



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Nederland en internationale waterbouwkunde: verovering van de mens op de zee als exportproduct
Wagenaar, L.

Citation

Wagenaar, L. (2008). Nederland en internationale waterbouwkunde: verovering van de mens op de zee als exportproduct. *Bestuurskundige Berichten*, 23(2), 12. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3211687>

Version: Not Applicable (or Unknown)

License: [Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3211687>

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

Nederland en internationale waterbouwkunde

Verovering van de mens op de zee als exportproduct

Door Leontien Wagenaar

Het wordt als feit beschouwd dat Nederland later begon aan de Industriële Revolutie dan andere Europese landen. Historici wijzen erop dat Nederland een positie in de achterhoede had. We waren laat met spoorweginetontwikkeling, postontwikkeling en ga zo maar door. Nederland zou achter de feiten aanlopen en vooral naar buurlanden kijken om zich verder te ontwikkelen. Echter, historicus Auke van de Woud omschrijft Nederland als voorloper op het gebied van wind en water. Dit artikel is geïnspireerd op zijn toegankelijke boek 'Een nieuwe wereld. Het ontstaan van een modern Nederland' over de geschiedenis van de ontwikkeling van techniek in Nederland.

Historicus Auke van der Woud citeert de bekendste en beroemdste reisbeschrijving van Nederland uit de negentiende eeuw. Deze is van de Italiaanse schrijver Edmondo de Amicis getiteld Olanda (1874). Amicis omschrijft Nederlands eeuwenlange beheersing van natuur:

'Nederland is een verovering van de mensen op de zee; het is een kunstmatig, een 'gemaakt' land. De Nederlanders hebben het gemaakt – het bestaat omdat de Nederlanders het bewaren, het zou verdwijnen als de Nederlanders het verlieten. [...] En als men nu denkt dat zulk een land een van de vruchtbaarste, rijkste en best geordende landen van de wereld is geworden, begrijpt men hoe juist het zeggen is, dat Nederland een verovering is van de mens op de oceaan. Maar het is nodig bij te voegen: het is een voortdurende verovering.'¹

Waterbouwkunde als exportproduct

De reisbeschrijving van Amicis wordt in het Engels, Portugees en Frans vertaald. Hieruit blijkt de interesse van het buitenland in Nederland. Nergens ter wereld is waterbouwkunde als ingenieursvak zou belangrijk als in Nederland. In 1871 werd het aantal windmolens geschat op negenduizend voor de polderbemaling. Dertig jaar later hadden stoomgemalen dat aantal tot de helft gereduceerd, het peil van het Nederlandse oppervlakte- en grondwater was beter beheersbaar gemaakt en daardoor was de productiviteit van de landbouw verhoogd. Weinig stoomvermogen was nodig om dit alles te beheersen. Met andere woorden Nederland werkte niet met ijzer en vuur maar met wind en water.

Om opzichter te worden bij Rijkswaterstaat moest je in de negentiende eeuw een toelatingsexamen doen waarbij kennis van het Engels, Frans en Duits werd getoetst. Studeren was ook al een internationaal georiënteerde en competitieve leerschool. Zowel op de Koninklijke Militaire Academie in Breda, alsmede op de Polytechnische school in Leiden werd waterbouwkunde gedoceerd. Vele boeken werden er over geschreven in verschillende talen. Om alle nieuwe technieken te bestuderen en toe te passen moesten behalve bovengenoemde talen ingenieurs ook Javaans, Maleis en Italiaans leren.

Immers, Nederlanders werden al sinds de zeventiende

regelmatig gevraagd voor buitenlandse projecten. Langzaam volgden spill-over effecten van de waterbouwkunde expertise naar bijvoorbeeld het bouwen van bruggen.

Bestuur en Water

Al bij de stichting van de Bataafse republiek werd de Nederlandse waterstaat als een landsbelang gezien. Immers, waterstaat was een aanduiding voor de nationale infrastructuur zoals het oppervlaktewater en technische voorzieningen als sluizen en dijken. Omdat Nederland in de tweede helft van de negentiende eeuw zo fors groeide werd afstemming tussen regio's noodzakelijk om het algemene belang te kunnen blijven dienen. Nieuwe infrastructuur en communicatie moest steeds preciezer op elkaar worden afgesteld, zo-ook op het gebied van water. Rivieren vielen onder staatsdomein, vele water- en landwegen onder provinciaal domein. Deze moesten met elkaar gaan samenwerken. In dit spanningsveld tussen centraal en decentraal bestuur ontwikkelde zich de systematische reglementering van de waterstaat, die onder andere de verbetering van de infrastructuur als doel had. Langzaam dwong de regering een soort oppertoezicht af van Rijkswaterstaat. De provincies voerden toezicht uit waarbij de minister als hoogste autoriteit optrad.

