

Bijlage bij het hoorcollege *Maritieme geschiedenis*



MARITIEME GESCHIEDENIS

EEN HOORCOLLEGE OVER
NEDERLAND OP DE
WERELDZEEËN

door Henk den Heijer en Anita van Dissel

Inhoudsopgave

[Henk den Heijer](#)

[Anita van Dissel](#)

[SG Leiden](#)

College 1. Het schip: van fluit tot supertanker

- H1. De opkomst van het zeeschip (12e - 16e eeuw)
- H2. Nederland als leider en volger in de scheepsbouw (17e - 18e eeuw)
- H3. Van Stoomschip naar supertanker en superjacht (19e eeuw - heden)

College 2. De zeeman: van alleskunner tot specialist

- H4. De schipper-koopman (12e - 16e eeuw)
- H5. De differentiatie van beroepen / functies op schepen (17e - 18e eeuw)
- H6. De komst van specialisten aan boord (19e eeuw - nu)

College 3. Plaatsbepaling op zee: van Jacobsstaf tot GPS

- H7. Kustnavigatie en havenvinding: 12e - 16e eeuw
- H8. Vaststellen breedte en de lengte: oceaannavigatie in 17e en 18e eeuw
- H9. Van chronometer naar GPS: 19e eeuw tot nu

College 4. Handelsvaart overzee: van VOC tot Nedlloyd

- H10. Opkomst, bloei en verval van de Republiek (16e -18e eeuw)
- H11. Koloniale scheepvaart: van zeil naar stoom (19e eeuw - midden 20ste eeuw)
- H12. Globalisering en containervaart (midden 20ste eeuw - heden)

College 5. Bescherming van de Nederlandse handelsbelangen: van geus tot NAVO-lid

- H13. De Staatse vloot (16e - 18e eeuw)
- H14. Van Europa naar Indië (19e eeuw - 1945)

H15. Dekolonisatie, Koude Oorlog en heroriëntatie (1945 - heden)

[College 6. Rotterdam mainport: over scheepvaart en globalisering](#)

H16. De ontwikkeling van Rotterdam tot havenstad (16e - midden 19e eeuw)

H17. Van stapelmarkt tot doorvoerhaven (midden 19e eeuw - 1940)

H18. Van havenstad tot havengebied (1940 - 1970)

H19. Centrum van een nationaal en internationaal maritiem netwerk (1970 – heden)

[Colofon](#)

Henk den Heijer



Prof. dr. Henk den Heijer is emeritus hoogleraar zeegeschiedenis aan de Universiteit Leiden. Hij gaf college over de Nederlandse scheepvaart van de zestiende eeuw tot heden. In zijn onderzoek richtte hij zich voornamelijk op de vroegmoderne Atlantische scheepvaart en de moderne visserij. Hij is onder meer de auteur van de *Geschiedenis van de WIC* (Zutphen 1994/2013), *De geoctrooieerde compagnie* (Zutphen 2005) en *Oorlogen overzee* (Amsterdam 2015). Momenteel werkt hij samen met dr. Anita van Dissel en andere auteurs aan een *Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland*.

Anita van Dissel



Dr. Anita van Dissel is universitair docent maritieme geschiedenis aan de Universiteit Leiden. Tot 1 september 2015 was zij tevens verbonden aan het Nederlands Instituut voor Militaire Historie in Den Haag. Haar expertise ligt bij de Nederlandse marine- en koopvaardijgeschiedenis in de negentiende en twintigste eeuw. Zij is onder andere medeauteur van *Zeeroof en zeeroofbestrijding in de Indische archipel* (19de eeuw) (Amsterdam 2005) en *De Nederlandse koopvaardij in oorlogstijd* (Amsterdam 2014).

Studium Generale Universiteit Leiden

Deze uitgave is tot stand gekomen in samenwerking met Studium Generale Universiteit Leiden. Studium Generale Universiteit Leiden organiseert lezingen voor studenten en andere belangstellenden van binnen en buiten de universiteit die over de grenzen van hun vakgebied heen willen kijken.

