



**Universiteit
Leiden**
The Netherlands

Aan de oevers van de grote rivieren: de Rijn en Yangzi delta's 1350-1850

Blussé van Oud Alblas, J.L.

Citation

Blussé van Oud Alblas, J. L. (2011). Aan de oevers van de grote rivieren: de Rijn en Yangzi delta's 1350-1850. In . Leiden: Leiden University. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/19700>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/19700>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Leonard Blussé

Aan de oevers van de grote rivieren: de Rijn en Yangzi delta's 1350-1850



Universiteit Leiden

Aan de oevers van de grote rivieren: de Rijn en Yangzi delta's 1350-1850.

Rede uitgesproken door

Prof.dr. J.L. Blussé van Oud Alblas

ter gelegenheid van zijn afscheid als hoogleraar in de
Geschiedenis van Europees-Aziatische Betrekkingen

aan de Universiteit Leiden

op maandag 6 juni 2011



Universiteit Leiden

Geachte aanwezigen,

Inaugurale redes en afscheidscolleges in het groot auditorium kunnen helaas niet worden ondersteund door beeldmateriaal. Dat is jammer want ook ik begin, na jaren tegenstribbelen, het nut van PowerPoint in te zien, zeker wanneer het erom gaat het onderwijs over de buiten-Europese samenlevingen met beelden te ondersteunen. Mijn leermeester Erik Zürcher was daarmee eind jaren '80 zijn tijd vooruit. Toen hij als gevolg van een oogaandoening geruime tijd niet in staat was met zijn studenten klassieke teksten te lezen - ik heb hem met plezier nog enige tijd mogen vervangen bij het lezen van Ming teksten - heeft hij samen met Ellen Uitzinger jarenlang prachtige hoorcolleges met diavoorstellingen gegeven. Hij hanteerde daarbij de stelregel dat je in zo een presentatie een dia nooit langer dan drie seconden mocht laten zien voor je de volgende vertoonde. Het laat zich raden wat een enorme diabestanden die colleges bevatten. Zo heeft hij in het predigitale tijdperk op onvergetelijke wijze een hele generatie Leidse studenten vertrouwd gemaakt met de materiële beschaving van het oude China.

Van de Amsterdamse socioloog, Abram de Swaan wordt daarentegen verteld dat toen een paar jaar geleden studenten klaagden dat hij niet met zijn tijd meeging omdat hij geen PowerPoint gebruikte, De Swaan verontwaardigd uitriep: PowerPoint? Hoezo PowerPoint? Maar ik ben zelf PowerPoint! Zover wil ik hier niet gaan. Maar toch kan ik het niet laten mij op slinkse wijze van audio en visuele illustratie te voorzien: de opletten toehoorders zullen zojuist in de potpourri van de organist al enkele deuntjes hebben herkend die het thema aan de oevers van de grote rivieren inleiden.¹ Nu komt het er erop aan met een kunstgreep beeldmateriaal te presenteren dat mijn toespraak kan inleiden. Ik zal mij daarbij van een Koninklijke Illustratie bedienen.

Een veelzeggend wandkleed

Een ieder in dit groot auditorium laat wel eens luisterend naar een lange toespraak zijn blik om zich heen dwalen. Dan vallen

allereerst de gebrandschilderde ramen naast het spreekgestoelte op waarin zonder moeite een aantal historische figuren uit de geschiedenis van de Alma Mater zijn te herkennen. Die beelden spreken voor zich. Maar voor mij links en rechts voor U hangt het *pièce de résistance* van deze zaal: het wandtapijt met een dromerige afbeelding van Leiden. Een breed uitgemeten landschap met een loos vissertje op de voorgrond. Of op zijn Leids gezegd, een *peurder*. Als in plaats van kerken pagodes waren afgebeeld, had het zo een afbeelding kunnen zijn op een Chinese scroll of een porseleinen vaas.

Menigmaal heb ik mij afgevraagd wie dat tapijt ontworpen of vervaardigd heeft. Navraag bij onze universiteitshistoricus Willem Otterspeer leert dat de gobelin geschonken is door koningin Wilhelmina. Dat noopte mij *Eenzaam maar niet alleen*, de autobiografie van Wilhelmina, en de tweedelige biografie van mijn voorganger Cees Fasseur erop na te slaan. Het wandtapijt blijkt door mevrouw Laman Trip te zijn vervaardigd naar een ontwerp van koningin Wilhelmina. Deze bood het aan in dank voor het eredoctoraat verleend aan haar twintigjarige dochter na het afleggen van drie tentamens.² Dat waren nog eens tijden!

Dit is wat koningin Wilhelmina zelf over haar werk te zeggen had: "Mijn kunst is voor mij een religie. Uren kan ik in Gods schepping (de natuur), doorbrengen en haar in mij opnemen en op mij laten inwerken, teneinde haar aard en karakter te begripen. Daarna neem ik tekenstift en penseel ter hand om haar zo weer te geven als haar Schepper haar heeft gemaakt".³ Met die uitspraak voldoet zij geheel aan Ton Lemaire's definitie van de romantische schilder en het landschap: "De natuur liefhebben door erin te wandelen en zich door haar majesteit te laten inspireren om haar tenslotte als landschap op het schilderij weer te geven, is een religieuze act."⁴

Het wandkleed toont de *skyline* van Leiden met zijn karakteristieke kerken in een geïdealiseerd afgebeeld coulisselandschap. Maar is het schijnbaar maagdelijk landschap dat zij heeft

weergegeven werkelijk Gods Schepping? Ik kan niet genoeg benadrukken, dat het er zo uit is gaan zien na eeuwen van menselijk ingrijpen. Met andere woorden, het is een typisch cultuurlandschap.

Het zicht op Leiden is geconcipieerd vanaf Allemansgeest aan de Vliet, de ooit door de Romeinse veldheer Corbulo aangelegde gracht die de Schie met de Rijn verbond. Na de grote stormvloed van 1163 is de Oude Rijn bij Zwammerdam afgedamd en stroomt hij niet langer bij Katwijk in zee, maar heeft zijn tongen naar de zeegaten in het zuiden verlegd. Dit alles heeft grote gevolgen voor de waterhuishouding gehad, want het Rijnland moest nu zijn afwatering naar het Noorden verplaatsen en zo zou in de loop van de Middeleeuwen het hoogheemraadschap Rijnland ontstaan met afwateringssluizen bij Spaarndam.

4 Zien we hier een landelijk tafereel, tijdens de noordoosterstormen in de winter boden de Leidse ommelanden tot in de negentiende eeuw een heel wat minder vredig aanzien wanneer de alles opslokkende Haarlemmermeer hier ter stede kaden en straten onder water kwam zetten. Ik spreek over nog geen honderd vijftig jaar geleden toen bezoekende buitenlanders ons nog de Chinezen van Europa noemden. De in rustieke klederdrachten gestoken plattelanders, de bezadigde pijprokende heren op de trekschuiten, de in pofbroeken gehulde vissers van Volendam en Marken met hun botters en schokkers, de weemoedige schaapherders van het Gooi – buitenlandse bezoekers konden er niet genoeg van krijgen. Maar toch, de ook door Hildebrands plagerige *Camera Obscura* enigszins belachelijk gemaakte gezapige Hollandse samenleving behoorde nog steeds tot een van de meest welvarende regio's ter wereld.

