



Biografie van de *Noordzee*

Verhalen over leven
met het water

Arie Kok

Kustbewoners

Inleiding

Aan de noordelijke rand van de beschaving, daar waar volgens de oude Grieken het mysterieuze eiland Thule moet liggen, en waar de winters koud en nat zijn, daar wonen wij, kustbewoners van de Noordzee.

Over land reizen duurde altijd langer dan over water. Van Amsterdam naar Groningen met de koets, je deed er wel een week over, als je al een koets betalen kon. Over zee van Hellevoetsluis naar Dover was goed te doen, een dag zeilen, misschien twee, afhankelijk van de wind. De zee is eeuwenlang een snelweg tussen landen en culturen geweest. Dat verklaart waarom er aan de kusten van Yorkshire, Vlaanderen en Groningen zoveel resten van kastelen, kloosters en oude kerken te vinden zijn, ze zijn gebouwd langs de hoofdroute. Landen aan beide zijden van de Noordzee beïnvloedden elkaar soms sterker dan regio's binnen de eigen grenzen.

Het Noordzeegebied groeit in de loop van de middeleeuwen uit tot centrum van wereldhandel, een bakermat van westerse beschaving, in de vroegmoderne tijd sterk beïnvloed door het protestants christendom. 'Aan de gure kusten kon de nieuwe leer scherp geslepen worden en zich verder verspreiden als een vernieuwende kracht.'¹

In twintig verhalen vertel ik in dit boek de geschiedenis van de Noordzee, de kustbewoners en hoe ze leefden met en op het water. Schetsen zijn het, scènes met personages die van het water afhankelijk zijn, erop werken, erin zwemmen, en het van zich af proberen te houden. Als Nederlander heb ik een Nederlands perspectief, enigszins beperkt dus, maar wel scherpgesteld op oevers aan de overkant.

Hoewel de verhalen in chronologische volgorde staan, en onderling samenhangen, zijn ze ook goed los van elkaar te lezen.

Dit boek gaat over geschiedenis, maar werpt ten slotte een blik op de toekomst. Als we weten hoe het allemaal gekomen is, zijn we beter in staat onze eigen tijd te duiden en te zien wat er gebeuren moet.

Ik wens u een mooie reis.

Niemandsland van superlatieven

De Tweede Maasvlakte als historisch hoefijzer

Als ik op de N15 de eerste voorboden van de Tweede Maasvlakte passeer, realiseer ik me: hier woont geen mens, dit is niemandsland. Meer dan twintig vierkante kilometer is er sinds 2008 aan de Noordzee ontfutseld en aan Nederland toegevoegd. Containerterminals als reusachtige insecten domineren de horizon. Menselijke gestalten zijn van deze afstand niet te ontwaren. In mijn Ford Focus voel ik me een indringer tussen de vrachtwagens, nietig en overbodig. Hier heerst iets groters, een hogere macht die ik nog niet vatten kan. Het gaat een dag worden van grote cijfers en superlatieven. Dit is de haven van nu, waar alles wat op de Noordzee gebeurt bij elkaar komt, en die als geen ander gebied een idee geeft van de toekomst.

Eén ding staat vast: iedereen die ik hier vandaag zal tegenkomen, gaat vanavond ergens anders slapen, in de oude zeemansdorpen op Voorne-Putten, in de groene enclaves Pernis of Rozenburg, of in Rotterdam zelf. De stad geeft het immense havengebied haar naam: Port of Rotterdam, in totaal 127 vierkante kilometer groot, en meer dan 40 kilometer lang. Sinds 2004 is Rotterdam niet meer de

grootste haven ter wereld, maar met een overslag van 467 miljoen ton in 2022² staat de Maasstad nog altijd in de wereldwijde top 10, als enige buiten Azië. In 2022 arriveerden hier 29.029 zeeschepen, en 97.459 binnenvaartschepen.³ Met 231 miljoen ton⁴ is Antwerpen in Europa een goede tweede, en Hamburg derde met 126 miljoen ton. Daarna volgt, op enige afstand: Amsterdam. De vier grootste zeehavens van Europa liggen allemaal aan de Noordzee.

Vanachter zijn bar in de Smickel-Inn Balkon van Europa ziet uitbater Ton de grootste schepen de haven in- en uitvaren. De meest afgelegen snackbar van Nederland is zeker niet de minst populaire. Het is een van de weinige huiselijke plekken in de omgeving, een thuis voor wie in de haven werkt en zin heeft in een frietje en een praatje. Het uitzicht op de Noordzee is adembenemend. In het oosten is de bebouwing van Hoek van Holland nog maar net te onderscheiden, alleen de veerboot naar Kingston-upon-Hull steekt groot en wit af tegen de horizon.