Voor meer informatie, kijk op: <http://www.studiumgenerale.leidenuniv.nl>

Synopsis van het hoorcollege *Maritieme geschiedenis*

Inleiding

Ruim vier eeuwen geleden zwermde Nederlandse schepen en hun bemanningen uit over de wereldzeeën. Ze voeren naar het noorden, over de Atlantische Oceaan naar het westen en rond Kaap Hoorn en voorbij Kaap de Goede Hoop naar Azië. Ze dreven handel, gingen de strijd aan met Europese concurrenten, onderwierpen goed- of kwaadschiks inheemse volken en stichtten nederzettingen en koloniën. Het vervoer van goederen en mensen via het water was in veel opzichten bepalend voor de ontwikkeling van scheeps- typen, navigatiemiddelen en handelsnetwerken. De maritieme expansie van Nederland heeft diepe sporen nagelaten in de Nederlandse geschiedenis en in Suriname, Indonesië, de Caribische eilanden en andere gebieden in Afrika en Amerika. Naast een mondiale maritieme natie is Nederland ook de belangrijkste toegangspoort tot West-Europa. In hun colleges belichten Henk den Heijer en Anita van Dissel diverse aspecten van de Nederlandse scheepvaartgeschiedenis in een internationale context. De collegereeks geeft een actueel beeld van de Nederlandse maritieme geschiedenis in de breedste zin van het woord.

College 1. Het schip: van fluit tot supertanker

In het eerste college gaan we in op de rol die Nederland heeft gespeeld in de ontwikkeling en de bouw van schepen. Aanvankelijk waren dat vrij kleine, traditionele vrachtschepen zoals de kogge en het karveel. Aan het eind van de zestiende en begin van de zeventiende eeuw echter ontwikkelden Nederlandse scheep- bouwers nieuwe typen zoals de buis, de fluit en later het spiegelretourschip. De Zaanstreek groeide uit tot het grootste scheepsbouwcentrum van Europa. Waarom was Nederland in de zeventiende eeuw zo'n belangrijk scheepsbouwland en waarom nam Groot-Brittannië die rol over in de achttiende eeuw? In de negentiende eeuw krabbelde ons land weer op als scheepvaartnatie. Scheepswerven in het westen bouwden barken en klippers voor de vaart op Indië en die in het noorden kleine kustvaarders voor de vaart op het Oostzeegebied. We onderzoeken in het college hoe in de tweede helft van de negentiende eeuw de transitie van het zeil- naar het stoomschip verliep. En waarom ontstond er een scheiding tussen vracht- en passagiersschepen? In de laatste decennia van de twintigste eeuw verloor Nederland zijn positie in de grote scheepsbouw (het RSV-drama). Scheepsbouwers legden zich daarna met succes toe op de bouw van hele specifieke schepen zoals extreem luxe jachten en schepen voor de bagger- en offshore-industrie.

Literatuur

Beylen, J. van, Schepen van de Nederlanden. Van de late middeleeuwen tot het einde van de 17e eeuw (Amsterdam 1970)

Brugge, J. ter, G. Moeyes en E. Spits (ed.), Scheepsbouw in perspectief. Werven in Nederland 1870-2009 (Zutphen 2009)

Dekker, A., Cornelis Verolme. Opkomst en ondergang van een scheepsbouwer (Amsterdam 2005)

Hoving, A.J. en A.A. Lemmers, In tekening gebracht. De achttiende-eeuwse scheepsbouwers en hun ontwerpmethoden (Amsterdam 2001)

Oosten, F.C. van, Schepen onder stoom. De geboorte van het stoomschip (Bussum 1972)

Unger, R., Dutch shipbuilding before 1800. Ships and guilds (Assen/Amsterdam 1978) Vos, R. de, Nederlandse fregatschepen en barken (Franeker 2012)

College 2. De zeeman: van alleskunner tot specialist

Over de zeeman in vroeger eeuwen bestaan vaak stereotiepe beelden; het waren ruwe zeebonken die over de wereldzeeën zwierven. In werkelijkheid heeft het zeemansbestaan een enorme ontwikkeling ondergaan. In de late middeleeuwen waren schippers ook kooplieden die hun eigen goederen vervoerden. In de zes- tiende eeuw echter vonden grote veranderingen plaats. Het gebruik van grotere schepen en de ontwikke- ling van de intercontinentale vaart vroegen om specialisten aan boord. Maar welke kwaliteiten moest een kapitein van een koopvaarder hebben en wat voor kennis had een stuurman nodig om te kunnen navige- ren? Specialisatie van functies en de groei van de bemanning leidden ook tot een vrij strakke hiërarchie aan boord. Wie de regels overtrad, kon rekenen op strenge straffen. Door de groei van de Nederlandse koopvaardij in de zeventiende eeuw ontstond een krapte op de arbeidsmarkt. Reders en compagnieën na- men steeds vaker buitenlandse zeelieden in dienst. Die ontwikkeling had consequenties voor het leven aan boord, maar ook voor de zeemanscultuur. De introductie van stoomschepen en nieuwe communicatiemid- delen hadden eveneens gevolgen voor het leven en werken op schepen. De stoker en de machinist deden hun intrede, evenals de marconist. In de twintigste eeuw ontstond opnieuw een gebrek aan Nederlandse zeelieden. Mede daardoor, maar ook om de loonkosten te drukken, nam het aantal buitenlandse zeelieden op de Nederlandse koopvaardijvloot opnieuw sterk toe.

