

Prof.dr. Henk den Heijer

## Zee versus land



Universiteit  
Leiden

Bij ons leer je de wereld kennen

# Zee versus land

Rede uitgesproken door

Prof.dr. Henk den Heijer

ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleraar in de

Zeegeschiedenis

aan de Universiteit Leiden

op vrijdag 25 september 2015



Universiteit  
Leiden



*Geachte aanwezigen,*

Het is nog niet zo heel lang geleden dat de gegoede burgerij, waartoe naar ik veronderstel de meeste van u behoren, liever niet werd gezien in havenbuurten. Dat waren louche stads-wijken waarin zich hoerenlopers, messentrekkers en andere onguere types ophielden. Zeelieden uit alle windstreken zochten er onderdak en vertier in afwachting van de afvaart van hun schip. Inmiddels zijn de havenactiviteiten verplaatst naar gebieden ver buiten de stadscentra, bijvoorbeeld naar de Maasvlakte en het Sloegebied, en hebben de oude dokken een andere bestemming gekregen. De Docklands in Londen is daarvan een van de meest sprekende voorbeelden. Dat is al jaren een van de duurste wijken van de stad met luxe appartementen en kantoren. Canary Wharf, het hart van dit voormalige havengebied, huisvest rondom de oude dokken de hoofdkwartieren van zakenbanken en andere financiële dienstverleners; instellingen die sinds de kredietcrisis van 2008 een enigszins dubieuze reputatie genieten. In ons land is, zij het op bescheidener schaal, eenzelfde ontwikkeling waarneembaar. Het verwaarloosde oostelijk havengebied van Amsterdam is aan het eind van de vorige eeuw geleidelijk omgetoverd tot een prettig woonoord voor mensen uit de hogere inkomensgroepen. Ook de eens beruchte Rotterdamse havenwijk Katendrecht ondergaat een metamorfose en geldt tegenwoordig als een van de veiligste gebieden van de stad. Alleen de Rijnhavenbrug, die het stadsdeel met de Wilhelminapier verbindt waar veel Rotterdammers van een hapje en een drankje in het trendy Hotel New York genieten, herinnert door zijn bijnaam de Hoerenloper nog aan de voormalige reputatie van de wijk.

### **Met de rug naar zee**

De transformatie van oude havengebieden staat niet op zichzelf, maar is een symptoom van onze sterk veranderde relatie met de zee en de scheepvaart. De Nijmeegse hoogleraar filosofie René ten Bos heeft het zelfs over een problematische relatie; hij constateert in zijn recent verschenen boek *Water* dat de mens een vrij negatieve houding heeft ten opzichte

van de zee. Nederlanders, die voor een belangrijk deel onder zeespiegelniveau leven, vormen daarop geen uitzondering. Volgens hem genieten zeelieden, vissers en havenarbeiders in ons land weinig respect. 'Het is alsof' wij, de gegoede burgers, 'de mensen die zich beroepshalve op of in de buurt van het water bevinden, niet helemaal vertrouwen'.<sup>1</sup> Of onze relatie met de zee en de mensen die werkzaam zijn in de maritieme sector zo problematisch is als Ten Bos vrij stellig beweert, waag ik te betwijfelen. Toch is het niet overdreven te stellen dat het karakter van die relatie sinds de Tweede Wereldoorlog drastisch is veranderd. De werkgelegenheid in de maritieme sector is sterk teruggelopen, grote rederijen als Nedlloyd en de Holland Amerika Lijn zijn aan het buitenland verkocht en veel havens liggen tegenwoordig buiten de stad. Kortom, Nederlanders hebben in actieve zin steeds meer hun rug naar de zee gekeerd.<sup>2</sup> Dat klinkt paradoxaal in een jaar waarin de bioscoopfilm *Michiel de Ruyter* kort na zijn première met een Gouden Film werd beloond en Sail Amsterdam een record aantal bezoekers trok. Maar dat zijn evenementen met een hoog braderiegehalte. De nostalgie van een groots maritiem verleden die de filmheld Michiel de Ruyter en de tall ships bij Sail opwekken, heeft weinig van doen met het historische en huidige belang van zee en scheepvaart.

Er valt veel te zeggen over onze veranderende relatie met de zee, bijvoorbeeld over hoe wij ondoordacht plastic eilanden in oceanen hebben gecreëerd of over de hedendaagse uitroeiing van sommige vissoorten, maar laat ik mij in dit afscheidscollege beperken tot mijn eigen vakgebied, de zeegeschiedenis. Het ligt voor de hand om vandaag terug te blikken op één of meerdere onderwerpen uit mijn onderzoek, maar dat leek mij na slechts vijf jaar de functie van hoogleraar zeegeschiedenis te hebben vervuld geen goed idee. Het grootste deel van mijn werkzame leven lag namelijk buiten de academische wereld waarin ik geheel andere beroepen heb uitgeoefend. Als maritiem historicus vind ik mezelf, ook al begint over enkele dagen mijn pensioen, eigenlijk nog te jong om in de achteruitkijkspiegel te kijken. Liever kijk ik vooruit naar de komende jaren

waarin ik, tezamen met een aantal vakgenoten, wil werken aan een breed overzicht van de maritieme geschiedenis van Nederland vanaf de twaalfde eeuw tot heden. Vandaag wil ik, als voorschot daarop, een lange maritiem-historische lijn trekken om het belang van mijn vakgebied te onderstrepen, mede omdat de zeegeschiedenis vanuit de academische wereld wel iets meer aandacht zou kunnen gebruiken. Buiten de universiteit bestaat er een vrij uitgebreid netwerk van musea en organisaties dat het maritieme erfgoed beheert en het onderzoek naar het maritieme verleden stimuleert. Tijdens de jaren die ik aan het Instituut voor Geschiedenis doorbracht, viel het mij op dat de zee in het onderwijs en het onderzoek een vrij beperkte plaats inneemt. Het merendeel van mijn collega's is 'landrot' en houdt zich bezig met politieke, sociale en economische onderwerpen die soms een raakvlak met de zee hebben, maar meestal niet. Dat lijkt vanzelfsprekend want ook al bestaat drie-vijfde van het aardoppervlak uit water, mensen leven op het land. Toch is het water, en daarmee bedoel ik de zee én de binnenwateren, in zeer veel opzichten bepalend voor de ontwikkeling van de mens op het land. Zo werd het transport van goederen en mensen over het water sinds de late middeleeuwen steeds belangrijker voor de economische ontwikkeling van Nederland. Maar de kennis over dat proces is, ook al zijn er op deelgebieden veel studies verschenen, deels fragmentarisch en nog steeds versnipperd. Over dat proces wil ik het vandaag graag hebben.