Ton heeft iets van zijn Portakabin weten te maken, de wanden hangen vol met spullen die scheepvaart ademen. Het terras is op deze februaridag zo goed als leeg, te koud, het kwik is ergens rond het vriespunt blijven steken. Binnen zijn door het brede raam de komende en gaande schepen ook goed te zien. Een kustvaarder draait weg naar het noorden, uit het zuidwesten nadert een blauwe kolos van MSC. Containers, duizenden containers, eindeloos veel spullen worden hier Europa binnengevaren, en overgeslagen op trein, vrachtauto of een kleiner schip. De Tweede Maasvlakte is speciaal aangelegd om schepen die een diepte van twintig meter nodig hebben te kunnen ontvangen. Het centrum van Rotterdam ligt hemelsbreed veertig kilometer verder, daar waar de haven ooit begon. En toch is ook dit Rotterdam.

‘Je treft het, het is goed vaarweer vandaag. Moet je kijken hoe glad het water is.’ Barman Beer van de *Futureland Ferry* gebaart door de

royale raampartijen naar buiten, waar de winterzon ruimhartig in het water weerkaatst. ‘Wel jammer dat het hoogwater is, dan gaan de zeehonden op zoek naar voedsel en zie je ze niet. Meestal liggen er nog wel een paar op de strandjes.’

Even later zetten we koers naar de immense installaties van de Tweede Maasvlakte. De tocht door het nieuwste tijdperk van de Noordzee zal anderhalf uur duren, negentig minuten lang wemelt het van de superlatieven. Cijfers, maten en gewichten zijn hier alles. Op dit schiereiland, dit nieuwe stukje Nederland, draait alles om efficiëntie en concurrentiekracht; beter, groter en sneller zijn dan de ander.

We passeren de *Wind Osprey*, een varend platform waarmee het grootste formaat windmolens op de Noordzee wordt geïnstalleerd. Het schip kan zichzelf optillen door zes enorme poten op de zeebodem te laten zakken, zodat een tijdelijk werkplatform ontstaat. Onderdelen voor een reusachtige molen liggen overdwars opgestapeld op het dek.

Langs de waterkant is de tot nu toe grootste windturbine van de wereld neergezet, voor onderzoeksdoelen. De Heliade X is bijna even hoog als de Eiffeltoren, de bladen hebben een lengte van 107 meter.

Even verderop, in de Yangtzehaven, is deze ochtend de *Ever Given* aangemeerd. In drie dagen zal het containerschip gelost en weer geladen worden. Meer dan 20.000 teu kan het schip vervoeren, waarbij een ‘teu’⁵ staat voor een containereenheid van twintig voet, ruim zes meter. Het 400 meter lange schip, een van de grotere schepen ter wereld, wordt wereldberoemd als het op de vroege ochtend van 23 maart 2021 in het Suezkanaal bij Egypte overdwars komt te liggen, en zich muurvast in de zanderige wal boort. Als een overmaatse ark van Noach torent het schip boven de woestijn uit. Zes dagen blijft het er liggen, geen schip kan er meer door. Een file van 422 vaartuigen ontstaat, allemaal vanuit

Azië met veel spullen onderweg naar de West-Europese havens. De blokkade brengt de wereldeconomie schade toe voor een bedrag van zo'n acht miljard dollar per dag. Een week lang is het schip wereldnieuws, maar zeelui kijken er niet echt van op. Er gebeurt zo vaak wat, wachten hoort bij het vak, voor een sluis of voor een plek aan de kade. Uiteindelijk krijgen extra zware zee-slepers van het Nederlandse bedrijf Smit Salvage het voor elkaar het gevaarte los te wrikken en weer in de vaart te brengen. Vanmiddag ligt het mosgroene schip gelaten tegen de kade, en wordt het door stalen reuzenarmen onderhanden genomen. De stalen containers tillen ze er als luciferdoosjes af. Alleen voor de besturing van de kranen en het vastzetten van de containers zijn nog mensenhanden nodig, de rest wordt afgehandeld door robots en computersystemen.