Literatuur

Alphen, M. van, Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17de en 18de eeuw (Franeker 2014)
Bruijn, J.R., Schippers van de VOC in de achttiende eeuw aan de wal en op zee (Amsterdam 2008)
Leuftink, A.E., Harde heelmeesters. Zeelieden en hun dokters in de 18de eeuw (Zutphen 1991) Royen, P.C. van, Zeevarenden op de koopvaardijvloot omstreeks 1700 (Amsterdam 1987)
Royen, P.C. van , J.R. Bruijn en J. Lucassen (ed.), “Those emblems of hell”? European sailors and the maritime labour market, 1570-1870 (St. John’s 1997)
Schuman, P., Tussen vlag en voorschip. Een eeuw wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarenden ter Nederlandse koop- vaardij 1838-1940 (Amsterdam 1995)
Ward, R. The world of the medieval shipmaster. Law, business and the sea c.1350-c.1450 (Woodbridge 2009)

College 3. Plaatsbepaling op zee: van Jacobsstaf tot GPS

Met moderne navigatiesystemen kunnen stuurlieden vrij nauwkeurig hun koers en positie op zee bepalen. Eeuwen geleden wat dat een stuk lastiger. In dit college gaan wij in op de ontwikkeling van kennis over de plaatsbepaling op zee. Aanvankelijk bleven zeelieden uit veiligheidsoverwegingen in het zicht van de kust. Door de introductie van het kompas en eenvoudige hoekmeetinstrumenten zoals de Jacobsstaf om hun positie aan de hand van hemellichamen te bepalen, konden zij verdere reizen over zee ondernemen. In de loop van de zestiende en zeventiende eeuw nam de navigatiekennis dankzij steeds betere instrumenten enorm toe. Ook de toenemende kruisbestuiving tussen wetenschap en zeemanschap droeg daaraan bij. Uitgevers zoals Willem Bleau en Johannes van Keulen brachten steeds nauwkeuriger zeekaarten, zeemans- gidsen en navigatie-instrumenten op de markt. En aan het eind van de achttiende eeuw wisten zeelieden dankzij betrouwbare tijdmeetinstrumenten ook beter de lengtegraad op zee te bepalen. De groeiende behoefte aan professionele stuurlieden stimuleerde in de negentiende eeuw het ontstaan van zeevaart- scholen. Nieuwe wetenschappelijke kennis en de technologische toepassingen daarvan maakten plaatsbe- paling en havenvinding nauwkeuriger. Dankzij die ontwikkeling heeft een stuurman voor het bepalen van zijn positie tegenwoordig de beschikking over moderne communicatiemiddelen, radar, echolood en GPS.

Literatuur

Davids, C.A., *Zeewezen en wetenschap. De wetenschap en de ontwikkeling van de navigatietechniek in Nederland tussen 1585 en 1815* (Amsterdam 1986)
Forbes, E.G., *The birth of scientific navigation. The solving in the 18th century of the problem of finding*

longitude (London 1974)

Harley, J.B. en D. Woodward (ed.), *The history of cartography*, deel 3 (Chicago 2007)

Jonkers, A.R.T., *Earth's magnetism in the ages of sail* (Baltimore/London 2003)

Mörzer Bruyns, W.F.J., *Konst der stuurlieden. Stuurmanskunst en maritieme cartografie in acht portretten, 1540-2000* (Zutphen 2001)

Mörzer Bruyns, W.F.J. en H. Hooijmaijers, *Tussen hemel en horizon. Een korte geschiedenis van navigatie op Nederlandse schepen*, (Haarlem 2012)

Williams, J.E.D., *From sails to satellites. The origin and development of navigational science* (Oxford 1992)