Twaalf jaar geleden hield ik mijn inaugurele rede met de omineuze titel *Tussen geveinsde vrunden en verklaarde vijanden*. Dat college was een pleidooi voor een nieuwe benadering van de diplomatieke betrekkingen van de VOC in Azië, en betrof gelukkig niet de verhoudingen binnen de toenmalige subfaculteit geschiedenis. Integendeel, als vreemde eend in de bijt heb

ik de afgelopen 30 jaar met veel plezier te midden van de Leidse historici mogen werken. Vandaag is het moment aangebroken om met dankbare gevoelens afscheid te nemen. Terugzien in de tijd is het metier van de historicus, en dat betekent bij een afscheidscollege meestal dat de spreker een greep doet uit eigen werk. Ik wil echter deze gelegenheid aangrijpen om iets te vertellen over onderzoek waaraan ik mij de komende jaren wil gaan wijden: een vergelijkende studie naar de cultuurgebieden van enerzijds het deltagebied van de Rijn, Schelde en Maas - de Lage Landen - gelegen op de westkust van het Euraziatische continent, en anderzijds de Jiangnan-deltaregio van de Yangzi revier op de oostkust van het Euraziatische continent. Onder Yangzi jiang of Chang jiang versta ik de Yangtze kiang zoals op het Gymnasium onze leraar aardrijkskunde die rivier placht noemen. Het is de China's langste rivier die, ontspringend in Tibet en bij Shanghai in zeestromend, het land in een noordelijke en zuidelijke helft verdeelt. Jiangnan, de naam van de deltaregio waar ik mijn aandacht op zal richten betekent letterlijk *het land bezuiden de rivier*.

Ik heb mij al sinds jaren verwonderd over de merkwaardige overeenkomsten tussen Jiangnan en de Lage Landen, al was het maar omdat ik al sinds mijn studententijd geïnteresseerd ben in de geschiedenis van de binnenvaart, een onderwerp dat vermoedelijk altijd het stiefkind zal blijven van het vak scheepvaartgeschiedenis, dat ook aan deze universiteit steevast maritieme geschiedenis genoemd. Geen twee plekken op de wereld waar de traditionele binnenvaart, naar infrastructuur en curieuze scheepsontwerpen voor allerlei gebruik, zo op elkaar lijken als onze waterrijke Lage Landen en het Chinese Jiangnan. Om met Johan Niehof te spreken die in de suite van de VOC ambassadeurs de Goyer en Keyzer van 1655-57 via rivieren en kanalen China doorkruiste: Het lijkt hier wel Holland al zijn de afstanden wel groter.⁵

Vandaag, zal ik echter noch op het vervoer te water en de organisatie daarvan, noch op irrigatiewerken of bedijking van de rivieren, of de beleving van het Chinese en Hollandse

rivierlandschap in kunst en literatuur ingaan, allemaal prachtige deelonderwerpen die zeker nadere bestudering waard zijn. Hier wil ik echter stil staan bij het fenomeen riviersteden, omdat het relatieve hoge aantal aan het water gelegen steden en de marktnetwerken die hen verbonden voor een belangrijk deel verklaren waarom in de afgelopen eeuwen de Neder-Rijn en Jiangnan regio's in de Middeleeuwen zo verbazingwekkend welvarend zijn geworden en dat altijd zijn gebleven.

Waarom een vergelijking van deze deltagebieden in twee volstrekt verschillende cultuursferen? Zo een studie is zinvol omdat het twee landschappen betreft die ondanks grote verschillen in klimaat en cultuur ook grote overeenkomsten met elkaar hebben, maar bovendien al ruim zeven eeuwen achtereen tot de meeste ontwikkelde regio's ter wereld behoren. Wanneer we een meetlat langs de wereldgeschiedenis zouden leggen dan zien wij dat sinds de dertiende eeuw juist deze twee gebieden constant tot de best presterende regio's behoren. Wat is het geheim achter dit economische en maatschappelijke succes, en hoe komt het dat we in beide gevallen van een vrijwel constante groei kunnen spreken? Dit is de hoofdvraag die ik vandaag wil stellen. Eerst enkele historiografische opmerkingen, want deze probleemstelling dient zich niet alleen maar aan omdat ik graag een *hobby horse* wil berijden, maar ook omdat ik met een onderwerp als dit een bijdrage wil leveren aan een lopende discussie waaraan zoals U zult zien een aantal van mijn Leidse collega's min of meer direct deelneemt.

Ontwikkelingen in de historiografie

Sinds het verschijnen van twee belangrijke monografieën nu al weer tien jaar geleden zijn we geneigd anders na te denken over de vooraanstaande plaats die Europa placht in te nemen in onze westerse historische literatuur over de wereldgeschiedenis. Ik denk aan Bin Wong's *China Transformed: Historical Change and the Limits of European Experience* en Kenneth Pommeranz's *The Great Divergence, Europe, China and the Making of the Modern World Economy*. Beide auteurs behoren tot de nieuwe lichte China scholars van de California

school. Na het verschijnen van hun erudiete studies waarin de plaats van China in de wereldgeschiedenis wordt herijkt, zijn gedachten bepalende studies zoals William McNeill's *The Rise of the West* en Eric Jones' *The European Miracle: Environments, Economies, and Geopolitics in the History of Europe and Asia* niet meer zo overtuigend als ze aanvankelijk leken. Om nog maar niet te spreken van *The Wealth and Poverty of Nations*, waarin David Landes, economisch historicus verbonden aan de Harvard Universiteit, uitlegt wat de "West" onderscheidt van de "Rest". Collega *proximus* Piet Emmer en ik hebben de afgelopen vijftien jaar dankbaar deze uitdagende studie als handboek gebruikt bij ons hoorcollege over de geschiedenis van de Europese expansie, al was het maar om bij de studenten een discussie uit te lokken.⁶

Het is goed dat onze westerse blik - Europe-centred view zouden Amerikanen zeggen - wordt verbreed, maar ik vraag mezelf wel eens af in hoeverre het zinvol is om met zeven-mijlslaarzen door de tijd marcherend *pour besoin de la cause* allerlei brede vergelijkingen te trekken tussen Europa en Azië, of West-Europa en China. Bij mij rijst dan de relativerende vraag, over welke regio's van het Euraziatisch continent hebben wij het eigenlijk, en wat maakt bepaalde regio's representatief? In hoeverre kunnen we in het oude Europa en oude China met hun regionale culturele variëteiten en talen spreken van *de* Europese of *de* Chinese economie of samenleving? En, och, waarom toch die triomfalistische neiging om te willen verklaren wie eerder was met een uitvinding dan de ander? Het gekke is dat de China scholars al even vlijtig als hun collega's van de westerse geschiedenis bezig zijn met het oppoetsen van de vooraanstaande plaats van *hun* cultuurgebied.