### **Het ontstaan van een maritiem netwerk**

Tot aan het jaar duizend speelde de zee een zeer beperkte rol in de economische ontwikkeling van de Lage Landen. De samenleving was destijds voornamelijk gericht op agrarische productie voor de lokale markt; steden waren er nauwelijks en de langeafstandshandel bevond zich nog in een embryonale fase. Dat alles veranderde vanaf de elfde eeuw. Vooral Vlaanderen maakte tot aan de dertiende eeuw een fase door van explosieve economische en culturele groei, die moeilijk te begrijpen is zonder de rol van het transport over water daarin te betrekken. Het belang van de toegang tot bevaarbare waterwegen voor de

economische ontwikkeling van een gebied heeft, sinds Fernand Braudel in 1949 zijn magistrale studie *La Méditerranée* publiceerde, veel meer aandacht van historici gekregen.<sup>3</sup> Zijn gelaagde model van de geschiedenis, waarin de geografische ligging, het klimaat en de economische mogelijkheden veel bepalender voor de historische ontwikkeling van een gebied worden geacht dan de politieke gebeurtenissen, heeft ook zijn stempel gedrukt op de historiografie van de Nederlanden. Zo is Wim Blockmans' recente overzichtswerk van de geschiedenis van de laatmiddeleeuwse Nederlanden duidelijk schatplichtig aan dat van de Franse historicus. De opkomst van Vlaanderen was vooral te danken aan de textielnijverheid; de motor van de export van het gewest. Aanvankelijk was die export klein en voornamelijk landgericht, maar door de groei van de stedelijke bevolking en de nijverheid werd het transport van massagoederen per schip steeds aantrekkelijker. Het vervoer over water was namelijk aanzienlijk goedkoper dan dat met karren over ongeplaveide landwegen.<sup>4</sup> Het zwaartepunt van de internationale handel verschoof daardoor naar het noorden van Vlaanderen; eerst naar Brugge dat via het Zwin toegang had tot de Zeeuwse delta en de zee, en later naar het aan de Schelde gelegen Antwerpen.

De laatmiddeleeuwse economische ontwikkeling van Vlaanderen is redelijk goed in kaart gebracht, maar het gewest was geen welvarend eiland in een onderontwikkeld Noordwest-Europa. Zo ontwikkelden zich in de Noordelijke Nederlanden en in het Duitse achterland eveneens steden aan de Maas, de Rijn en de IJssel die direct of indirect een handelsrelatie met Vlaanderen onderhielden. Via de rivieren, de kust en de zee werden lakense stoffen, gedroogde vis, zout, bouwmaterialen, Rijnwijn en andere producten tussen de steden uitgewisseld. De Vlaamse havensteden, maar ook die aan de rivieren in de Noordelijke Nederlanden en die aan de Zuiderzeekust, maakten in de dertiende eeuw deel uit van een expanderend Noordwest-Europees handelsnetwerk, waarvan de Noord-Duitse Hanze de kern vormde. Dankzij de ontwikkeling van zeewaardiger schepen en betere navigatietechnieken sloten de rivier-, de kust- en de zeevaart, die de knooppunten van dat handelsnet-

werk met elkaar verbonden, steeds beter op elkaar aan. Een van die knooppunten was Dordrecht, dat via de Waal en de Rijn verbonden was met Keulen, via de Zeeuwse delta met Vlaanderen en via de Noordzee met steden aan de Engelse oostkust. Het noordelijker gelegen Kampen was een belangrijke maritieme schakel in de handel tussen de Oostzee, de steden aan de IJssel en de Hollandse steden in het Zuiderzeegebied. Dordrecht, Kampen en andere aan het water gelegen handelssteden vormden aldus cruciale schakels in regionale en internationale handelsnetwerken.<sup>5</sup> Aan de hand van tolrekeningen hebben mediëvisten de handel en scheepvaart van diverse regio's en de functie van belangrijke knooppunten kunnen reconstrueren. Een van de pioniers op dat terrein was de Utrechtse historicus en telg van een Hinderloper kapiteinsgeslacht Wybe Jappe Alberts; hij toonde in zijn uitgave van de Lobithse tolrekeningen het grote belang aan van de rivierhandel voor de ontwikkeling van Oost-Nederland.<sup>6</sup> Dankzij deze en andere bewaard gebleven tolboeken is het mogelijk om delen van de lokale en de regionale handel in kaart te brengen. Helaas is er nog te weinig studie gedaan naar de scheepvaart die de ontwikkeling van interregionale en daaraan gekoppelde internationale handel heeft gestimuleerd. Een van de weinige uitzonderingen is het in 2007 aan deze universiteit verdedigde proefschrift van Job Weststrate, waarin de ontwikkeling van de handel en scheepvaart op de Rijn, de Waal en de IJssel tussen circa 1360 en 1560 centraal staat. In deze periode vonden in de Noordelijke Nederlanden belangrijke verschuivingen in het handelsnetwerk plaats. Zo streefden de Hollandse havensteden aan het eind van de vijftiende eeuw de IJsselsteden voorbij in de handel en scheepvaart op het Oostzeegebied. Die expansie van Holland leidde niet alleen tot schaalvergroting van de zee- en rivierhandel, maar ook tot een modernisering van het transport over het water. Ontwikkelingen als de introductie van beurtvaart op bepaalde trajecten, het verdwijnen van de schipper-koopman combinatie en de opkomst van de professionele schipperij, veroorzaakten een daling van de transportkosten en een groei van de rivierhandel.<sup>7</sup>

De ontwikkeling van, en de verschuivingen binnen de Nederlandse maritieme transportsector in de late middeleeuwen, zijn in grote lijnen bekend, maar dat geldt niet voor de integratie van lokale, regionale en internationale handelsnetwerken en markten. Naar dat onderwerp kan nog veel studie worden verricht. Dat geldt ook voor het aspect veiligheid. Scheepvaart heeft veel invloed uitgeoefend op de ontwikkeling van instituties die de risico's van het goederentransport over zee moesten indammen. Zeeroof, kaapvaart en schipbreuk waren de grootste gevaren die de bemanning, het schip en de lading bedreigden. Onlangs nog heeft Oscar Gelderblom in zijn *Cities of Commerce* laten zien hoe belangrijk instituties ter facilitering en beveiliging van de internationale handel zijn geweest voor het succes van achtereenvolgens Brugge, Antwerpen en Amsterdam. In zijn studie besteedt hij onder meer aandacht aan de ontwikkeling van de prijsrechtspraak in de kaapvaart en aan de bestrijding van kapers.<sup>8</sup> Maar het spreiden van risico's door de introductie van bodemerij en andere soorten scheepsverzekeringen, alsmede de opkomst van de partenrederij waren minstens zo belangrijk voor de groei van de internationale handel en scheepvaart. Die informele instituties hebben in de historiografie echter nog te weinig aandacht gekregen.