College 4. Handelsvaart overzee: van VOC tot Nedlloyd

Amsterdam was in de zeventiende eeuw het knooppunt van het internationale handelsverkeer. De Oostzee- handel was het belangrijkste, maar de vaart op Azië, Afrika en Amerika heeft altijd meer tot de verbeelding gesproken. In navolging van de Portugezen en Spanjaarden zwermden de Nederlanders over de wereld- zeeën uit. Vanwege de hoge investeringen en grote risico's was de overzeese handelsvaart georganiseerd in compagnieën met bijzondere rechten. Om handelsposten te kunnen stichtten, moest strijd worden geleverd tegen Europese concurrenten en inheemse tegenstanders. Anders dan in Azië waar de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) het monopolie handhaafde, stond de West-Indische Compagnie (WIC) in het Atlantische gebied particulieren toe handel te drijven. Na de ondergang van de compagnieën en de Bataafs-Franse tijd verliep het herstel van de handel traag. Met de oprichting van de Nederlandse Handels Maatschappij (NHM) werd de exploitatie van de overzeese gebieden voortvarend ter hand genomen. Aan het einde van de negentiende eeuw verdween de intercontinentale zeilvaart door de ontwikkeling van rendabele stoomschepen en de opening van het Suezkanaal. Het stijgend aantal lijndiensten voor het personen-, post- en vrachtvervoer was aanvankelijk integraal verbonden met het koloniale rijk en bestaande handelsstromen. Na de Tweede Wereldoorlog moesten de rederijen fuseren om te kunnen concurreren tegen buitenlandse scheepvaartondernemingen binnen een steeds complexer mondiaal handelsnetwerk.

Literatuur

Broeze, F., *The Globalisation of the Oceans. Containerization from the 1950s to the Present. Research in Maritime History* 23 (St. John's 2002)

Filarski, R. en G. Mom, *Van transport naar mobiliteit. De transportrevolutie (1800-1900)* (Zutphen 2008)

Gaastra, F.S., *Geschiedenis van de VOC; opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2012, elfde herziene druk)

Heijer, H. den, *Geschiedenis van de WIC; opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2013, vierde herziene druk)

Knaap, G., H. den Heijer en M. de Jong e.a., *Oorlogen overzee. Militair optreden door compagnie en staat buiten Europa 1595-1814*

(Amsterdam 2015)

Miller, M.B., *Europe and the Maritime World: A Twentieth-Century History* (Cambridge/New York 2012)

Oosterwijk, B. en W. de Regt, *Terug op koers. Drie decennia Koninklijke Nedlloyd* (Rotterdam 2004)

College 5. Bescherming van de Nederlandse handelsbelangen: van geus tot NAVO-lid

Aanvankelijk droeg de bescherming van de visserij- en handelsvloot een plaatselijk of particulier karakter. Stadsbesturen en landsheren reikten kaperbrieven uit waarmee schippers permissie kregen om vijandelijke schepen buit te maken. Tijdens de Opstand kwam de maritieme verdediging van de Republiek in handen van vijf admiraliteitscolleges. Hoofddoel van de vlootacties was het openhouden van de handelsroutes in Europese wateren en de verdediging van het grondgebied tegen Spanje, Engeland en Frankrijk. In de acht- tiende eeuw kon de zeemacht geen gewicht meer in de schaal leggen tegen de voormalige rivalen. Verschil- lende hervormingsvoorstellen vonden tijdens de Bataafs-Franse tijd een goede voedingsbodem. De federa- tieve, gedecentraliseerde marineorganisatie met een dominerende plaats voor Amsterdam werd vervangen door een centraal ministerie, zetelend in Den Haag. In het nieuwe Koninkrijk der Nederlanden verschoof de hoofdtaak van de oorlogsvloot naar

Nederlands-Indië, dat na de opheffing van de VOC bescherming van de staat behoeft. De Tweede Wereldoorlog betekende het failliet van de Nederlandse neutraliteitspolitiek. Na de soevereiniteitsoverdracht van Indonesië in 1949 richtte de marine zich in bondgenootschappelijk NAVO-verband op de beveiliging van de scheepvaartroutes op de Atlantische Oceaan. De val van de Berlijnse muur in 1989 was de katalysator van ingrijpende wijzigingen in de internationale verhoudingen. De Koninklijke Marine, traditioneel wereldwijd georiënteerd en snel inzetbaar, levert thans een belangrijke bijdrage aan de veelzijdige taken van de krijgsmacht.