Wat zit er eigenlijk in al die containers, die straks verder Europa ingaan? Je zou kunnen zeggen dat hier, op dit schiereiland, het gros van de spullen die Nederlanders kopen het land binnenkomt. Van wat er in de containers zit, worden winkels als de Action, Hema en Van Uffelen gevuld. De kans is groot dat er vandaag iets met de *Ever Given* is meegekomen dat ik over een paar weken zelf in een winkel zal aanschaffen. Een nieuwe broek, een keukenmes, shampoo of zeep, een gebonden boek in vierkleurendruk. Als het uit China, Taiwan of Hong Kong komt, is het vrijwel zeker per container over zee aangevoerd. Toen in januari 2019 de *MSC Zoe* ter hoogte van Terschelling 270 containers verloor, spoelden er op de stranden van het Waddeneiland televisies, sportkleding, IKEA-meubelen, auto-onderdelen, gloeilampen en speelgoed aan. Een goede dag voor de strandjutters.

Dat de containervaart een ware revolutie in de wereldeconomie heeft veroorzaakt, en daarmee ons dagelijks leven wezenlijk heeft veranderd, ontdek ik in het Maritiem Museum in het centrum van Rotterdam. Op een onopvallend tekstbordje wordt het uitgelegd.

Zo'n eeuw geleden koopt de Amerikaan Malcom McLean een vrachtwagen voor het vervoer van stukgoederen. Hij vindt dat het laden en lossen best veel problemen geeft, wat hem op het idee brengt een stalen doos te ontwikkelen waarin de spullen verpakt kunnen worden. De doos moet niet alleen op zijn vrachtwagen passen, maar ook op een treinwagon en op een schip, zodat je hem in één beweging kunt overzetten. In 1955 koopt McLean twee tankers die hij laat ombouwen tot containerschepen. Het idee slaat aan, en in 1966 legt het eerste containerschip aan in de haven van Rotterdam, de *MS Fairland* uit New York. Het vervoer met containers blijkt zo efficiënt dat het vervoer per artikel nauwelijks nog iets kost. Ga maar na. Er kunnen veel spijkerbroeken in een doos, er passen honderden dozen in een container. En er kunnen 20.000 containers in één keer van Taiwan naar Rotterdam gevaren worden. Per broek zijn de transportkosten verwaarloosbaar klein geworden.

Die lage vervoerskosten zorgen voor een revolutie in de wereld-economie, en doen Rotterdam als havenstad ingrijpend van gezicht veranderen. Geen van drukte gonzende kades meer met volgestouwde pakhuizen, rollende vaten, stapels dozen en zakken. De containers worden ver van huis gevuld, in de haven overgezet op een vrachtwagen en bij de eindbestemming afgeleverd.

De Rotterdamse journalist Arjen van Veelen laat in zijn boek *Rotterdam. Een ode aan inefficiëntie* zien wat de gevolgen zijn. Hij vergelijkt de container met een bolderkar. Als je tijdens je vakantie een bolderkar huurt om naar het strand te gaan, blijkt je ineens veel meer mee te kunnen nemen dan daarvoor, toen je alles nog zelf moest sjouwen. Van de weeromstuit neem je dan ook meer mee, want daar merk je toch weinig van. Doe een tweede parasol, die tenniserackets en een extra fles water er ook maar bij, je weet nooit of je er behoefte aan krijgt. Van Veelen komt tot de conclusie dat het containerschip net zo werkt. 'Dat is het bolderkareffect:

de dingen die efficiënt lijken, hebben een aanzuigende werking, die winst weer tenietdoet.⁶ Efficiëntie leidt niet tot minder transportbewegingen, maar juist tot meer. We geven niet minder uit nu spullen goedkoper geworden zijn, we kopen gewoon meer spullen. En wat wij in ons privéleven doen, gebeurt ook op wereldschaal.

De ontwikkeling van het containervervoer verandert niet alleen het aanzicht van de Rotterdamse haven, maar ook de schaalgrootte. Aanvankelijk kunnen containerschepen in de Eemhaven bij het centrum van de stad overgeslagen worden, maar in 1969 wordt al begonnen met de aanleg van de Eerste Maasvlakte, die in 1973 in gebruik genomen zou worden. De aanleg van de Tweede Maasvlakte vanaf 2008 maakt het mogelijk dat de grootste containerschepen ter wereld, met een diepgang tot twintig meter, in Rotterdam kunnen afmeren. Inmiddels vervoeren wereldwijd ruim 5000 containerschepen zo'n 25 miljoen containers.⁷

‘Als u nu naar het dek gaat, kunt u het allemaal goed zien. We gaan een rondje om het grootste schip ter wereld maken.’ Even later staan we diep weggedoken in onze winterjassen klaar om foto's te maken van het enorme gevaarte dat recht vooruit opdoemt. Maar eerst worden we gewezen op de twee zeehonden die zich willen laten zien. Ze liggen tegen het strandje op, een stukje oever dat nog niet geëxploiteerd is. Het kost enige moeite ze waar te nemen, maar we noteren het wel...