Wat mij wel intens boeit is te zien hoe samenlevingen langs schijnbaar heel verschillende wegen, maar bij nader inzicht veeleer met verschillende methoden hun eigen, maar op elkaar lijkende oplossingen gevonden hebben voor de steeds hogere eisen die de verder ontwikkelende maatschappij stelt. Mij is duidelijk geworden hoe zinvol zo een benadering is, toen ik

in de jaren '80 samen met Henk Wesseling en Jan Heesterman het succesvolle 'Cambridge, Leiden, Delhi, Yogyakarta project for the comparative history of India en Indonesia' mocht organiseren.

Thans wil ik op grond van Nederlandse en Chinese bronnen, maar ook staande op de schouders van anderen - en dat zijn vooral Japanse historici - de aandacht vestigen op twee grote rivierdelta's die sinds ongeveer 1300 continu hebben behoord tot de economisch hoogst ontwikkelde gebieden van de wereld: de deltagebieden van de Rijn en de Yangzi waren, en zijn, zulke *key economic areas*. Het gaat mij er dus niet om wie het eerst het buskruit heeft uitgevonden, grotere schepen bouwde, Amerika heeft ontdekt, naar verhouding met hogere of lagere loonkosten te maken kreeg, of slimmere weefgetouwen heeft ontwikkeld, vragen waar velen van mijn collega's een dagtaak aan hebben. Soms verdienen ze in het land der blinden er zelfs heel veel geld mee zoals Gavin Menzies met zijn fantastische theorieën over de wereldreizen van de reuzenschepen van de Chinese admiraal Zheng He. De vraag is verbluffend simpel: hoe komt het dat de Lage Landen en het Jiangnan gebied in Zuid China sinds de middeleeuwen een vrijwel constante welvaart hebben weten te handhaven. Hebben zij buiten het feit dat zij typische deltalandschappen vertegenwoordigen nog iets anders gemeen?

Er zijn imposante stroomgebieden van rivieren bij de vleet zoals de delta's van de Donau, de Mississippi⁷, de Amazone, de Nijl, de Ganges, de Irrawaddy, de Bramaputra⁸, de Gele Rivier en de Mekong⁹, maar nergens vinden wij in de premoderne en zelfs de moderne tijd deze constante groei terug die we in de Rijn en Yangzi delta's aantreffen. In vrijwel al deze stroomgebieden was door de grillige benedenloop van de rivieren die voortdurend meanderden, overstromden en weer dichtslibden, permanente bedijking en stedelijke vestiging lange tijd vrijwel onmogelijk, niet in het minst omdat daartoe de kennis en de middelen ontbraken.¹⁰

Het rivierlandschap

Allereerst enkele verkennende opmerkingen over het belang van rivierlandschappen in onze samenleving. Al was het maar omdat de rivieren, die in vroeger tijden veel nadrukkelijker in het dagelijks leven figureerden, welhaast uit het zicht verdwenen zijn als gevolg van de industriële revolutie, bruggen en tunnelbouw, wegeaanleg en andere infrastructurele voorzieningen. Riviersystemen waren en zijn nog steeds de slagaders van onze samenleving. Eeuwen lang hebben rivieren, meren en de kanalen die zijn aangelegd om hen met elkaar te verbinden in Jiangnan en de Lage Landen de belangrijkste wegen van transport gevormd. Zij werden ook gebruikt voor irrigatie of voor afwatering. Kort gezegd rivieren zijn de bron van economische groei. Het wekt geen verbazing dat vrijwel alle belangrijke steden in de premoderne wereld gelegen waren langs de oevers van een rivier

Vermoedelijk is geen enkel natuurlijk landschap zo gemanipuleerd en ingeperkt door menselijke ingrijpen als het landschap dat wordt doorsneden door de wispelturige rivieren. Want laat dat duidelijk zijn, na dagen van zware regenval kunnen rivieren plotseling veranderen in monsters die uitgestrekte landerijen onder water zetten. Macchiavelli die nota bene nog samen met Leonardo da Vinci de loop van de Arno heeft proberen te verleggen om zo Florence's aartsvijand Pisa de genadeslag toe te dienen, zegt het volgende over de grilligheid van de rivieren: "Ik vergelijk FORTUNA, het lot, met de gewelddadige rivieren, die in razernij de vlakte overstroomden, bomen ontwortelen en gebouwen overhoop gooien, de aarde hier meesleuren en daar weer neerwerpen. Iedereen zoekt een heenkomen, vluchtend voor hun stuwkracht zonder hen ook maar iets in de weg te kunnen leggen".

Elisabeth Gottschalk heeft in een driedelig werk alle stormvloeden en overstromingen in Nederland voor 1700 op een rijtje gezet¹¹, en nog geen jaar geleden gaf Petra van Dam bij haar inaugurele rede aan de VU in Amsterdam haar visie op watersnoodrampen en kwam tot de verassende ontdekking dat

ondanks de omvang en de regelmaat waarmee zulke rampen ons land troffen er op enkele uitzonderingen na betrekkelijk weinig slachtoffers te betreuren zijn geweest. Dit overigens in contrast met China waar de Yangzi in het verleden regelmatig Jiangnan geselde. Lees er Slauerhoffs *Het leven op aarde* maar op na.

Niet sinds het verschijnen van Karl Wittfogel's controversiële, klassieke studie over hydraulisch-bureaucratische staten, *Oriental Despotism: A comparative Study of Total Power* in 1957 hebben riviersamenlevingen zo in het centrum van de belangstelling gestaan als nu.¹² Was Wittfogel erop uit om aan de hand van irrigatiewerken bewijsmateriaal aan te dragen voor Karl Marx ideeën over de Aziatische productiewijze - tegenwoordig hebben we te maken met een nieuwe lichte van ecologische historici. Zij zien de geografie of liever gezegd het milieu, niet langer als een determinant die de organisatie van onze samenleving bepaalt, maar als een medespeler of geduchte tegenspeler. Ik denk hierbij aan recente historische ecologische en culturele studies over mens en natuurlijk milieu van Auke van der Woud and David Blackbourn over de geschiedenis van de ruimtelijke ordening in de Lage Landen en Duitsland.¹³ Blackbourns *The Conquest of Nature, Water, Landscape and the Making of Modern Germany* toont hoe rivieren de menselijke samenlevingen die hen proberen te beheersen, van allerlei soorten energie hebben voorzien, variërend van ouderwetse watermolens tot power stations, en dat zij daarnaast transport voorzieningen, drinkwater en waterlozing voor grote stedelijke samenlevingen leverden. Maar dan wel "with a vengeance" zoals onlangs de Oder nog heeft laten zien.

Vandaag staan wij stil bij twee majeuze riviersystemen, de Rijn en de Yangzi, allebei broeikassen van economische en culturele ontwikkeling gedurende de laatste 700 jaar. Met geheel verschillende bureaucratische tradities, administratieve opzet en infrastructurale ordening, hebben deze twee riviernetwerken een sleutelrol gespeeld in de ontwikkeling van de regionale economieën.