Literatuur

- Bruijn, J.R., Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17de en 18de eeuw (Amsterdam 1998)
- Bruijn, J.R. en C.B. Wels (ed.), Met man en macht. De militaire geschiedenis van Nederland 1550-2000 (Amsterdam 2003)
- Groen, P. e.a. (ed.), De Tachtigjarige Oorlog. Van opstand naar geregelde oorlog 1568-1648 (Amsterdam 2013)
- Raven, G.J.A. (ed.), De kroon op het anker. 175 jaar Koninklijke Marine (Amsterdam 1998)
- Rijn, W.J.E. van, Overstag en toch op koers. De Koninklijke Marine en haar personeel 1945-2005 (Franeker 2015)
- Schoonoord, D.C.L., Pugno pro patria. De Koninklijke Marine tijdens de Koude Oorlog (Franeker 2012)
- Teitler, G., A.M.C. van Dissel en J.N.F.M. à Campo, Zeeroof en zeeroofbestrijding in de Indische archipel (19de eeuw). Bijdragen tot de Nederlandse marinegeschiedenis 15. (Amsterdam 2005)

College 6. Rotterdam mainport: over scheepvaart en globalisering

Amsterdam werd eind negentiende eeuw overvleugeld door Rotterdam. Deze havenstad profiteerde van haar geografische ligging, goede infrastructuur, de liberalisering van de Rijnvaart en de grote vraag naar massagoederen in Duitsland. Succesvolle rederijen als de Rotterdamsche Lloyd en Holland-Amerika Lijn stimuleerden de scheepsbouw en aanverwante bedrijven. Langs de oevers van de Nieuwe Maas werd de haven in groot tempo uitgebreid. Werkgelegenheid trok duizenden arbeidsmigranten aan. De verwoesting van de Tweede Wereldoorlog kwam Rotterdam in de jaren van wederopbouw te boven. Dankzij de ontwikkeling van de petrochemische industrie in Pernis, Europoort en de Eerste Maasvlakte werd Rotterdam de grootste Europese overslaghaven voor olie. De nieuwe vormen van goederenvervoer – van stukgoed naar roll on - roll off en containervaart en mammoettankers – vereisten aanpassingen van de losfaciliteiten. De havenactiviteiten verplaatsten zich steeds verder uit het centrum langs de Nieuwe Waterweg richting zee. Decennialang was Rotterdam de grootste haven ter wereld. De groeiende concurrentie van met name Aziatische landen dwong de maritieme sector tot een vergaande concentratie. Op scheepsbouwgebied ontstond de RSV en in de containervaart Nedlloyd. Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte kan de haven zich verder ontwikkelen en hoopt Rotterdam de Gateway to Europe te blijven.