### **Een zestiende-eeuwse transportrevolutie**

Ondanks de witte vlekken in onze kennis kunnen we stellen dat scheepvaart in de late middeleeuwen een steeds belangrijker rol is gaan spelen in het vervoer van goederen en mensen. Tegelijkertijd moeten wij de omvang van de regionale en de internationale handel over het water niet overdrijven. Het merendeel van de bevolking produceerde en consumeerde tot in de zestiende eeuw voornamelijk nog dicht bij huis. Harde cijfers over de export van producten zijn niet voorhanden, maar dat zal niet meer dan enkele procenten van de totale economie zijn geweest. Ook in de zestiende eeuw was er nog geen sprake van een explosief groeiende zee- en rivierhandel. Toch zou ik die eeuw willen kwalificeren als een periode waarin zich in de Noordelijke Nederlanden een transportrevolutie voltrok die bepalend is geweest voor de ontwikkeling van het

scheepvaarverkeer tot aan de tweede helft van de negentiende eeuw. Voor die stelling zijn minstens drie argumenten aan te voeren. Ten eerste was er sprake van een toenemende concentratie van handel en scheepvaart in enkele havensteden. Zo blijkt uit twee inventarisaties van bezit voor de belastingheffing in Holland en West-Friesland die rondom 1500 zijn gehouden, dat het Amsterdamse scheepsbezit aan het begin van de zestiende eeuw was gegroeid, maar dat van andere steden was gekrompen.<sup>9</sup> Die trend zette zich voort gedurende de rest van de eeuw. Antwerpen bleef weliswaar lang het internationale handelscentrum van de Lage Landen, maar het vervoer van bulkgoederen concentreerde zich in Amsterdam met als tweede en derde stad Dordrecht en Rotterdam. Een tweede argument is dat het beurtvaartstelsel in deze periode een forse uitbreiding onderging. Het vervoer van vracht op vaste trajecten met voorspelbare dienstregelingen leidde tot een toename van het volume van handelsgoederen en een daling van transportkosten. Tevens kon door de expansie van het stelsel de kust- en zeevaart via havensteden beter worden gekoppeld aan de binnenvaart van en naar het achterland. De laatste decennia is ons inzicht in de ontwikkeling van dat distributiesysteem van goederen via het water toegenomen dankzij de toepassing van het aan de economische geografie ontleende begrip gateway, simpel gezegd belangrijke schakels in het internationale en regionale handelsverkeer.<sup>10</sup> De Amsterdamse economisch-historicus Clé Lesger heeft op dat terrein pionierswerk verricht; allereerst door in zijn proefschrift te laten zien hoe de West-Friese stad Hoorn zich in de late middeleeuwen tot een belangrijk extraregionaal handelsknooppunt wist te ontwikkelen, en later door in zijn studie over de *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand* aan te tonen hoe deze stad de belangrijkste gateway werd van de Republiek. Hoorn werd in dat proces meer en meer een voorhaven van Amsterdam.<sup>11</sup> Het is waar, er is nog veel onderzoek nodig naar de ruimtelijke ontwikkeling van het vervoerssysteem en de veranderende posities van regio's en steden daarin, maar de te volgen lijn lijkt helder. Een derde en laatste argument dat ik hier naar voren wil brengen is de ontwikkeling van de Noord-Nederlandse scheepsbouw.

De groei van het bulkgoederenvervoer stimuleerde niet alleen de vraag naar meer en grotere schepen, maar ook naar nieuwe scheepstypen. Zo ontstonden de buyskarveel, de boeier, de vlieboot en uiteindelijk de fluit, het maritieme 'werkpaard' van de vroegmoderne tijd.<sup>12</sup> Voor de bouw van al die schepen was veel gezaagd hout nodig dat weer leidde tot innovaties in de houtzagerij, aan het eind van de zestiende eeuw uitmondend in de door wind aangedreven houtzaagmolen van Cornelis Corneliszoon van Uitgeest. Mede dankzij deze uitvinding zou de Zaanstreek onder de rook van Amsterdam in de zeventiende eeuw uitgroeien tot het belangrijkste scheepsbouwcentrum van Europa.<sup>13</sup>

De Noord-Nederlandse rivier- en zeevaart stonden aan de basis van de sluipende transportrevolutie die ik zojuist heb geschetst, maar de vruchten daarvan werden pas in de zeventiende en in mindere mate in de achttiende eeuw geplukt.

### **Van bloei naar stagnatie**

Op het breukvlak van de zestiende en de zeventiende eeuw voltrok zich een ongekend snelle expansie van het Noord-Nederlandse handels- en scheepvaartnetwerk. De Opstand, met name de val van Antwerpen in 1585, zou daarin een belangrijke, zo niet doorslaggevende rol hebben gespeeld. Vlak voor, tijdens en na de val van de stad waren veel Zuid-Nederlandse ambachtslieden en rijke handelaren naar het noorden getrokken. Die instroom van geschoolde en kapitaalkrachtige migranten zou de verschuiving van het internationale handelscentrum van Antwerpen naar Amsterdam hebben ingeluid. Maar de vraag hoe belangrijk de nieuwkomers zijn geweest in dat proces, is nog steeds niet eenduidig beantwoord. Zij hebben ongetwijfeld het tempo van de expansie versneld, maar de basis daarvoor was al gelegd door de eerder genoemde transportrevolutie. Overigens was voor de uitbreiding van het scheepvaartnetwerk niet alleen vernieuwing nodig in de scheepsbouw en een goede infrastructuur, maar tevens kapitaal. Dat kapitaal kwam aanvankelijk van ambachtslieden en kleine handelaren, die gezamenlijk een scheepsuitreiding financierden in de hoop

op rendement. Dankzij deze zogeheten partenrederijen nam de scheepvaartsector van de Noordelijke Nederlanden snel in omvang toe. Deze constructie was echter ongeschikt voor de verdere uitbreiding van het handelsnetwerk binnen en vooral buiten Europa. Daarvoor moesten kooplieden voor langere tijd geld investeren in compagnieën, die bereid en in staat waren meer risico te lopen. Aan het eind van de zestiende eeuw kwamen dergelijke ondernemingen voor het eerst van de grond, mede dankzij het investeringsgedrag van rijke immigranten. Een daarvan was de Compagnie van Moscovia die schepen voor de handel met Archangel in Noord-Rusland uitreedde. Andere investeerders, zoals de van oorsprong Antwerpse familie De la Faille, investeerden in de opbouw van de handel op het Middellandse Zeegebied.<sup>14</sup> Aan het eind van de zestiende eeuw omspande het scheepvaartnetwerk van de inmiddels tot Republiek omgevormde Noordelijke-Nederlanden geheel Europa, van de Witte Zee in het noorden tot aan de Levant in het oosten van de Middellandse Zee.<sup>15</sup> De volgende stap was de vaart buiten Europa. Daarvoor was in koopmanskringen voldoende kennis, kapitaal en de durf aanwezig. Ook de overheid onderkende het belang van de scheepvaart buiten Europa en verleende waar nodig financiële en materiële steun aan ondernemingen die schepen naar andere continenten uitreedden. Dit leidde tot de oprichting van gelegenheidscompagnieën voor de vaart op Afrika, Azië, en Amerika en tenslotte aan het begin van de zeventiende eeuw tot de oprichting van de Verenigde Oost-Indische en de West-Indische Compagnie. Scheepvaart werd steeds belangrijker voor de economische ontwikkeling van de Republiek. Maar ook al was er volgens de Britse historicus Jonathan Israel gedurende anderhalve eeuw sprake van *Dutch Primacy in World Trade*, die binnen Europa was en bleef tot in de negentiende eeuw vele malen belangrijker dan die op andere continenten.