Vanaf de dertiende eeuw zien wij een parallelle groei van riviersteden in de Rijn en Yangzi delta's. Door de jaren heen ontwikkelden deze nederzettingen met een verregaande verdeling van arbeid zich in clusters van steden vaak gegroepeerd rondom een grotere stad. Tijdens dit voorspel in de Middeleeuwen werd het fundament gelegd van de stedelijke handelsnetwerken van de vroeg moderne tijd die zo kenmerkend waren voor de rivierbekkens van West-Europa en Oost-China. Deze *key economic areas* groeiden uit tot de gangmakers van de West-Europese en Chinese economieën. Net zoals waterwegen in de loop der tijden zijn gevormd door de belangen, waardepatronen en doelstellingen van de overbewoners, zo zijn ook de dorpen en steden aan de oevers van deze riviersystemen gevormd. Historische riviersteden en de delta's waarin zij gesitueerd zijn, dienen dan ook te worden gezien in termen van een wisselwerking tussen de dynamiek van menselijk handelen (*human agency*) en het natuurlijk milieu.

De opkomst van West-Europa in de vroeg moderne tijd is nauw verbonden met de merkwaardige samenstelling van zeeën en rivieren die deze Kaap van Azië, *Cap d'Asie*, zoals Paul Valéry het placht te noemen doorkruisten en omarmden. De mate waarin rivieren van alle zijden en uitwaaien naar de Zwarte Zee, Middellandse Zee, de Atlantische Oceaan, de Noordzee, de Oostzee en de Gele Zee in het hoge noorden is uniek. Vanaf de Middeleeuwen kregen de noordelijke kooplieden, de Hanze, de Hollanders, en misschien voor hen ook wel de Vikingen, de overhand in de rivier, kust- en zeehandel. Zo waren zij in staat een grote variëteit aan landbouwproducten, industriële centra en markten aan te boren binnen een min of meer compacte en relatief dicht bevolkte regio. Dit verklaart waarom het noch de Iberiërs noch hun Italiaanse geldschietters waren die de lange termijn voordelen behaalden van de Spaanse en Portugese expansie in de zestiende eeuw, maar de kooplieden van de Antwerpen en Amsterdam beide gelegen in de delta van de beneden Rijn en haar zijstroom.¹⁴

Hier zal ik niet lang stil staan bij de geografische kenmerken van de Rijn. Deze 1.320 kilometers lange waterweg verbindt de meest geïndustrialiseerde regionen van *Mittel Europa* met die van de kustregio's en is tevens via kanalen met al de belangrijke rivieren van Frankrijk en Duitsland zoals de Seine, Rhone, Moezel, Saone, Ems en Elbe verbonden. Binnen de vroegmoderne en moderne geschiedenis van Europa is de Rijn evenzeer de twistappel van de oeverstaten geweest als slagader van de internationale handel. Dankzij de opening van het Rijn-Main-Donau kanaal in 1992 - de afsluiting van een project dat in 793 voor het eerst onder Karel de Grote is aangepakt - is de Rijn tegenwoordig aangesloten op de 2.850 kilometer lange Donau, die de centrale en oostelijke regio's van Europa aansluit op de Zwarte Zee.¹⁵

Binnen de Chinese geschiedenis wordt veel belang gehecht aan de centrale rol van de Gele Rivier als wieg van de Chinese beschaving, the *Cradle of Chinese civilisation*. Maar de fenominale opkomst van de vroeg moderne Chinese economie is voor alles verbonden met de opkomst van de Yangzi-delta. Zo rond de veertiende eeuw verschoof het economisch zwaartepunt van het Chinese rijk van het noorden naar het subtropische zuiden en is daar tot op de dag van vandaag gebleven. En nog steeds is het Yangzi bekken het kloppend hart van de hedendaagse Chinese economie. Gevoed door meer dan zeven honderd zijrivieren snijdt de Yangzi of Chang Jiang - Lange Rivier zoals de Chinezen zelf zeggen - door het *heartland* van China. Zeeschepen kunnen stroomopwaarts tot Wuhan varen, bijna 1.000 kilometer van de monding van de rivier. Binnenvaartschepen varen vandaar voort tot de Ichang stroomversnellingen, onlangs getemd door de enorme Drie kliffen dam.¹⁶ Deze omstreken ingreep in de natuur markeert ook de westelijke grens van de Yangzi vlakte. Binnen dit uitgestrekte stroomgebied vloeien tal van zijtakken in de Lange Rivier. De Han rivier bij Wuhan, de Yuan and Xiang via het Tongting meer en de Gan langs het Boyang meer. De benedenloop van de rivier bevoleet de belangrijkste rijstproductiegebieden van het land. Een derde van China's waterwegen doorkruist dit gebied. Sinds de zevende eeuw foe-

rageert de Yangzi-delta via het 1.600 kilometer lange Keizerlijk kanaal de hoofdstad in het noorden. In de buurt van Shanghai vloeit de rivier via tal van zijtakken in de Oost-Chinese Zee.¹⁷

Riviersteden

Na deze verkenning van de rivierlandschappen nu dan nog een enkel woord over de watersteden. Wanneer we tegenwoordig aan grote havens in de Lage Landen en China denken, dan dienen zich als vanzelf de zeehavens Rotterdam en Antwerpen, en Shanghai aan. De wetenschappelijke literatuur over steden in de vroeg moderne tijd schenkt veel aandacht aan het belang van havensteden in deze vroege fase van de wereldgeschiedenis. Ik zelf heb me met mijn studie *Visible Cities* waarin ik drie havensteden rond de Chinese Zee, Nagasaki, Canton en Batavia met elkaar vergelijk hier ook aan schuldig gemaakt. Het hoeft geen betoog dat Fernand Braudel vooropging met zijn bekende studie over het ontstaan van het kapitalisme, waarin hij successievelijk Venetië, Genua, Antwerpen, Amsterdam en London behandelde.¹⁸ Vaak kijken schrijvers niet verder dan de overzeese betrekkingen van de havensteden, maar ontbreken in hun verhaal de betrekkingen met het achterland. Ook als je tegenwoordig naar belangrijke knooppunten in de wereldhandel kijkt, dan zie je dat grote zeehavens als Shanghai en Rotterdam door een uitgebreid rivierenlandschap met het achterland verbonden worden. Collega Catia Antunes heeft onlangs nog overtuigend in haar monografie *Globalisation in the Early Modern Period* aangetoond waarom Amsterdam wel en Lissabon niet het emporium van het vroegmoderne Europa is geworden: de stad aan de Taag ontbeerde wat de stad aan het IJ wel bezat: een uitgebreid achterland. Ik durf dan ook te beweren dat het de welvarende rivierbassins met hun regionaal verspreide steden waren die de ontluikende wereld economie aandreven. Zoals Lewis Mumford het eloquent verwoordt: "All the great historic cultures, with the partial exception of those secluded maritime cultures in which the seas sometimes served instead of a river [like the Malay archipelago], have thriven through the movement of men and institutions and inventions and goods along the natural highway of a great river".¹⁹

