



Universiteit  
Leiden  
The Netherlands

## Redactioneel: Veelzijdige havens

Muurling, S.T.D.; Maas, D. van der; Rossum, M. van

### Citation

Muurling, S. T. D., Maas, D. van der, & Rossum, M. van. (2013). Redactioneel: Veelzijdige havens. *Holland. Historisch Tijdschrift*, 45(3/4), 98-101. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/80821>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/80821>

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

## Redactioneel | Veelzijdige havens

De geschiedenis van Holland is onlosmakelijk verbonden met haar havens. Als kruisvlak van land, water en door mensen in gang gezette beweging, hebben havens al vanaf de vroegmoderne tijd een cruciale rol gespeeld in de economische, sociale en culturele ontwikkeling van het gebied. Havens zijn van oudsher het centrum van mobiliteit, vertrek en aankomst. Havens zijn cruciaal voor scheepvaart, handel en migratie. De verbintenis van Holland met haar havensteden is niet alleen eeuwenoud, zij is ook voortdurend aan verandering onderhevig. Havens zelf staan evenmin stil. Oude havens vervallen, vervormen of vergaan. Havens worden nieuw leven in geblazen en uitgebreid. Nieuwe havens worden aangelegd. De oude, verlaten havenomgevingen worden gebruikt door anderen, nieuwelingen – of ze worden herbestemd.

Het is precies deze dynamische verhouding tussen havens, steden en mensen die het uitgangspunt vormt van dit themanummer. Door het menselijk gebruik van havens als uitgangspunt te nemen, wordt geprobeerd

een nieuw licht te werpen op de lange en veranderlijke geschiedenissen van Hollandse havens. Van een perifere kuststreek ontwikkelde Holland zich in de vroegmoderne tijd tot het centrum van een maritiem wereldrijk. In de daaropvolgende eeuwen viel Holland terug op een meer bescheiden rol als dienstverlenende economie. De artikelen in dit nummer laten zien hoe havens in deze verschillende perioden kleur kregen door menselijk gebruik, maar óók hoe de havens kleur gaven aan de mensen en hun directe leefomgeving. Daarmee wordt zichtbaar dat de havens niet alleen centra zijn voor economische activiteit, maar ook van sociale en culturele vernieuwing en uitwisseling.

De hoofdartikelen van Manon van der Heijden en Joost Schokkenbroek leggen de basis voor de sociaal-culturele benadering van dit themanummer. Van der Heijden laat zien dat de vroegmoderne gezinseconomie in havensteden noodgedwongen gekenmerkt werd door een grote mate van flexibiliteit. De verdiensten van de

Haven Genua, foto Matthias van Rossum.





Haven Rostock, foto Matthias van Rossum.

achterblijvende vrouwen en kinderen waren onmisbare aanvullingen op het inkomen van gezinnen van zeelieden. Vrouwen van zeelieden hadden door de afwezigheid van hun mannen ook grotere vrijheden en vervulden vaak beroepen met een spilfunctie in de havensteden, zoals het onderhouden van logementen en kroegen.

De karakteristieke havenstedelijke bedrijvigheid veranderde van karakter met de opkomst van stoomvaart en verdween met de opkomst van nieuwe havengebieden. Dit leidde tot verlaten havengebieden in en rond de oude stadscentra. Joost Schokkenbroek stelt de revitalisering van deze oude, in onbruik geraakte havencomplexen centraal. Hij laat daarbij onder meer zien hoe oude havengebieden in een proces van re-urbanisatie in de late zoste eeuw opnieuw onderdeel zijn geworden van de culturele stedelijke infrastructuur. Het verleden van havensteden krijgt in de herprofilering van deze gebieden vaak een rol, zoals blijkt uit de voorbeelden van het Amsterdamse Oostelijk Havengebied en de Rotterdamse Leuven- en Waalhavens. Het rijke maritieme verleden leeft voort in de culturele en museale bestemmingen van opgeknapt pakhuizen, de architectuur van nieuwe stadswijken en de

keuze van de straatnamen in deze oude havengebieden.

In de artikelen van dit themanummer worden meerdere belangrijke aspecten van de levendige geschiedenissen van vormgeving, gebruik en herinrichting van Hollandse havensteden uitgewerkt. Kim Zweerink beschrijft in haar overzichtsartikel de ruimtelijke transformatieprocessen die de Hollandse havens hebben doorgemaakt vanaf de 13de eeuw. In de 19de eeuw werden de oude havens door de opkomst van de stoomvaart in verschillende fases vervangen door nieuwe havengebieden, die steeds vaker verder van de stad gelegen waren. De oude havenomgevingen hebben zich in de loop van de tijd ontwikkeld van werkplek en overslagplaats, naar recreatieplaats en woonplek. Al tijdens het interbellum dichtte de wereldwijze scheepsarts Slauerhoff enigszins cynisch, dat in Holland 'afgestorven steden' lagen – 'gehavend aan de oevers van 't Verleden'. 'De stedelingen houden nog den schijn van met de wereld in het verkeer te zijn.'