Recent leverden Jan Lucassen en Richard Unger met hun stuk getiteld 'shipping, productivity and economic growth' een interessante bijdrage aan het debat over het belang van de scheepvaart.<sup>16</sup> Zij betogen dat de scheepvaartsector in de

vroegmoderne tijd de motor van economische groei is geweest. De Republiek nam daarin een leidende positie in dankzij de toenemende arbeidsproductiviteit in de maritieme sector. Zo zorgde het reeds eerder genoemde fluitschip, dat met een kleine bemanning veel lading kon vervoeren, voor een forse kostenbesparing in het transport over water binnen Europa. Sinds het midden van de zeventiende eeuw echter kreeg de Nederlandse vrachtaart te maken met een toenemende concurrentie van Engeland en in mindere mate van Frankrijk. Dat was deels het gevolg van beschermingsconstructies die Nederlandse koopvaarders uit buitenlandse havens moesten weren, bijvoorbeeld de Engelse Aktes van Navigatie, maar deels ook omdat de Republiek op het gebied van innovatie en kostenreductie geleidelijk werd ingehaald door Engeland. Toch bleef de Republiek nog lang leidend in de Europese vrachtaart, simpelweg vanwege de sterke positie die zij in het internationale scheepvaartnetwerk had opgebouwd en de omvang van haar vloot. In de loop van de achttiende eeuw verloren de Nederlandse vrachtaarders weliswaar hun leidende positie aan de Britten en de Fransen, maar van een absolute achteruitgang was geen sprake. Dankzij de sterke groei van de internationale handel kon de Republiek zich, gemeten in absolute cijfers, goed handhaven. De omvang van de vloot bleef in schepen en tonnage vrij constant, maar het Nederlandse aandeel in de totale Europese handelsvloot kromp van ongeveer 40 procent omstreeks 1670 tot zo'n 12 procent in 1780. De economie van de Republiek, en daarmee ook de rivier- en zeevaart, bevond zich in de laatste decennia van de achttiende eeuw in een impasse; de ene sector kromp terwijl de andere sector nog groei vertoonde.<sup>17</sup>

Binnen de scheepvaartsector waren in de nadagen van de Republiek eveneens grote veranderingen gaande die zich in de toekomst zouden voortzetten. De traditioneel sterke handel op het Oostzeegebied, de 'moedernegotie', en de vaart op andere Europese havens vlakke in de achttiende eeuw geleidelijk af. Daar stond tegenover dat de intercontinentale handel toenam, evenals het goederenvervoer over de rivieren van en naar het achterland.<sup>18</sup> Amsterdam zag zijn aandeel in de scheepvaart



verminderen door de krimp van de moedernegotie, maar dat van Rotterdam nam juist toe door de groeiende rivierhandel met het achterland. De stad aan de Maas verwierf een steeds groter aandeel in de transitohandel met Keulen en andere Duitse steden. Amsterdamse kooplieden probeerden de handel met het Duitse achterland wel uit te breiden, maar de scheepvaart via de IJssel of de Neder-Rijn en het Pannerdens Kanaal naar het Rijnland was wegens de geringe vaardiepte veel lastiger dan die vanuit Rotterdam via de Waal.<sup>19</sup> Hoe stond de Nederlandse transportsector er aan het eind achttiende eeuw nu eigenlijk voor? Gemeten naar de maatstaven van toen, waren de organisatie en de infrastructuur van het goederenvervoer over het water redelijk efficiënt. Het netwerk van waterwegen behoorde nog steeds tot het beste van Europa, ondanks de klachten over verzandingen van haventoeegangen en binnelandse vaarwegen. De zeevaart was van oudsher op vrije concurrentie gebaseerd; vraag en aanbod bepaalden de prijs en de condities van het goederentransport van en naar buitenlandse havens. De binnenvaart, waarin geen sprake was van buitenlandse concurrentie, kende sinds de zestiende eeuw twee verschillende vervoerssystemen. Enerzijds was er de door de markt gestuurde wilde vaart die min of meer hetzelfde functioneerde als de zeevaart. Schippers in deze branche vervoerden voornamelijk bulkgoederen zoals turf, bouwmaterialen en landbouwproducten. Anderzijds was er het door stadsbesturen gereguleerde beurtvaartstelsel. Daarin transporteerden beurtvaartschippers, naast passagiers, vooral hoogwaardige producten zoals alcoholische dranken, suiker, koffie, specerijen en andere koloniale waren. Het nadeel van dit monopolistische systeem was, dat kooplieden gebonden waren aan vaste vervoerders en vervoerstarieven. Daar stonden echter enkele grote voordelen tegenover. Zo konden verladers altijd rekenen op vaste vertrektijden, ongeacht of een beurtschip volgeladen was of niet. Een ander voordeel was de fijnmazigheid van het beurtvaartnetwerk, waardoor een zeer groot aantal steden via kanalen en rivieren bereikbaar was.<sup>20</sup>

Na de transportrevolutie van de zestiende eeuw ontwikkelde zich in het vroegmoderne Nederland een geavanceerd en geïntegreerd transportsysteem, waarin zeevaart en binnenvaart steeds beter op elkaar aansloten. Dat was geen statisch, maar een dynamisch systeem; steden en gebieden specialiseerden zich weliswaar in bepaalde vaarroutes en te vervoeren producten, maar in die specialisaties traden voortdurend verschuivingen op. Amsterdam bijvoorbeeld was lang de belangrijkste gateway in het Nederlandse transportsysteem, maar in de achttiende eeuw begon Rotterdam als tweede gateway, gericht op het Duitse achterland, steeds meer aan kracht te winnen. Die ontwikkeling zou, als wij ver vooruitkijken, uiteindelijk leiden tot Mainport Rotterdam anno 2015. Werner Scheltjens heeft recent in zijn interessante studie *Dutch Deltas* de historische ontwikkeling van het maritieme transportsysteem op hoofdlijnen geschetst.<sup>21</sup> Er is echter nog veel historisch onderzoek nodig naar de verknoping van de vroegmoderne rivier-, kust- en zeevaart. Tot nu toe zijn die vaarten in de historiografie te veel als aparte sectoren bestudeerd. Inmiddels zijn wij aanbeland bij de moderne tijd. Hoe ontwikkelde de scheepvaartsector zich in de negentiende eeuw?