Tot hier mijn overdenkingen aangaande rivierlandschappen en riviersteden. Laten we ze nu eens bezien vanuit een Europees en Chinees perspectief. Immanuel Wallerstein heeft erop gewezen dat de “take off” van de Europese commerciële landbouw vrijwel tegelijkertijd plaatsvond met de “take off” van de Chinese landbouw. Maar terwijl het gefragmenteerde statensysteem van Europa met zijn extensieve landbouw plus veeteelt te kampen had met een ruimtegebrek en daarom overzee expandeerde, breidde de *inner frontier* van het Chinese keizerrijk zich uit door binnen zijn eigen grenzen de arbeidsintensieve rijstcultures verder te ontwikkelen. Terwijl China een uitgestrekte territoriaal rijk vertegenwoordigde, bestond West-Europa uit een verzameling van onderling concurrerende koninkrijken en confederaties van steden en stadstaten.²⁰

Waren wellicht tegen de achtergrond van de uiteenlopende macro-ontwikkelingen in de pre-industriële samenlevingen van de Rijn en Yangzi regio's, de historische ontwikkelingen van de riviersteden ook sterk verschillend en nauwelijks met elkaar te vergelijken? Daarover verschillen de meningen.

Riviersteden in de Lage Landen

Vermoedelijk het meest innovatieve onderzoek naar stedelijke samenlevingen in de Lage Landen gedurende de middeleeuwen, is de afgelopen tien jaar verricht door Peter Stabel, een Vlaamse historicus, en collega Peter Hoppenbrouwers.²¹ Zij zijn allebei leerlingen van de historische school die in de jaren '70 en '80 de middeleeuwse stedelijke samenleving schetste in al zijn complexiteit. Dit alles aan de hand van belastingkohiers, vrije burgerregisters, verslagen van rechtszaken, financiële transacties, gegevens over lonen enzovoorts.²² Zij laten overigens zien dat zelfs in de Rijn-, Maas- en Schelde-delta er verschillende structuren in de stedelijke clusters bestonden: In Vlaanderen waren 52 steden ondergeschikt aan de twee grote steden Brugge en Gent, In Brabant waren er vier grote steden, Antwerpen, Brussel, Leuven en 's Hertogenbosch en betrekkelijk weinig secundaire steden, terwijl in de waterrijke noordelijke provincies een grote hoeveelheid secundaire steden

bestond.²³ Dit kwantitatieve onderzoek werd in de jaren '90 gestaafd door meer kwalitatief onderzoek naar politieke elites en randgroeperingen, sociale mobiliteit en de proliferatie van stedelijke netwerken buiten de grote stedelijke centra zoals Brugge, Gent en Brussel in Vlaanderen. Onlangs heeft ook in de stedelijke geschiedenis een “cultural turn” plaatsgevonden waarin de nadruk komt te liggen op stedelijke cultuur, corporatieve structuren, religieuze en politieke rituelen maar ook zaken als publieke ruimte in en buiten de stad. Hoe en door wie werden bijvoorbeeld beslissingen genomen over de natuurlijke omgeving en de waterhuishouding in het omringende platteland?²⁴ Alleen al over dit deelonderwerp valt een prachtige vergelijkende studie te schrijven.

Onlangs nog publiceerde Wim Blockmans bij zijn afscheid zijn *Metropolen aan de Noordzee 1100-1560*, waarin hij laat zien hoezeer de opkomst van de Nederlanden nauw verbonden was met de opkomst van de steden. Ik citeer: “Alle grote steden ontstonden aan goed bevaarbare waterwegen, en die maakten de onderlinge verbindingen mogelijk. Een dicht net van waterlopen was dus bevorderlijk voor de ontwikkeling van steden, en die waren op hun beurt weer aangewezen op nauwe contacten met de omgeving”.²⁵

Misschien kunnen we stellen dat terwijl in het verleden voornamelijk de belangstelling uitging naar de onderlinge verhoudingen en de pikorde tussen steden, men tegenwoordig hoe langer hoe meer aandacht schenkt aan de verhouding stad-platteland en, meer specifiek, hoe de steden hun bevoorrading organiseerden vanuit het platteland en langzamerhand daaraan hun wil oplegden door onder meer de landelijk arbeid te organiseren, het verhinderen van onafhankelijke plattelandsindustrieën, en door het instellen van stapelrechten en gedwongen nering.²⁶ In de Rijn-delta kwam bijna 50% van het landelijk bezit in handen van de stedelijke burgerij. De plattelands economie werd fundamenteel door de stedelijke overheid veranderd doordat de boeren gedwongen werden hun surplus te leveren aan de stedelijke markten. Daarnaast werd de lande-

lijke arbeid gerekruteerd voor de lakenindustrie door middel van het zogenaamde *putting out* systeem, dat zo een belangrijke rol heeft gespeeld in de opkomst van de lakennijverheid in Vlaanderen. Rond 1500 combineerde de meerderheid van de plattelandsbevolking kleinschalige land- en tuinbouw met allerlei soorten markt gerichte arbeid die direct verband hield met de stedelijke vraag.²⁷

10 Veertig percent van de bevolking rond om en benoorden de Maas-, Rijn- en Schelde-delta leefde in steden, en voor het grootste gedeelte was dat kleine marktsteden. Tegen het einde van de Middeleeuwen waren al deze steden gelegen aan de rivieren en vaarten die de delta doorsneden. De infrastructuur van deze samenleving is zorgvuldig geanalyseerd door collega Job Westrate in zijn studie *In het kielzog van moderne markten, handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel ca. 1360-1560*.²⁸ De riviersteden lagen op de snijpunten van twee belangrijke internationale handelswegen: horizontaal de handel vanuit het Duitse achterland via de Rijn naar Engeland en vertikaal de handel vanuit het Oostzee gebied via de Zuiderzee naar Vlaanderen. Deze twee corridors groeiden in de zestiende en zeventiende eeuw uit tot de motoren van de West-Europese economie. De marktgerichte veeteelt van Holland exporteerde boter en kaas overzee. Via de Rijn werden zalm en paling, was, wijn, steen en hout aangevoerd. Vanuit de Oostzee en Scandinavië graan en hout, en vanuit Engeland wol dat werd verwerkt en geëxporteerd. Er waren dus excellente vervoersmogelijkheden waarlangs overproductie uit het achterland naar de stad vervoerd kon worden, maar ook hoogwaardige overproductie die via die stad naar het buitenland geëxporteerd kon worden zoals textiel en zuivel waarvan de inkomsten voor een groot deel aan de producenten of ondernemers ten goede kwamen.

