Holland en de kennis van en belangstelling voor de geschiedenis van Holland onder een breed publiek te bevorderen.

Secretariaat en donateursadministratie – Stichting Historisch Tijdschrift Holland, Postbus 2260, 1200 CG Hilversum, e-mail: hollandleden@verloren.nl, telefoon: 035-6859856 (Uitgeverij Verloren).

Minimale donatie: € 37,50– per kalenderjaar, voor studenten € 17,50, na ontvangst van een donatienota te storten op bankrekening NL58ABNA0590346075 (BIC ABNANL2A) t.n.v. Stichting Historisch Tijdschrift Holland donateursadministratie te Hilversum. Nieuwe donateurs krijgen kosteloos de in dat jaar reeds verschenen nummers van het tijdschrift *Holland* toegezonden.

Losse nummers: bestellen bij Uitgeverij Verloren, Postbus 1741, 1200 BS Hilversum, tel. 035-6859856, bestel@verloren.nl. Zie ook www.verloren.nl.

De redactie van *Holland* heeft er naar gestreefd de rechten van de illustraties volgens wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de eindredacteur, A. Dlabáčová, wenden: Sleewijkstraat 2, 1107 TV Amsterdam, e-mail: anna.dlabacova@gmail.com

Afbeeldingen omslag – Boven: Bewapend koopvaardijship. Cornelis Claesz. van Wieringen, eerste kwart 17de eeuw. Maritiem Museum Rotterdam; onder: Het Utrecht schip. Foto: Hans Wilschut. Centraal Museum, Utrecht.

ISSN 0166-2511 ISBN 978-90-70403-70-6

© 2016 Stichting Historisch Tijdschrift Holland. Niets uit deze uitgave mag, op welke wijze dan ook, worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de redactie.

Basisontwerp	Studio Els Zweerink
Productie	Uitgeverij Verloren
	Torenlaan 25, 1211 JA Hilversum
	info@verloren.nl

HOLLAND

historisch tijdschrift



9 789070 403706

Maritieme identiteit