### Een tweede transportrevolutie

De Bataafs-Franse tijd staat te boek als een periode van verval van de Nederlandse handel en scheepvaart. Zo zou de intercontinentale handel door de Britse bezetting van de koloniën vrijwel volledig zijn ingezakt, en die in de Europese wateren zware schade hebben geleden door de overmacht van Britse kapers en de Royal Navy. De binnenvaart zou in deze periode gebukt gaan onder een ernstig verwaarloosde infrastructuur: de waterwegen waren verzand, de sluizen te krap en de jaagpaden slecht onderhouden. Het bestaande beeld van de Nederlandse scheepvaart in de Bataafs-Franse tijd is echter gebaseerd op veel veronderstellingen en weinig onderzoek. Uit de beperkte studies die beschikbaar zijn, rijst een minder somber beeld op. Zo wist de Vlaardingse rederij Hoogendijk, Betz en De Willigen haar scheepvaartactiviteiten op een slimme manier te spreiden, waardoor zij in moeilijke tijden toch een redelijke winst kon behalen.<sup>22</sup> Tevens slaagden

belanghebbenden in de handel op Azië erin om via ingewikkelde constructies de scheepvaart met delen van dat continent op een beperkter schaal voort te zetten.<sup>23</sup> Ten slotte brachten veel reders in de Europese en trans-Atlantische vaart hun schepen onder neutrale vlag, of zij lieten ze smokkelhandel bedrijven, waardoor hun ondernemingen niet geheel stilvielen.

Het zou onjuist zijn te denken dat de Nederlandse scheepvaart tijdens de overgang van de Republiek naar het Koninkrijk geen schade heeft opgelopen, maar er zijn redenen om aan te nemen dat de sector er in 1813 minder slecht voorstond dan in het algemeen wordt aangenomen. Nederland had bijvoorbeeld, ondanks de gesignaleerde problemen, nog steeds het best bevaarbare vaarwegennet van geheel Europa. En onder het bewind van koning Willem I werd veel geïnvesteerd in de verbetering van de maritieme infrastructuur en de uitbouw van de vloot. Door de verbetering van bestaande vaarwegen, en de aanleg van het Noordhollandsch Kanaal, het Voornse Kanaal en het Kanaal van Gent naar Terneuzen, sloten de zeevaart en de binnenvaart beter op elkaar aan dan voorheen. De zeevaart kreeg de wind weer in de zeilen dankzij subsidieregelingen en beschermingsmaatregelen. Het bekendst zijn de bouwsubsidies en gegarandeerde vrachtprijzen die de Nederlandsche Handel Maatschappij enkele decennia aan Nederlandse reders heeft verstrekt. Die voordelen hebben geleid tot een drastische uitbreiding van de Nederlandse koopvaardijvloot. Lange tijd zijn historici en economen er vanuit gegaan dat deze beschermingsconstructies de Nederlandse economie op den duur meer schade dan voordeel zouden hebben opgeleverd. Die veronderstelling wordt echter sinds de publicatie van Frank Broezes proefschrift in 1978 over de *Schiedamsche Scheepsrederij* sterk in twijfel getrokken.<sup>24</sup> Broeze beperkte zich in zijn visie op de stimuleringsmaatregelen in tijd tot het midden van de negentiende eeuw. Mijn collega Femme Gaastra trok in 2004 op deze plaats tijdens zijn oratie de invloed van beschermingsconstructies voor de scheepvaart door tot aan het eind van de negentiende eeuw, en concludeerde dat overheidssteun ook een gunstige rol had gespeeld in het stimuleren van de

stoomvaart op Nederlands-Indië.<sup>25</sup> Het idee dat een *laissez-faire* politiek veel gunstiger zou zijn geweest voor de ontwikkeling van de Nederlandse scheepvaart, wordt ook gelogenstraft door het optreden van Groot-Brittannië en de Verenigde Staten. Als voorvechters van een liberale handelspolitiek hadden de regeringen van deze staten in de negentiende eeuw zelf diverse maatregelen genomen om de handel en scheepvaart van hun eigen land te bevoordelen boven die van andere naties.<sup>26</sup>

De Nederlandse zeevaart stond er halverwege de negentiende eeuw internationaal gezien niet slecht voor met een vierde positie op de wereldranglijst, maar hoe was het gesteld met de ontwikkeling van de binnenvaart en de aansluiting daarvan op de internationale scheepvaart? Hoe goed het netwerk van vaarwegen in Europees perspectief ook was, de binnenvaart werd aan het begin van de negentiende eeuw nog steeds gehinderd door verzandingen en wettelijke obstakels in het grensoverschrijdende scheepvaartverkeer. In 1815 hadden de deelnemende landen aan het Congres van Wenen weliswaar het principe van vrije vaart op de Europese rivieren vastgelegd, maar in de praktijk was dat niet veel meer dan een wassen neus. Pas na de ondertekening van de Akte van Mannheim in 1868 werden de tollens en andere heffingen opgeheven en de scheepvaart op de Rijn en zijn zijrivieren volledig vrijgemaakt. De overheid investeerde tevens via Rijkswaterstaat in het beter bevaarbaar maken van de belangrijkste waterwegen van het land. Ten slotte werd het monopolistische beurtvaartstelsel geleidelijk afgeschaft. Het verdwijnen van de beurtvaart betekende niet dat de wilde vaart het goedertransport over het water volledig overnam. Al in de jaren twintig van de negentiende eeuw waren er op de grote rivieren en in de Zeeuwse delta stoomvaartondernemingen actief die vaste lijndiensten onderhielden tussen de grote steden. Naarmate de eeuw vorderde, nam het belang van de stoomvaart op de grote rivieren toe, met als resultaat dat de vervoerssnelheid steeg, de transportkosten daalden en de hoeveelheid vervoerde goederen groeide. De Rotterdamse haven, die de beste verbinding had met het Duitse achterland, zou daar het meest van profiteren.<sup>27</sup>

Stoom werd door het lage rendement van de eerste generaties stoommachines veel later in de zeevaart toegepast dan in de binnenvaart. Pas omstreeks 1870 schakelde de zeevaart op grote schaal over op stoomvoortstuwing. Evenals in de riviervaart veroorzaakte de opmars van het stoomschip in de zeevaart een ware transportrevolutie. De mechanische voortstuwing maakte lijnvaart met vaste aan- en afvaarttijden mogelijk. Snelheid en voorspelbaarheid bevorderden ook een verdere integratie van het gehele transportsysteem, waarin het vervoer van goederen en mensen over zee beter aansloot op de binnenvaart en het spoorwegennet, dat inmiddels verbonden was met alle grote zee- en rivierhavens. Lijnvaartrederijen waren evenwel kapitaalsintensieve ondernemingen; om succesvol te kunnen zijn, moesten zij fors investeren in schepen en goede walfaciliteiten. De partenrederij, die in de grote zeilvaart nog steeds de meest voorkomende ondernemingsvorm was, bleek daarvoor ongeschikt. Grote scheepvaartondernemingen waren alleen met aandelenkapitaal te financieren. Op de lijst van in 1889 aan de Amsterdamse beurs genoteerde ondernemingen prijkten dan ook alle grote Nederlandse lijnvaartrederijen.<sup>28</sup> Naast kapitaal hadden grote scheepvaartmaatschappijen als de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij en de Rotterdamsche Lloyd ook goede haventoeegangen nodig. De overheid besefte dat, als Nederland in de wereld wilde blijven meespelen als scheepvaartland, de havens van Amsterdam en Rotterdam goed bereikbaar moesten blijven voor de alsmaar grote wordende zeeschepen. Zij gaf dan ook toestemming voor de aanleg van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal die in respectievelijk 1872 en 1876 in gebruik werden genomen. De totstandkoming van beide grote waterwegen vormden voorlopig het sluitstuk van de Nederlandse maritieme infrastructuur.