Jiangnan, twee visies

Zoals ik al opmerkte beschouwen de Chinezen de bocht van de gele Rivier als de wieg van de Chinese beschaving. Vandaar heeft “China’s march towards the tropics”, d.w.z. de migratie en vestiging van de Han Chinezen in zuidelijke richting een

aanvang genomen. Maar tijdens de Zuidelijke Song dynastie (1127-1278), vond in de toenmalige hoofdstad van het rijk, Hangzhou in de Jiangnan-regio, een cultuuromslag plaats die gekarakteriseerd wordt als de *medieval economic revolution*. Stedenvorming speelde ook hier de hoofdrol. William Skinner, die een groot deel van zijn onderzoek gewijd heeft aan de historische rol van de stad in het Chinese keizerrijk spreekt dan ook veeleer van een *medieval urban revolution*.²⁹

Nergens in China werden de transportnetwerken zo ontwikkeld als in de Jiangnan-regio, waar het - net als in de Lage Landen - betrekkelijk eenvoudig was kanalen te graven en rivieren met elkaar te verbinden. In een samenleving met een slecht ontwikkeld wegensysteem over land maakte dat een enorm verschil. In het premoderne China kostte het even veel investering om met een picol-paardje graan over een afstand van 200 li te vervoeren als om het te produceren.³⁰

Tijdens de middeleeuwen behoorde Jiangnan samen met Noord Italië en de Lage landen tot de meest verstedelijkte samenlevingen ter wereld. Volgens Skinners tegenvoeter, de eminente sinoloog Mark Elvin, is daarmee alles gezegd. In zijn ogen vervulden Chinese steden niet dezelfde dynamische functie als hun tegenvoeters in het middeleeuwse Europa. Zij waren geen centra van politieke of persoonlijke vrijheid, en ook ontbeerden zij de karakteristieke juridische instituties van de Europese steden. Hij is van mening dat in China de voortdurende inmenging van het keizerlijk gezag in lokale aangelegenheden de ontwikkeling van een onafhankelijke stedelijke samenleving in de weg stond.³¹

Elvin adstrueert een en ander door erop te wijzen dat tussen de bloeiperiode van de Zuidelijke Song dynastie en de Ming, dat wil zeggen tussen 1300 en 1500 nauwelijks sprake was van economische groei. Maar ook toen er een nieuwe groeicurve intrad in de zeventiende en achttiende eeuw, ging dit alles volgens hem niet gepaard met nieuwe productie technieken. Elvin heeft een en ander proberen te verklaren aan de hand van

zijn elegante *high-level equilibrium trap* theorie. Hij stelt dat de niet-gemechaniseerde processen in de Chinese handwerk industrie en landbouw zo “uit-ontwikkeld” waren dat zij elke poging tot invoering van verder gemechaniseerde processen onmogelijk maakten en daarmee technologische innovatie verhinderden zo niet overbodig maakten.³²

Aantrekkelijke theorieën zoals Clifford Geertz's *Agrarian involution* en Elvins *high-level equilibrium trap* bieden structuur en samenhang om belangrijke maatschappelijke vraagstukken uit het verleden te verklaren. Zij voorzien voornamelijk sociologen en politicologen van aantrekkelijke modellen voor het verklaren van zelfs hedendaagse problemen. Het zijn echter steeds weer de lastige historici die alles op losse schroeven zetten door een en ander nog eens verder uit te zoeken en door te rekenen. Zo was ook de onlangs overleden William Skinner, het in het geheel niet eens was met Elvins stellingname. Deze sinoloog/historicus van Cornell university, heeft met zijn enorme analytische kennis van de vroegmoderne Chinese economie niet alleen laten zien dat er in de lokale economie van Jiangnan helemaal geen stilstand plaatsvond, maar dat er bovendien voldoende ruimte bestond voor verdere expansie wanneer de politieke omstandigheden dit toelieten. Skinner en Elvin vertegenwoordigen met hun *bottom up* en *top down* benaderingen twee volstrekt verschillende tradities.

Skinner begon zijn wetenschappelijke carrière met het bestuderen van Overzees Chinese gemeenschappen onder buitenlandse overheersing en liet zien hoe deze zich ontwikkelden tot de meest dynamische etnische groepering in Zuidoost-Azië. Hij heeft altijd meer vertrouwen in de veerkracht van de Chinese ondernemer getoond dan de meeste in de Confucianistische traditie denkende sinologen. Hij verklaart de snelle toename van steden in de Jiangnan-delta juist in termen van technologie en maatschappelijke organisatie. “One thinks in this regard of the ability eventually to drain and tame swampy lowlands, of a technology more sophisticated in its application to water transport, and of the preference for siting cities and towns on

waterways”.³³ Woorden die zoals we gezien hebben ook van toepassing zijn voor de ontwikkelingen in de Lage landen.

In een ander gereserveerd geschreven essay over stedelijke ontwikkelingen in de late keizertijd heeft Skinner afgerekend met de *Ideal Typen* ontwikkeld door Max Weber en andere sociologen die Chinese steden als niet anders dan pionnen in de handen van de keizerlijke regering zagen. Hij benadert de Chinese samenleving niet als een van bovenaf gedirigeerde despotische samenleving, maar van beneden af als een aggregaat van platteland markten, en typeert de maatschappij van de Chinese laagvlakte als een web van 45.000 marktstadjes die ieder met de direct daarom heen liggende 15 tot 25 dorpen de kern vormden van de Chinese economie.³⁴ Oftewel het bekende adagium: *Tian gao, Huangdi yuan*: “De hemels is hoog en de keizer is ver weg”.

In zijn monumentale tweedelige studie over de rivierstad Hankow, heeft William Rowe laten zien hoe deze grote rivierhaven als een economisch centrum fungeerde van de regionale economie van *the middle reach* van het Yangzi-basin, omringd door tal van satellietsteden die weer de corridors van de zijtakken en kanalen van de machtige rivier bedienden. Alhoewel hij in deze stad niet dezelfde politieke organisatie aantreft zo kenmerkend voor de vroegmoderne Europese steden met hun chauvinistische instelling en beschermde privileges en stapelrechten, toont hij toch ontegenzeggelijk aan dat de typische sociale structuur en de lokale corporatieve instellingen van deze enorme stad en haar satellieten even effectief waren. Net als haar Duitse zusters in Rijnland is Hankow het industriële hart van de Yangzi-regio gebleven.³⁵

Het is opvallend hoezeer tussen de zestiende en negentiende eeuw het dagelijks leven in de watersteden van de Yangzi-delta leek op dat van de zusterstadjes in de Lage Landen. In beide regio's was het *putting out* systeem het uitbesteden van handarbeid in zwang alhoewel het klimaat onderling sterk verschilde en in de ene plek er sprake was van zijdenijverheid en de ander

lakennijverheid. Jiangnan had te Jing de zhen zijn vermaarde porseleinfabrieken, Delft op kleinere schaal zijn aardewerkateliers. In de achttiende eeuw zouden die twee industrieën elkaar zelfs beïnvloeden. Zowel in Jiangnan als in de Lage Landen was er sprake van wat de Berkeley historicus Jan de Vries *industrious society* heeft genoemd. Binnen de beperkingen van de mogelijkheden die de pre-industriële techniek bood bereikte de riviervsamening van Jiangnan dezelfde doeleinden als in Nederland: windmolens voor irrigatiedoeleinden, sluizen, trek-schuiten, rivierschepvaart met uiterst wendbare, platboomde zeilschepen die dankzij de juiste zeilvoering en het gebruik van zijzwaarden hoog aan de wind konden zeilen. Toen men hier in de zeventiende eeuw trekvaarten ging bouwen volgde men daarin het Chinese voorbeeld. Er valt inderdaad wel iets te zeggen voor de ironische uitspraak dat de Nederlanders de Chinezen van Europa waren.