Literatuur

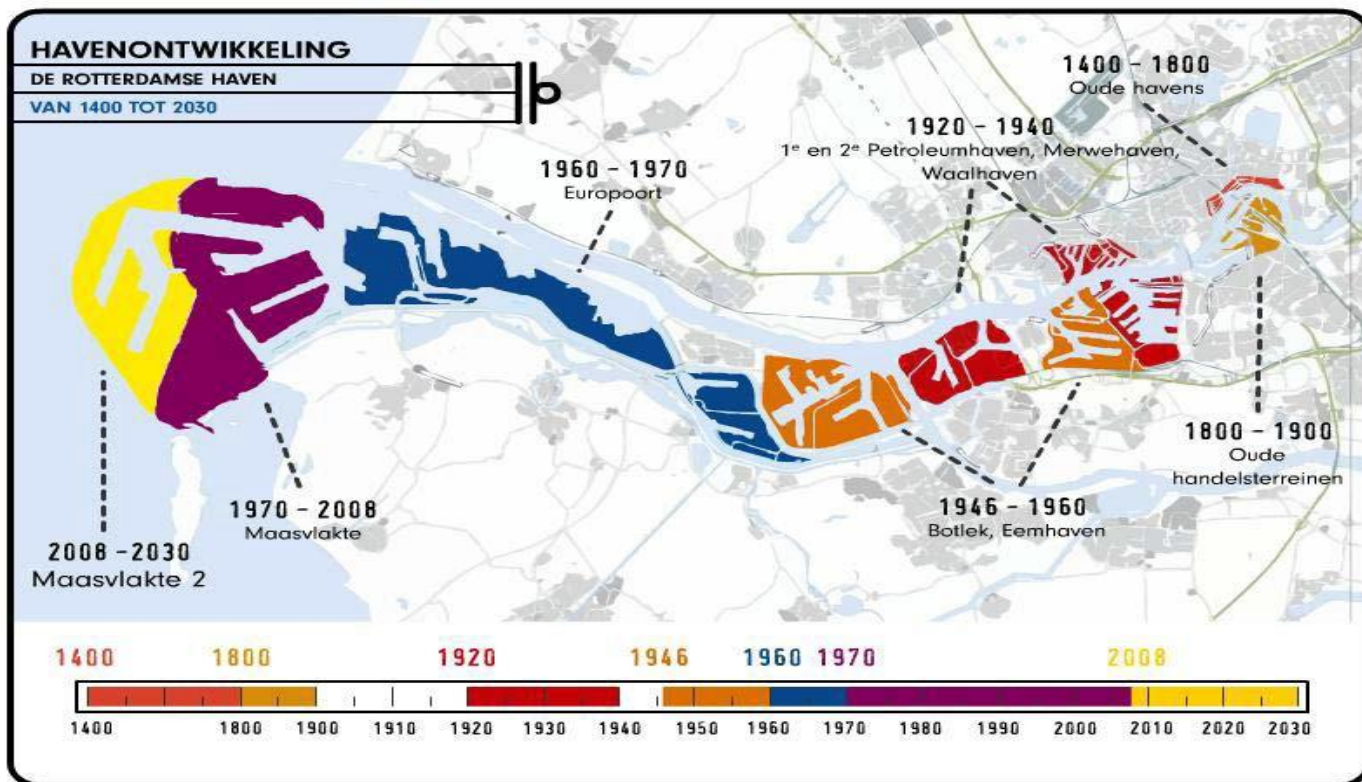
- Boon, M., Oil Pipelines, Politics and International Business. The Rotterdam Oil Port, Royal Dutch Shell and the German Hinterland, 1945-1975 (proefschrift Erasmus Universiteit Rotterdam 2014)
- Brolsma, J.U., Havens, kranen, dokken en veren. De gemeentelijke Handelsinrichtingen en het havenbedrijf der gemeente Rotterdam, 1882-2006 (Utrecht 2007)
- Goey, F. de (ed.), Comparative Port History of Rotterdam and Antwerp (1880-2000). Competition, Cargo and Costs (Amsterdam 2004)
- Laar, P.T. van de, Stad van formaat : geschiedenis van Rotterdam in de negentiende en twintigste eeuw (Zwolle 2000)
- Loyen, R., E. Buys en G. Devos (ed.), Struggling for leadership: Antwerp-Rotterdam port competition between 1870-2000 (Heidelberg 2003)
- Schenk, J., Havenbaronnen en Ruhrbonzen. Oorsprong van een wederzijdse afhankelijkheidsrelatie tussen Rotterdam en het Ruhrge- biet 1870-1914 (proefschrift Erasmus Universiteit Rotterdam 2015)
- Sigmond, J.P., Nederlandse zeehavens tussen 1500-1800 (Amsterdam 1989)
- Süli, K.M., The Port of Rotterdam and the maritime container: The rise and fall of Rotterdam's hinterland (1966-2010) (proefschrift Erasmus Universiteit Rotterdam 2014)
- Website: <https://www.portofrotterdam.com/nl>