### **Van stukgoed naar container**

Ook in de twintigste eeuw bleef de maritieme sector onverminderd van groot belang voor de Nederlandse economie. De koopvaardijvloot van zeilschepen had aan het begin van de eeuw geheel plaatsgemaakt voor stoomschepen. Vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog nam de Nederlandse

koopvaardijvloot nog een achtste plaats in op de wereldranglijst.<sup>29</sup> Dat was weliswaar vier plaatsen lager dan in het midden van de negentiende eeuw, maar toch nog behoorlijk hoog voor een klein land als Nederland. Om ook in de toekomst hun scheepvaartbelangen tegenover de opkomende binnenlandse overheids- en vakbondsbemoeienis, en de buitenlandse concurrentie te beschermen, richtte een veertigtal rederijen in 1905 de Nederlandse Redersvereniging op. Aanvankelijk vertegenwoordigden de leden nog niet de helft van het tonnage van de Nederlandse koopvaardij, maar dat zou veranderen tijdens de Eerste Wereldoorlog. De redersvereniging vertegenwoordigde toen ruim negentig procent van de Nederlandse vloot.<sup>30</sup> In november 1914 richtten de reders samen met een aantal banken en handelsmaatschappijen de Nederlandsche Overzees Trustmaatschappij (N.O.T.) op om de handel en scheepvaart in oorlogstijd te kunnen voortzetten. Dankzij de activiteiten van de N.O.T. en het tekort aan scheepsruimte, onder meer door het wegvallen van de Duitse concurrentie in de lijnvaart, wisten rederijen hoge vrachtprijzen te bedingen met als gevolg dat de scheepvaartsector sterk uit de oorlog tevoorschijn kwam.<sup>31</sup> Veel rederijen investeerden een deel van de behaalde winst in nieuwe schepen, waardoor de Nederlandse koopvaardijvloot tijdens het interbellum een van de modernste ter wereld was. De scheepvaartsector was en is echter extreem gevoelig voor conjunctuurschommelingen. Toen er in de jaren twintig een overschot aan scheepsruimte op de wereldvrachtmarkt ontstond, wisten de Nederlandse rederijen zich nog redelijk staande te houden, maar dat veranderde drastisch tijdens de crisis in de jaren dertig. Doordat de overheid lang vasthield aan een waarde vaste gulden, terwijl andere landen hun munt devalueerden, leden de Nederlandse reders grotere verliezen dan hun buitenlandse concurrenten met als gevolg het opleggen van ruim een kwart van de koopvaardijvloot. Om de rederijen voor faillissement te behoeden, richtte de overheid in samenspraak met de reders in 1932 de NV Maatschappij ter Behartiging van de Nationale Scheepvaartbelangen op, beter bekend onder de afkorting BENAS. De regering erkende daarmee het belang van een krachtige handelsvloot en stelde onder bepaalde voor-

waarden via de BENAS kredieten aan rederijen ter beschikking om die in crisistijd overeind te houden.<sup>32</sup> Juist toen de wereldeconomie weer aantrok en de Nederlandse koopvaardij betere tijden tegemoet leek te gaan, brak de Tweede Wereldoorlog uit. De koopvaardijvloot die in mei 1940 buitengaats waren of zich in buitenlandse havens bevonden, werden tijdens de oorlog door de geallieerden voor transportdoeleinden ingezet. Ten gevolge van de oorlogshandelingen ging echter de helft van de koopvaardijvloot letterlijk ten onder. Met steun van de overheid en compensatie voor geleden verliezen door de geallieerden was de vloot omstreeks 1950 weer op vooroorlogse sterkte. Dankzij de lange naoorlogse periode van wereldwijde economische groei nam de vraag naar scheepsruimte explosief toe, een ontwikkeling waarvan ook de Nederlandse rederijen profiteerden. Tot aan de oliecrisis, die in 1973 een einde aan de groei zou maken, nam het tonnage van de Nederlandse vloot voor het vervoer van bulk- en stukgoederen met ongeveer een kwart toe. Daarna stagneerde de groei tot aan het midden van de jaren negentig toen, door stimuleringsmaatregelen van de overheid en een groeiende wereldhandel, de omvang van de Nederlandse handelsvloot geleidelijk weer toenam.

De ongekende groei van de wereldeconomie in de naoorlogse jaren leidde tot grote veranderingen in de scheepvaartsector. Om aan de toenemende vraag naar tonnage te kunnen voldoen, maar tevens de wereldwijde concurrentie het hoofd te kunnen bieden, moesten rederijen enorme bedragen investeren in meer en grotere schepen en walfaciliteiten. Die ontwikkeling veroorzaakte een golf van overnames en fusies die ook aan de Nederlandse scheepvaartsector niet voorbijging. Aanvankelijk waren dat beperkte overnames en samenwerkingsverbanden tussen lijnvaartrederijen, maar in 1970 fuseerden vier grote ondernemingen tot de Koninklijke Nedlloyd NV, die in 1981 weer zou samensmelten met de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij (KNSM). Daarmee was Nedlloyd de grootste Nederlandse rederij ooit. Tijdens dit fusieproces veroorzaakte de opkomst van de container in het internationale goederenvervoer een ware transportrevolutie met grote gevolgen voor de

ontwikkeling van de scheepvaartsector. Sea Land was de eerste rederij die in 1956 containers van New York naar Houston vervoerde, maar het duurde nog tien jaar voordat er containers op de trans-Atlantische routes werden verscheept. De echte doorbraak kwam pas in de jaren tachtig, toen steeds meer rederijen zich specialiseerden in de containervaart.<sup>33</sup> De standaardcontainer bleek een simpel maar uiterst doeltreffend middel te zijn voor het vervoer van goederen: containerschepen konden meer lading vervoeren, de snelheid van laden en lossen was hoog en last but not least, containers waren gemakkelijk over te zetten op vrachtwagens, treinen en binnenvaartschepen voor het vervoer naar aanbieders en ontvangers van lading in het achterland. Die voordelen veroorzaakten een drastische daling van de vervoerskosten en daarmee een stimulans voor de groei van de wereldhandel. De steeds groter wordende containerschepen noopten tot aanpassingen van de vervoersinfrastructuur. Wereldwijd werden grote containerterminals ingericht van waaruit met kleinere schepen, zogeheten feeders, containers van en naar kleinere havens werden vervoerd. Om in deze kapitaalsintensieve vervoersindustrie te kunnen blijven meespelen ging Nedlloyd, dat inmiddels het containervervoer tot kernactiviteit had verheven, in 1996 een joint venture aan met de Britse rederij P&O. Maar ook P&O Nedlloyd kon de concurrentie op de wereldmarkt niet volhouden en werd tenslotte in 2005 overgenomen door de Deense rederij Maersk, momenteel de grootste containervervoerder ter wereld.<sup>34</sup>