12

Tot slot nog dit

In het voorafgaande heb ik aangestipt hoezeer stedenvorming in de Yangzi en Rijn delta's de economieën van deze regio's een unieke gestalte heeft gegeven. Ik heb in mijn betoog de late negentiende en de twintigste eeuw buiten beschouwing gelaten toen als gevolg van de industrialisatie en de revolutie in het transportwezen de economische en strategische positie van de watersteden dramatisch veranderde. Veel van die steden werden door de nieuw aangelegde spoorwegen, motorwegen en vliegvelden links gelaten met alle gevolgen van dien. Ik sprak vandaag over rivierlandschappen van voor de industriële revolutie. De laatste 150 jaar zijn die cultuurlandschappen verregaand veranderd door de industriële samenleving, de enorme bevolkingstoename, en ecologische veranderingen als gevolg van menselijk ingrijpen in het watermanagement van de rivieren. Zo veranderde de Rijn in een snel stromende *Höllenfluss*, rivier van de hel, door het lozen van chemisch afval, riolen, kunstmestresiduen van de landbouw, afval van de alkali mijnen in de Elzas, enzovoorts enzovoorts. In 1979 riep

Nederland zelfs nog uit protest tegen de Franse weigering om iets aan deze lozingen te doen zijn ambassadeur uit Parijs terug. De Nederlandse waterbehoefte is immers voor 60% van de wateraanvoer van de Rijn afhankelijk.³⁶ Inmiddels is de grote schoonmaak begonnen, maar of wij ooit de zalm en de steur nog terug zullen zien is maar helemaal de vraag. De waterkeringen van het deltaplan maken dat vrijwel onmogelijk.

Dit alles vindt zijn weerslag in de functie die de rivieren nog steeds hebben in onze samenlevingen. Nergens vinden wij dit duidelijker uitgedrukt dan in de onderlinge afspraken die in Europa internationaal tussen de oeverstaten, en in China tussen de verschillende oeverprovincies gemaakt worden om zaken te regelen als watergebruik, watertoevoer, bestrijding van milieuverontreiniging, 'normalisering van de waterloop' of juist de uitbreiding van spaarbekkens.

In zijn proefschrift over de oude Aziatische handel trok mijn grote inspirator, Jacob van Leur, begin jaren '30 al een vergelijking tussen de havensteden van vroeger en in zijn tijd. Beroemde plaatsnamen van weleer hadden moeten plaatsmaken voor nieuwe, maar de handelsstromen duurden nog altijd voort. Hetzelfde kunnen we misschien opmerken over de riviersteden die eens het kloppend hart vormden van de lokale economieën van de Lage Landen en Jiangnan. Ingehaald door de spoorwegen en het wegverkeer over de moderne autobanen hebben zij vaak hun oorspronkelijke functie in het economische leven van de regio verloren.³⁷ Maar als concentraties van ondernemende bewoners zijn de rivierdelta's zelf even dynamisch als altijd gebleven. Afzonderlijke steden worden hoe langer hoe meer in grote stedelijke conglomeraties versmolten. Randstad Holland als draaischijf van vlieg-, weg- en waterverkeer en Greater Shanghai, met dezelfde faciliteiten maar dan in de overtreffende trap, zijn megadraaipunten in de wereld-economie geworden. Zo zijn zij nog steeds het kloppend hart van Oost-China en West-Europa. Of zoals Kipling het zo mooi heeft verwoord:

Cities and thrones and powers
Stand in time's eye,
Almost as long as flowers
Which daily die;
But, as new buds put forth
To glad new men,
Out of the spent and unconsidered Earth
The Cities rise again.

Referenties

- 1 'Aan de oever van de Rotte', 'Een reisje langs de Rijn', 'Ik heb U lief Rotterdam', 'The East is Red, the Sun is Rising', enzovoorts.
- 2 Cees Fasseur, *Wilhelmina, krijgshaftig in een vormeloze jas*. Amsterdam: Uitgeverij Balans 2001, p. 81.
- 3 Wilhelmina, *Eenzaam maar niet alleen*. Amsterdam: W. ten Have 1961, p. 211-12.
- 4 Ton Lemaire, *Filosofie van het landschap*. Amsterdam: Ambo 1970. p. 44.
- 5 L. Blussé en R. Falkenburg, *Johan Nieuwhofs beelden van een Chinareis 1655-1657*. Middelburg: Stichting VOC publicaties 1987.
- 6 Onlangs is overigens nog een vuistdikke studie verschenen van de hand van de archeoloog/historicus Ian Morris van Stanford University die net als Landes de vooraanstaande plaats van het Westen in de wereldgeschiedenis bepleit: *Why the West rules for Now, The patterns of history and what they reveal about the future*. London: Profile books 2010.
- 7 Voor een voorbeeldige studie over de natuurlijke krachten van de Mississippi, zie: Lee Sandlin, *Wicked River the Mississippi, when it last ran wild*. New York: Pantheon Books 2010.
- 8 Voor de problematiek rondom de rivieren van Bengalen, zie de fascinerende studie van Willem van Schendel, *Three Deltas, Accumulation and Poverty in Rural Burma, Bengal and South India*. New Delhi/London: Sage Publications 1991.
- 9 Milton Osborne, *Mekong*. London: Allen & Unwin 2000.
- 10 C.E. Cushing, K.W. Cummins, and G.W. Minshall eds, *River and Stream, Ecosystems of the World*. Berkeley: University of California Press 2006.
- 11 Elisabeth Gottschalk, *Stormvloed en rivieroverstromingen in Nederland*. Assen: Van Gorcum 1971-77.
- 12 Karl Wittfogel, *Oriental Despotism: A Comparative Study of Total Power*. New Haven: Yale University Press 1957.
- 13 Auke van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde in Nederland 1798-1848*. Amsterdam: Meulenhoff 1987; David Blackbourn, *The conquest of Nature. Water, Landscape, and the Making of Modern Germany*. New York: W.W. Norton 2006.
- 14 Barry Cunliffe, *Europe between the Oceans, Themes and Variations: 9000 BC - AD 1000*. New Haven: Yale University Press 2008.
- 15 Voor een romantisch reisje langs de Rijn, zie Felizia Seyd, *The Rhine, a guide to the great River where romance and reality have always met*. New York: Doubleday & Company 1955.
- 16 Deirdre Chetham, *Before the Deluge, The vanishing world of the Yangtze's three gorges*. New York: Palgrave Macmillan 2022.
- 17 Simon Winchester heft een aantrekkelijk overzichtswerk over de rivier geschreven: *The River at the Centre of the World, A Journey Up the Yangtze, and Back in Chinese Time*. New York: Viking Press 1996.
- 18 Fernand Braudel, *Civilization and Capitalism, 15th-18th century*. New York: Harper & Row, 1982-1984. 3 v.
- 19 Lewis Mumford, *Technics and Civilization*. New York: Harcourt, inc, 1963, p. 61.
- 20 Immanuel Wallerstein, *The Modern World System*. New York: Academic Press 1974, p. 56-7.
- 21 Peter Stabel, *De kleine stad in Vlaanderen*. Brussel: Verhandelings van de Koninklijke Academie. 1995 en Peter Stabel, *Dwarfs among Giants: the Flemish urban network in the Late Middle Ages*. Leuven 1997. Peter Stabel, *De stad in de middeleeuwse Nederlanden, enkele opvallende tendensen in het recente onderzoek*. http://www.urban-sciences.eu/MediaMap.aspx?id=42&fileName=stable_review_stad_in_de_middeleeuwen.doc. Peter Stabel, 'Composition et recomposition des réseaux urbains des Pays-Bas au Moyen Age', in Elisabeth Crouzet-Pavan & Elodie Lecuppre-Desjardin eds, *Villes de Flandre et d'Italie (XIIIe-XVIe siècle) Les enseignements*