Al eerder in dit themakatern is aandacht besteed aan de opkomst van Rijkswaterstaat als autoriteit. De verdere historie en de meest actuele ontwikkelingen van Rijkswaterstaat kunnen daar worden gelezen. Naar aanleiding van dit artikel kan geconcludeerd worden dat Nederland al bijna twee eeuwen betrokken is bij waterbouwkunde en management. Het moge de lezer duidelijk zijn dat vandaag de dag waterbouwkunde nog steeds een Nederlands exportproduct is!

Noten:
1. Edmondo de Amicis, 1985, 8.
Bronnen:
Auke van der Woud, Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland. Uitgeverij Bert Bakker 2006.

Je ergens met een Jantje van Leiden van afmaken

Door Jasper Hekert

Iedereen heeft wel eens van de uitdrukking "zich ergens met een Jantje van Leiden van afmaken" gehoord. Een andere bekende is "dat loopt allemaal met een Jantje van Leiden af". In het laatste geval valt het allemaal best wel mee. De vraag is echter waar deze spreekwoorden vandaan komen en hoe zij zo wijdverbreid zijn in de Nederlandse taal. De oplettende lezer zal zich afvragen wat een dergelijk –op het eerste gezicht taalkundig- artikel dan ook doet in een themakatern 'water', zo zal blijken dat juist dit ten grondslag ligt aan deze uitdrukkingen.

Tijdens de 19e eeuw nam de industrialisatie van Leiden een grote vlucht. Enkele prachtige fabrieksgebouwen in de Leidsche binnenstad herinneren ons dagelijks nog aan deze roemruchte historie. Veel Leidenaren werkten in deze fabrieken en maakten dagen van rond de twaalf uur, onder vaak erbarmelijke omstandigheden. Om deze reden leefden velen op de rand van de armoede, een sociaal vangnet bestond nog niet in deze tijd. Met deze arbeid verdiende men niet veel, en onderwijs was niet zo vanzelfsprekend als dit heden ten dage is. Ook kinderen werden al jong 'uit werken' gestuurd om bij te dragen aan het schamele gezinsinkomen.

Net zoals nu het geval is kende men in deze tijd de hangjeugd, die opgroeide 'voor galg en rad' en in de stad rondzwierf om kattenkwaad uit te halen.

Barmhartigheid

Met in het achterhoofd 'het lot der verwaarloosde vagebonderende jongens in de Leidse achterbuurten'¹ kwam dominee Abraham Rutgers van der Loeff op het idee om deze jongens klaar te stomen voor de zeevaart. Uit huisbezoeken die hij aflegde bleek dat het hen ontbrak aan manieren, discipline, kennis en zindelijkheid hem om te functioneren in de samenleving. Samen met oud-zeeofficiers M.A. Kluit en J.A. Sandifort stichtte hij de 'Kweekschool voor Zeevaart', thans nog steeds te bezichtigen aan het Noordeinde 2A te Leiden.

Doel was om de jongens de grondbeginselen van orde en tucht bij te brengen door hen te trainen en te laten wennen aan het leven aan boord van een schip. De 'Commissie Oppertoezicht & Bestuur' kreeg de zeggenschap over dit particuliere initiatief. Probleem was echter dat er een geld- en personeelsgebrek was om het initiatief ook daadwerkelijk leven in te blazen. Om deze reden zocht men naar samenwerking met de Koninklijke Marine, die de geschoolde mankracht goed kon gebruiken. In deze tijd was het immers nog de gewoonte dat de marine zelf jongens aantrok die het leven aan boord van een schip in de praktijk moesten leren.

In 1855 kreeg men een schamel gebouwtje toegewezen door de gemeente Leiden, die aanvankelijk weinig vertrouwen had in het idee van de drie heren. Met geringe middelen gingen zij aan de slag en kregen zij van de Marine een kanonneerboot toegewezen. Deze arriveerde in december 1855 bij de eindbestemming.

In 1856 kreeg de kweekschool maar liefst 120 aanmeldingen en werd het initiatief officieel ondersteund door de regering. Dit won blijkbaar het vertrouwen van de bevolking en resulteerde in giften van in totaal maar liefst 7000 gulden. Dit was genoeg in die tijd om een nieuw gebouw neer te zetten en op 3 oktober 1858 werd dit feestelijk geopend.

De school floreerde en het nieuwe gebouw werd al snel weer te klein voor de huisvesting van de kweekschool. Er moest een nieuw gebouw komen, in het formaat zoals we dat nu nog steeds kunnen zien.

Op 3 oktober 1879 werd het hoofdgebouw feestelijk geopend. Het borstbeeld van Prins Hendrik prijkt op de voorgevel van dit gebouw, als dank voor zijn liefde voor de Nederlandse vloot en zijn inspanningen voor de aanwas van nieuwe matrozen.

Aanmeldingen Zeevaartschool: (in aantallen jongens)

	Goedgekeurd	Afgekeurd	Totaal
1893:	355	963	1318
1894:	229	752	981
1901:	-	-	700
1906:	-	-	400
1912:	-	-	140
1913:	-	-	91
1914:	sluiting opleiding		