Met de verkoop van P&O Nedlloyd in 2005 was de rol van de Nederlandse rederijen in het massacontainervervoer zo goed als uitgespeeld. Dat wil echter niet zeggen dat de maritieme sector sindsdien economisch weinig meer voorstelt. Zo is de Rotterdamse haven, die als een motor van de Nederlandse economie wordt aangemerkt, al decennialang de grootste Europese haven voor de overslag van bulkgoederen en containers. Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte verwacht Rotterdam haar mainportfunctie ook in de toekomst te kunnen behouden. In 2013 telde de Nederlandse koopvaardijvloot 1215 schepen, waarvan er 812 onder Nederlandse en 403 onder

buitenlandse vlag voeren.<sup>35</sup> Nederlandse rederijen zijn binnen Europa toonaangevend in short sea shipping, het goederenvervoer over relatief korte afstanden, en het vervoer van zware lading met specifieke schepen. De binnenvaartvloot, die met de opmars van de container steeds belangrijker is geworden voor de doorvoer naar het Duitse achterland, is de grootste van Europa.<sup>36</sup> De totale Nederlandse maritieme sector, inclusief de havenactiviteiten, leverde in 2013 voor 268.000 mensen werkgelegenheid op en droeg circa 31 miljard euro bij aan de Nederlandse economie.<sup>37</sup>

### Tot slot

Mijn betoog ging over een lange periode, maar de insteek was beperkt: de ontwikkeling van de Nederlandse handelsvaart op zee en op de binnenwateren. In de eeuwen die zojuist de revue zijn gepasseerd, werd het goederenvervoer over water steeds belangrijker voor onze economie. De rivier-, de kust- en de zeevaart sloten steeds meer op elkaar aan en vormden uiteindelijk een geïntegreerd, goed geolied transportsysteem. Uiteraard was de geschetste ontwikkeling geen strakke, schuine lijn omhoog; de geschiedenis van de handelsvaart is een verhaal van ups en downs, van een uiterst conjunctuurgevoelige sector en van toenemende concurrentie met andere scheepvaartnaties. We kunnen wel constateren dat het transport over het water van grondstoffen tot en met eindproducten enorm is toegenomen. Een zeer groot deel van wat wij tegenwoordig consumeren, wordt vanuit allerlei windstreken met schepen aangevoerd. Aan het groeiende belang van de scheepvaart liggen de drie door mij genoemde transportrevoluties ten grondslag: de bouw van efficiëntere schepen in de zestiende eeuw, de overgang van zeil naar stoom in de negentiende eeuw en de introductie van de container in de tweede helft van de twintigste eeuw. Om de historische achtergrond van de huidige globalisering te kunnen begrijpen, is geïntegreerde kennis van die ontwikkeling onontbeerlijk. Tot nog toe zijn de zee-, de kust- en de binnenvaart door historici echter teveel als gescheiden circuits bestudeerd.

Hoe belangrijk de koopvaardij ook was en is, het is slechts één van onze historische relaties met de zee. Een andere is de bescherming van de handelsvaart door de marine; een verhaal dat over veel meer gaat dan de bekende zeehelden en zeeslagen. Ook de visserij en de walvisvaart hebben diepe sporen in de Nederlandse geschiedenis nagelaten. Nog een ander, niet onbelangrijk aspect, is de invloed van de zee en de scheepvaart op de Nederlandse taal en cultuur. Zo kent onze literatuur veel hoogtepunten met een maritieme inslag, van Vondels *Lof der zee-vaert* tot Slauerhoffs 'Laatste reis van de Nyborg' in *Schuim en asch*. Het Nederlands bevat ook veel woorden en uitdrukkingen die aan de zeevaart zijn ontleend. De Leidse schoolmeester Wigardus à Winschooten publiceerde al in 1681 een maritiem woordenboek van het Nederlands getiteld *See-man*.<sup>38</sup> Kortom, de zee oefent al eeuwenlang veel invloed uit op het land; het omgekeerde is overigens ook waar. Ik wens de zeegeschiedenis in Leiden daarom een goede toekomst en een prettige samenwerking toe met al die landrotten die het Instituut voor Geschiedenis bevolken. De houding zee versus land, waarmee ik mijn betoog begon, lijkt mij daarvoor geen goed uitgangspunt.

Dames en heren, u hebt zojuist geluisterd naar mijn laatste college in 'diensttijd'. Voor mijn collega's in de zaal wil ik daar graag nog aan toevoegen dat zij daarvan geen evaluatieformulier hoeven te verwachten. U allen, familie, vrienden en collega's, zouden mij ten slotte een plezier doen als u zo af en toe eens nadenkt over uw persoonlijke relatie met de zee.