- d'une comparaison*. Turnhout: Brepols, p. 29-63. Peter Stabel, 'Demography and Hierarchy: the small towns and the urban network in sixteenth-century Flanders', in Peter Clark ed., *Small Towns and the Urban Network in sixteenth century Flanders*. Cambridge: Cambridge UP 1995, p. 206-228.
- 22 W. Prevenier et alii, *Le réseau urbain en Belgique dans une perspective historique (1350-1850)*. Bruxelles 1992.
- 23 Stabel, 'Composition et récomposition', p. 41-43.
- 24 Zie Chloé Deligne's monografie over de water management van Brussel, *Bruxelles et sa rivière. Génèse d'un territoire urbain 12e-17e siècle*. Turnhout: 2003.
- 25 W. Blockmans, *Metropolen aan de Noordzee 1100-1560, de geschiedenis van Nederland, 1100-1560*. Amsterdam: Bert Bakker 2010, p.17.
- 26 Peter C.M. Hoppenbrouwers, 'Town and country in Holland, 1300-1550' in S.R. Epstein ed., *Town and Country in Europe, 1300-1800*. Cambridge: Cambridge UP, 2001. p. 64.
- 27 Ibid., p. 59.
- 28 J. Weststrate, *In het kielzog van moderne markten, handel en scheepvaart op de Rijn, Waal en IJssel ca. 1360-1560*. Hilversum: Uitgeverij Verloren 2008.
- 29 C. William Skinner ed., *The City in Late Imperial China*, Stanford: Stanford UP, p. 222. Maar terwijl zowel in Jiangnan en de Lage Landen de steden in de rivier corridors elkanders positie in de pikorde betwistten, gebeurde daar bovenop nog iets anders in China. Daar werd de administratieve rangorde van de steden bepaald door de keizerlijke overheid die een hiërarchie van provinciale hoofdsteden, districtsteden en niet-administratieve stedelijke samenlevingen vaststelde.
- 30 *Ibidem*, p. 217.
- 31 Mark Elvin, *The Pattern of the Chinese Past*, Stanford: Stanford UP 1973, p. 177.
- 32 *Ibidem*, p. 203.
- 33 Skinner, *The City*, p.13.
- 34 William Skinner, 'Chinese Peasants and the Closed Community: An open and Shut Case', *Comparative Studies in Society and History* 13:3 (1971), p.272. Zie ook William Skinner, 'Marketing and Social Structure in Rural China', *Journal of Asian Studies* 24-1 (1964), p. 3-43.
- 35 William T. Rowe, *Hankow, Commerce and Society in a Chinese City, 1796-1889 & Hankow, Conflict and Community in a Chinese City, 1796-1895*. Stanford: Stanford University Press 1984, 1989.
- 36 Thomas Lekan, 'Saving the Rhine: Water, Ecology and Heimat in Post-World War II Germany' in Christof Mauch en Thomas Zeller ed., *Rivers in History, Perspectives on Waterways in Europe and North America*. Pittsburgh, University of Pittsburgh Press 2008, p. 114, 116, 131.
- 37 *Some observations Concerning Early Asian Trade* (Eenige beschouwingen betreffende den ouden Aziatischen handel, Academisch proefschrift, Middelburg 1934) in J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society, Essays in Asian Social and Economic History*, The Hague: Van Hoeve Publishers 1967, p. 5-6.

JOHAN LEONARD BLUSSÉ VAN OUD ALBLAS [LEONARD BLUSSÉ], (ROTTERDAM 1946)



2005-2006 Erasmus professor, History department, Harvard University

2006-2011 Professor in de geschiedenis van Indonesië, Universiteit Leiden

Lid van de Toyo Bunko (Tokyo), Academia Europea, Koninklijke Hollandsche Maatschappij.

- 1965-1972 Sinologie, Leiden University
- 1970-1972 Antropologie, National Taiwan University, (Taiwan Government scholarship)
- 1973-1975 Research-assistent van Prof. dr. Hibino Takeo, Jimbun Kagaku kenkyujo, Kyoto University, (Mombusho grant)
- 1981 Gastonderzoeker Historiographical Institute, Tokyo University
- 1986 Doctoraat Universiteit Leiden
- 1990-1991 Fellow Shelby Cullom Davis Center, Princeton University
- 1998-2011 Extraordinary Professor Southeast Asian History, Nanyang Research Institute, Amoy University
- 1998- 2002 Bijzonder hoogleraar Geschiedenis van de Europees-Aziatische betrekkingen vanwege de KNAW, Universiteit Leiden
- 2000-2001 Research Fellow NIAS, Wassenaar
- 2002-2011 Persoonlijk hoogleraar Geschiedenis van de Europees-Aziatische betrekkingen

Bij een afscheidscollege doet de spreker meestal een greep uit eigen werk. Ik grijp echter deze gelegenheid aan om iets te vertellen over het onderzoek waaraan ik mij de komende jaren wil gaan wijden: een vergelijkende studie naar de cultuurgebieden van enerzijds het deltagebied van de Rijn, Schelde en Maas - de Lage Landen - gelegen op de westkust van het Euraziatische continent, en anderzijds de Jiangnan deltaregio van de Yangzi rivier op de oostkust van het Euraziatische continent.

Waarom een vergelijking van deze delta's? Zo een studie is zinvol omdat het twee landschappen betreft die ondanks grote verschillen in klimaat en cultuur ook grote overeenkomsten met elkaar hebben, maar bovendien al ruim zeven eeuwen achtereen tot de meeste ontwikkelde regio's ter wereld behoren.

Wat is het geheim achter dit economische en maatschappelijke succes? Dit is de hoofdvraag die ik vandaag wil stellen



Universiteit Leiden