De *Project Pioneer* is een Nederlands-Zwitsers schip, een catamaran waarop 500 mensen buitengaats hun werk kunnen doen. Een varende platform voor de offshore-industrie. Als we dichterbij komen, kunnen we ook de oorspronkelijke Nederlandse naam van het schip lezen: *Pieter Schelte*, naar de vader van de eigenaar van AllSeas, de eigenaar van het schip. De Nederlandse Rijksoverheid zou een forse subsidie beschikbaar stellen voor dit schip, maar als een journalist van NRC onthult dat Pieter Schelte in de Waffen-SS

heeft gediend, worden er Kamervragen gesteld en klinkt er protest vanuit Joodse kringen en de offshorebranche. AllSeas haalt bakzeil. In het najaar van 2023 verschijnt *Nirwana*, de roman die Tommy Wieringa op dit verhaal baseert.

Terug in de auto rijd ik naar de eerste de beste strandovergang. De geschiedenis heeft in dit surrealistische niemandsland de vorm van een hoefijzer, de punten raken elkaar bijna.

Voor me ligt het strand, opgespoten met zand dat is opgezogen in het midden van de Noordzee. Het is eb, de zee trekt zich terug. De wind is aflandig, branding is er nauwelijks. De zee zwijgt in alle talen en ligt er vanzelfsprekend bij. Aan de horizon nadert een containerschip, verder is er weinig te zien. Toch kijk ik naar de drukstbevaren zeeroute ter wereld. Een oppervlakte van 575.000 km² aan water. Een verkeersplein, een bron van inkomsten voor vele generaties kustbewoners, het toneel van bloedige zeeslagen, een opslagplaats van honderden scheepswrakken, elk met een eigen verhaal. De Noordzee is nog altijd een bron van spanningen en conflicten. In onze tijd worden die aan de tekentafel uitgevochten, in vroeger tijden met musket en kanon.

Enmaal op het nog natte zand kijk ik geconcentreerd naar wat er voor mijn voeten komt: schelpen, kokkels vooral, een enkel scheermesje. Ik tik voorzichtig een zeester aan om hem beter te kunnen bekijken, het dier lijkt niet van plan zijn geheimen prijs te geven. Hier en daar liggen stenen met vreemde vormen. Die zouden het kunnen zijn, tekenen van het vroegste leven hier aan de Noordzee. Een vuistbijl van een jaar of 10.000 jaar oud, een stuk been van een wolharige mammoet, of een kammetje waar een verre voorouder zijn haar mee in de plooi bracht. Ik zoek naar vreemde vormen, pak wat opvallende steentjes van het strand, en een flinke oesterschelp, omdat ik toch iets herkenbaars in mijn zakje wil hebben.

Een geschiedenis van de Noordzee

Zaterdag 31 januari 1953. Een immens stormveld stevent recht op de Nederlandse kust af. In het Zeeuwse Oosterland luisteren Adri en Bets Verhage naar het weerbericht, ze gaan nietsvermoedend naar bed. De volgende ochtend worden ze gewekt door een kreet: 'De dijk is doorgebroken!' Even later zien ze het water de straat inlopen, in de middag staat het al bovenaan de zoldertrap.

Adri en Bets staan in een lange traditie van kustbewoners. Vissermannen, kooplieden, kaapvaarders, reddingswerkers, zeeschilders en waterstaatsingenieurs, allemaal leefden ze met het water. En de zee leefde met hen.

Arie Kok vertelt de geschiedenis van de Noordzee in twintig verhalen waarin mensen centraal staan. Van koning Knoet tot Michiel de Ruyter, van de watergeuzen in Den Briel tot de vissersopstand van Oostende, van de gevolgen van de Sint-Elisabethsvloed en de Watersnoodramp, tot het ontstaan van het reddingswezen.

www.omniboek.nl



Uitgeverij Omniboek



9 789401 918619

NUR 680