Slauerhoff was lang niet de enige die er een nogal pessimistische toekomstvisie voor de Hollandse havens op na hield: de oude havenstadjes aan de Zuiderzee en hun traditionele visserijcultuur werden door menigeen al rond

Haven Porto, foto Matthias van Rossum.

De Rotterdam, Katendrecht, foto Marieke Anema.



de eeuwwisseling ten dode opgeschreven toen de plannen voor de afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee vaste vormen aan begonnen te nemen. Het beeldessay van Remco van Diepen in *Holland BLOC* laat echter zien dat de bedrijvigheid van de Zuiderzeewerken in veel gevallen een nieuwe impuls gaf aan de ingeslapen steden en dorpen langs de kust van het nieuwe IJsselmeer: de havens werden uitgebaggerd, opgeknapt en gemoderniseerd. Oude havenplaatsen als Volendam, Marken, Hoorn en Enkhuizen bouwden daarnaast hun positie als populaire bestemming voor toeristen en dagjesmensen verder uit.

Deze en andere veranderingen brengen in herinnering dat het mensen zijn, die voortdurend het karakter en de activiteit van de haven vormgeven. Havensteden zijn gevormd in een voortdurend krachtenspel tussen de eisen van bereikbaarheid, bewoonbaarheid en veiligheid. Oude havengebieden lagen vaak in of nabij stedelijke gebieden en waren levendige plaatsen. Overal werd gewerkt en geleefd. Schepen werden geladen en gelost, goederen werden doorverkocht en verwerkt, schepen werden gebouwd,

onderhouden en bevoorrad. Er bestond bovendien een hele keten van mensen die op verschillende manieren geld verdienden aan zeelieden.

Dit vertrekpunt staat centraal in de volgende artikelen, die een breed palet van havenstedelijke activiteiten behandelen. Pepijn Brandon laat zien dat de timmerlieden van de Amsterdamse admiraliteitswerf in het conflict over het recht om 'spaanders te rapen' niet met zich lieten sullen, maar te maken hadden met een strategisch opererend werfbestuur. De strijd over arbeidsvoorwaarden beperkte zich niet tot de werf, maar werkte ook door in Amsterdam en politieke verhoudingen. Een andere karakteristieke havenstedelijke beroepsgroep wordt bestuurd door Hugo Landheer. In zijn studie laat hij zien dat het werk van slaapbazen en volkhouders veelzijdig was en cruciaal voor het functioneren van havensteden en de maritieme sector. Hun activiteiten varieerden van het verhuren aan slaapplekken, het verschaffen van de kost, het verstrekken van voorschotten of leningen, tot het opstellen van verzoeken aan de leiding van de marine.



Een geheel andere episode in de geschiedenis van een Hollandse haven wordt behandeld in het artikel van Jac Baart: de Tweede Wereldoorlog. Ondanks de oorlogshandelingen ging het werk in de haven van Rotterdam tijdens de Tweede Wereldoorlog gewoon door. De haven was voor de Duitse bezetter van strategisch belang en dit leidde tot economische en militaire bedrijvigheid. Het artikel laat de contrasten zien waarbinnen het gehavende Rotterdam verder haar weg moest zoeken: ondanks de bezetting bleef Katendrecht een vrijplaats voor zeelieden, kroegklanten, prostitutie en zelfs verzetsactiviteiten, terwijl tegelijkertijd niet veel verderop een loods aan de Stieltjesstraat door de Duitse bezetter werd gebruikt voor de deportatie van joodse bewoners.

Het veelzijdige en dynamische karakter van havensteden als Rotterdam wordt door Paul van de Laar bestudeerd in relatie tot de vorming van havenstedelijke identiteiten. Hij schetst daarbij de worsteling van havensteden met hun doorgaans slechte imago en met de grootschalige economische veranderingen. De vernieuwings- en

herinrichtingsslag, die steden als Rotterdam, Marseille en Liverpool ondergaan, moet volgens Van de Laar aansluiting zoeken bij het bijzondere en van onderaf gevormde karakter van deze havensteden – en zich niet alleen laten leiden door gelikte strategieën van city marketeers.

Het mag duidelijk zijn: op het grensvlak van water en land hebben havens voortdurend kleur gekregen door menselijke bedrijvigheid. Hollandse havens zijn daarin niet uniek. De verschillende vergelijkingen in de artikelen van dit themanummer maken dat de ontwikkelingen in Hollandse havensteden passen in bredere bewegingen. Van Amsterdam tot Londen en van Genua tot Porto zijn oude karakteristieke havenwijken gevormd, gegroeid, verlaten, vervallen en opnieuw ingericht. Deze voortdurend veranderende band tussen steden, havens en mensen is het uitgangspunt van dit themanummer. De bijdragen in dit nummer bieden gezamenlijk een fascinerende inblik in verleden, heden én toekomst van de dynamische wereld van de Hollandse havens.