## Referenties

- 1 R. ten Bos, *Water. Een geofilosofische geschiedenis* (Amsterdam 2014), 11.
- 2 Een interessante observatie van hoe Nederlanders de afgelopen decennia steeds meer hun rug naar de zee hebben gekeerd, is die van Thijs Broer, *Langs de kust. De Nederlanders en de zee* (Amsterdam 2014).
- 3 F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (Paris 1949).
- 4 W. Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland 1100-1560* (Amsterdam 2010) 195.
- 5 Zie voor de ontwikkeling van het handelsnetwerk in de Nederlanden C. Lesger, 'Intraregional trade and the port system in Holland, 1400-1700' in: K. Davids en L. Noordeggraaf (eds), *The Dutch economy in the Golden Age* (Amsterdam 1993) 185-217.
- 6 W.J. Alberts, 'De tolrekeningen van Lobith over de jaren 1404/1405 en 1408/1409 in: *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap* 81 (1967) 58-177.
- 7 J. Weststrate, *In het kielzog van moderne markten. Handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel, circa 1360-1560* (proefschrift Leiden 2007) 310-313.
- 8 O. Gelderblom, *Cities of Commerce. The Institutional Foundations of International Trade in the Low Countries, 1250-1650* (Princeton NJ, 2013) 141-168.
- 9 R. Fruin (ed.), *Informacie up den state, faculteyt ende gelegentheit van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daerna te reguleren de nyeuwe schiltaele, gedaen in den jare 1514* (Leiden 1866); R. Fruin (ed.), *Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaen in den jaere MCCCCXCIII* (Leiden 1876).
- 10 Het denken over de historische ontwikkeling van gateway systemen is sterk beïnvloed door de studie *The merchant's world: the geography of wholesaling* (Englewood Cliffs NJ, 1970) van de vervoersgeograaf James E. Vance.
- 11 C.M. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en de vroegmoderne tijd* (Hilversum 1990); C. Lesger, *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550- ca. 1630* (Hilversum 2001).
- 12 R.W. Unger, *Dutch shipbuilding before 1800. Ships and guilds* (Assen/Amsterdam 1978) 35-40.
- 13 Cornelis Cornelisz. van Uitgeest was de eerste die het principe van de krukas toepaste in een windmolen waardoor een draaiende beweging kon worden omgezet in een op- en neergaande zaagbeweging. S. Hart, 'Cornelis Cornelisz. Van Uitgeest en de oudste industriewindmolens in de Zaanstreek' in: *Geschrift en Getal* (Dordrecht 1986) 93-108; P. Groot, 'Cornelis Corneliszoon van Uitgeest en zijn uitvindingen' in: W. Dobber en C. Paul (eds) *Cornelis Corneliszoon van Uitgeest. Uitvinder aan de basis van de Gouden Eeuw* (Zutphen 2002) 11-21.
- 14 H. den Heijer, *De geotrooieerde compagnie. De VOC en de WIC als voorlopers van de naamloze vennootschap* (Zutphen 2005) 16-18.
- 15 J.I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford 1989) 54-55.
- 16 J. Lucassen en R.W. Unger, 'Shipping, productivity and economic growth' in: R.W. Unger (ed.), *Shipping and Economic Growth 1350-1850* (Leiden/Boston 2011) 4-44.
- 17 J.L. van Zanden en A. van Riel, *Nederland 1780-1914. Staat, instituties en economische ontwikkeling* (Amsterdam 2000) 31, tabel 1.1 en 36-37.
- 18 Zie voor groei van het goederenvervoer van Azië naar de Republiek J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffner, *Dutch-Asiatic shipping in the 17th and 18th centuries*, deel 1 (The Hague 1987) 177, table 36. Een schatting van de groei van het Atlantische scheepvaartverkeer is te vinden in V. Enthoven, 'An assessment of Dutch Transatlantic commerce, 1585-1817' in: J. Postma en V. Enthoven (eds), *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817* (Leiden/Boston 2003) 406-407, table 14.3.

- 19 C. Visser, *Verkeersindustrieën te Rotterdam in de tweede helft van de achttiende eeuw* (Rotterdam 1927) 45; R. Filarski en G. Mom, *Van transport naar mobiliteit. De transportrevolutie, 1800-1900* (Zutphen 2008) 30.
- 20 Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 48-53.
- 21 W. Scheltjens, *Dutch Deltas. Emergence, Functions and Structure of the Low Countries' Maritime Transport System, ca. 1300-1850* (Leiden/Boston 2015).
- 22 M. Plaatzter, 'Hoogendijk, Betz & De Willigen. Een Vlaardingse rederij in de Franse tijd, 1809-1912' in: *Netwerk. Jaarboek Museum Vlaardingen 2011* (Vlaardingen 2012) 7-23.
- 23 E.S. van Eyck van Heslinga, *Van compagnie naar koopvaardij. De scheepvaartverbinding van de Bataafse Republiek met de koloniën in Azië 1795-1806* (Amsterdam 1988).
- 24 F.J.A. Broeze, *De Stad Schiedam. De Schiedamsche scheepsrederij en de Nederlandse vaart op Oost-Indië omstreeks 1840* (Zutphen 1978) 177-194.
- 25 F.S. Gaastra, *Vragen over de koopvaardij. De 'Enquete' omtrent den toestand van de Nederlandsche koopvaardijvloot uit 1874 en de achteruitgang van de handelsvloot* (Leiden 2004) 12-13.
- 26 Zie voor de negentiende-eeuwse beschermingsconstructies van landen die met de mond een *laissez-faire* politiek propageerden Ha-Joon Chang, *Kicking Away the Ladder: Development Strategy in Historical Perspective* (London 2002).
- 27 Filarski en Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 401-402.
- 28 P. Frentrop, *Corporate governance 1602-2002. Ondernemingen en hun aandeelhouders sinds de VOC* (Amsterdam 2002) 199-201.
- 29 M. Wintle, *An economic and social history of the Netherlands 1800-1920* (Cambridge 2000) 199.
- 30 A.H. Flierman, 'Het centrale punt in de reederswereld'. *De Koninklijke Nederlandse Redersvereniging 1905-1980. Vijfenzeventig jaar ondernemingsorganisatie in de zeevaart* (Weesp 1984) 34-35.
- 31 Ibidem, 55-56; S. Kruizinga, *Overlegeconomie in oorlogstijd. De Nederlandsche Overzee Trustmaatschappij en de Eerste Wereldoorlog* (Zutphen 2012) 311.
- 32 Flierman, 'Het centrale punt in de reederswereld', 72-73, 79-84.
- 33 F. Broeze, *The globalisation of the oceans: containerisation from the 1950s to the present* (St. John's, Newfoundland 2002) 79-113.
- 34 Ch. Jephson en H. Morgen, *Creating Global Opportunities. Maersk Line in Containerisation 1973-2013* (Cambridge 2014) 315-319.
- 35 R. van der Aa e.a., *De Nederlandse Maritieme Cluster. Monitor 2014* (Rotterdam 2014) 170, bijlage III.
- 36 Volgens de digitale databank SatLine van het CBS telde in 2012 de totale binnenvaartvloot van de Rijnvaartlanden 13.049 schepen, waarvan 7.547 van Nederlandse eigenaren.
- 37 Van der Aa, *De Nederlandse Maritieme Cluster*, 19.
- 38 Het boek is recent door Hans Beelen, Ingrid Biesheuvel en Nicoline van der Sijs hertaald en uitgegeven onder de titel *Seeman. Maritiem woordenboek van Wigardus à Winschooten* (Zutphen 2011).







## HENDRIK JACOB DEN HEIJER (DEN HAAG 1950)



1988	Doctoraal Geschiedenis, Universiteit Leiden
1997	Doctoraat Geschiedenis, Universiteit Leiden
1987-2005	Docent geschiedenis Antonius College, Gouda
2000-2002	Gastonderzoeker Universiteit van Amsterdam
2003-2010	Docent zeegeschiedenis, Universiteit Leiden
2010-2015	Hoogleraar zeegeschiedenis, Universiteit Leiden

De Nederlandse relatie met de zee is sinds de Tweede Wereldoorlog sterk veranderd. Soms lijkt het wel alsof Nederlanders hun rug naar de zee hebben gekeerd. Eeuwenlang echter hebben de zee en de scheepvaart een belangrijke rol in de ontwikkeling van ons land gespeeld. In mijn afscheidscollege ga ik in op het toenemende belang van de zee-, de kust- en de binnenvaart voor de economie van Nederland. Welke 'revolutionaire' sprongen heeft de scheepvaart gemaakt, hoe raakten binnenvaart en zeevaart steeds hechter met elkaar verweven en hoe staat de maritieme sector er nu voor? Dat zijn vragen waarop ik in *Zee versus land* zal ingaan.



Universiteit  
Leiden