Bijlage: havenontwikkeling Rotterdam

Rotterdam anno 1340



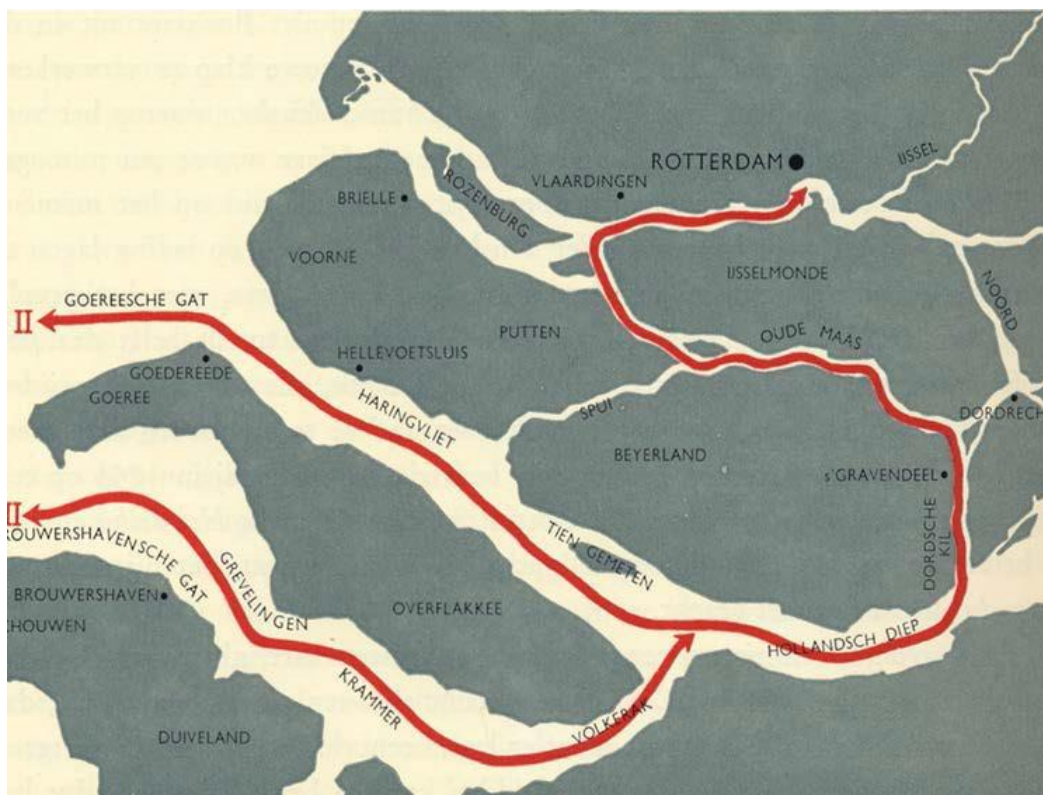
Havenontwikkeling: van 1400 tot 2030



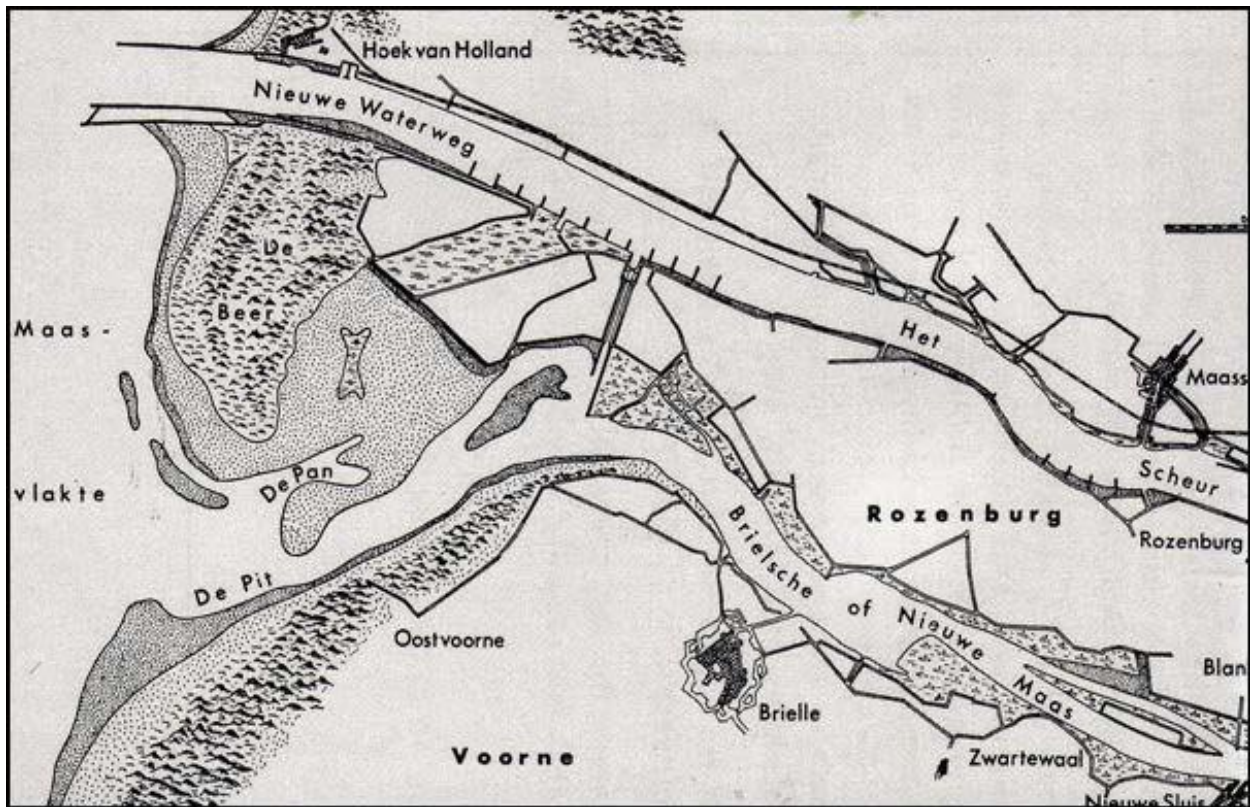
Rotterdam in de gouden eeuw



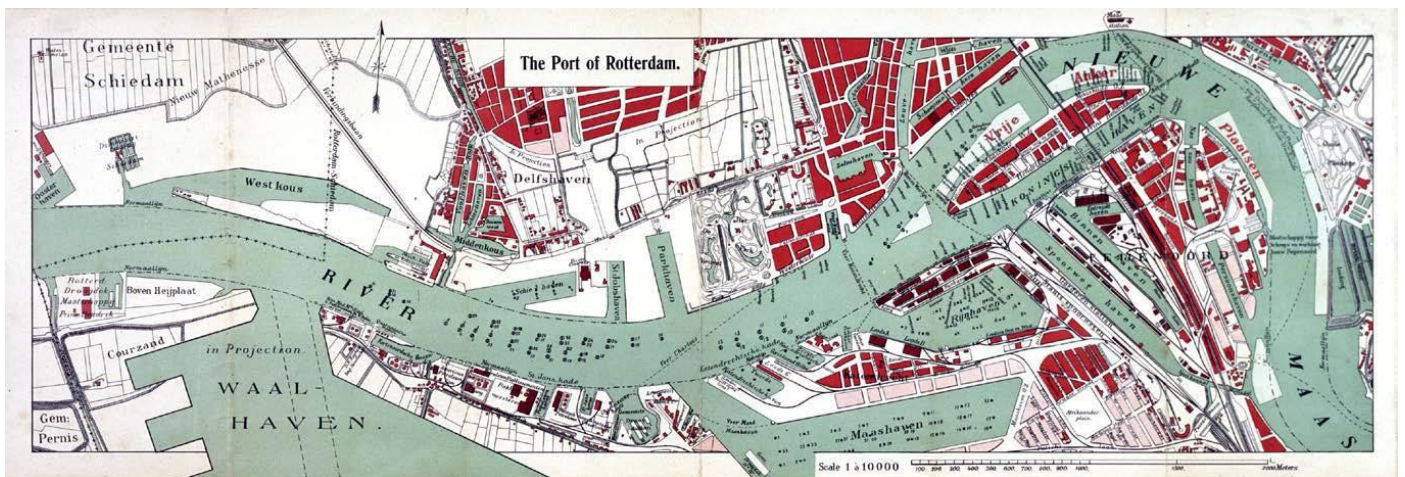
Toegang Rotterdamse haven en Voorns kanaal



Nieuwe Waterweg (1866 - 1872)



Rotterdam omstreeks 1935



Europoort plan

Havenplan 2000+ (1969)



Colofon

Home Academy Publishers geeft hoorcolleges uit voor thuis en onderweg. Direct te downloaden of onbeperkt te streamen in de Home Academy Club. Interessante onderwerpen, van geschiedenis tot natuurwetenschappen, voorgedragen door boeiende sprekers. Zo kunt u kennis opdoen in de auto, in de trein, op de fiets of thuis op de bank. Download de Home Academy app voor het beluisteren van onze hoorcolleges op een smartphone of tablet.

Kijk verder op www.home-academy.nl

Uitgave Home Academy

Publishers Middelblok 81

2831 BK Gouderak

Tel: 0182 - 37 00 01

E: info@home-academy.nl

Deze uitgave is tot stand gekomen i.s.m. Studium Generale Universiteit Leiden

Opname Sandro Ligtenberg (Leiden, november & december 2015)

Stem inleiding F.C. van Nispen tot Sevenaer

Muziek Cok Verweij

Mastering Frits de Bruijn

Vormgeving Floor Plikaar

© Copyright 2016 Home Academy Publishers, Den Haag

ISBN 978 90 8530 151 6

NUR 688, 77, 78

Alle rechten voorbehouden. Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen, mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, uitgeleend, verhuurd, uitgezonden, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door (foto)kopieën, opnamen of enig andere manier, zonder voorafgaand schriftelijk toestemming van de uitgever.