

Corine Nijenhuis

De strijd om het IJ

Het meeslepende verhaal van een ambitieuze
koning en zijn rivaliserende ingenieurs



ALFABET UITGEVERS

2026

1

Kamelen

Ochtendgloren. Schuw licht strijkt over de mist die als een gordijn het zicht verhult, eronder fluisteren de golven. De contouren van een mast die door de nevel prikt, de lange vaan hangt lusteloos omlaag. Een windvlaag blaast een bres in de wolkenmuur, dan toont de leeuw zijn tanden. Hij lijkt te grijnzen nu hij lucht langs zijn vacht voelt stromen, zijn rode ogen priemen door de mist die aan flarden getrokken wordt. Klauwen glanzen, vlijmscherpe nagels rond een schild, een kroon op houten manen die krullen als de lippen van een wulpse vrouw.

Achter het boegbeeld, op het voordek van het fregat, staat de commandant. Hij staart in de verte, naar de stad die hij verderop weet. Het licht van de vuurtoren Hoek van 't IJ wenkt uitnodigend naar zijn oorlogsschip dat bewegingsloos achter de ondiepte ligt, al dagenlang. De commandant leunt over de reling en kijkt omlaag. De gekoperde huid van het hoog boven het water drijvende fregat glanst in de aarzelende zonnestrallen. Hij heft het hoofd en spitst de oren, hij verbeeldt zich de kerkklokken te horen, het geschreeuw in de havens, het

geratel van karrenwielen op de stadsbruggen. Hij ruikt de geur van olie en teer, van versgebakken vis, van ver-
vuild grachtenwater.

Zijn verlangen neemt hem te grazen, hij weet het, maar hij kan er nauwelijks nog weerstand aan bieden. Het is te groot geworden, zijn hunkering naar het einde van de moeizame reis. Zijn heimwee naar de onbereikbare stad waar hij thuishoort.

De Rede van Texel, 1800

Met een klap valt het anker op het water. Kettinggeratel en een stroom van opstijgende luchtballen, dan raakt het ijzeren scheepsanker de zeebodem waar het zich ingraaft als een krab in de modder. Nog even glijdt het oorlogsschip achterwaarts op de wind die tegen de masten duwt. Een schok en het fregat ligt stil, een tiental meters achter de ankerboei die op het water drijft.

De commandant, hoog op het achterdek, overziet het water. De Rede van Texel ligt vol vaartuigen. Koopvaardij-
schepen drijven naast graanscheperen, admiraliteitsscheperen dobberen gebroederlijk tussen walvisvaarders en haringvissers. Het is een prachtige aanblik, deze voorhaven van de zee. Beschut tegen de sterke westenwind door het eiland, waar het kustfort De Schans waakt over de tientallen schepen die wachten op een gunstige windrichting om uit te kunnen varen. Als hij er maar van genieten kon. Maar de zorg over de aankomende weken drukt hem te zwaar op de schouders. De commandant kijkt

naar de verte, naar het ruime water waar de drooggevallen zandplaten grauwe vlekken tekenen in het grijs van de zee. De Zuiderzee. Een gevaarlijk water met zijn smalle en slingerende vaargeulen, kronkelend als palingen, hun loop voortdurend verlegend in antwoord op het getij dat trekt en duwt waardoor de binnenzee geen uur hetzelfde is. Geen koopvaart- of admiraliteitskapitein die zich eraan waagt als er geen noodzaak is.

De commandant zucht gelaten, hij kan de noodzaak niet ontkennen. De zeereis die het fregat de afgelopen maanden heeft gemaakt als beschermer van een handelschepenkonvooi is geëindigd in averij. Zijn oorlogsschip maakt water. Er zit een gat in de romp, een beschadiging die zo groot is dat het schip voor herstel naar het dok moet. Het dok van de Admiraliteitswerf op Kattenburg in Amsterdam. Er is geen ontkomen aan, niet aan de Zuiderzee zelf, en niet aan het sluitstuk ervan. Het Pampus. Die vermaledijde drempel tot de stad Amsterdam, de door slib verondiepte stroomgeul waar geen handels- of oorlogsschip op eigen kracht overheen kan komen.

De bevelhebber wenkt een van zijn officieren, het wordt tijd de vlag te hijsen. Een rode. De vlag die vraagt om een scheepskameel.

Een nieuwe ochtend presenteert zich in een waaier van kleur boven de kim. Onmiddellijk vangt het lawaai aan; geschreeuw van matrozen op de koopvaardijsschepen, van sjouwers op de kade en roeiers op de vletten. Het is druk op de ankerplaats. Toch is de hoeveelheid wachtende schepen dezer jaren veel kleiner dan in het

begin van de achttiende eeuw. De koopvaardij schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie zijn uit de voorhaven verdwenen nu het laatste octrooi is verlopen en de handelsvereniging ontbonden wordt. Ook de handelsschepen van de opgeheven West-Indische Compagnie zijn inmiddels een herinnering.

Maar al is het aantal schepen op de Rede van Texel sterk verminderd, het blijft er bedrijvig. De handel mag dan gedecimeerd zijn na de Vierde Engelse Zeeoorlog, de Europese koopvaarders komen nog steeds naar de natuurlijke ankerplaats onder de zuidoosthoek van het eiland. Daar wachten ze op de gewenste wind om hun zeereis te beginnen, iets wat wekenlang kan duren. Ook dat is niet veranderd.

De wachttijd wordt gebruikt om de zeeschepen vaarklaar te maken. Bemanningsleden verlaten de herbergen in Oudeschild om aan boord te gaan, vletten varen af en aan om de schepen te provianderen. Kisten en zakken vol kaas, boter, erwten, meel en scheepsbesluit worden de dekken op getild, vaten met bruinrood ijzerhoudend zoetwater uit de Wezenputten nabij het dorp Oudeschild aan boord getakeld. Matrozen brengen Texelse schapen het schip op. De beesten worden in kleine hokken gestald waar ze wachten op de slacht, ergens op een verre zee. Hetzelfde geldt voor de geiten en kippen die in de bovenste kotten opgesloten zitten. Het brandhout, bestemd voor het dagelijks stoken van de kombuis, de verblijven van de officieren én de kajuit van de commandant, wordt benedendeks opgeslagen ter voorbereiding van de lange zeereis die in het verschiet ligt.

Maar niet elk schip op de Rede van Texel wacht om uit te kunnen varen, integendeel. Uit verre havens teruggekeerde koopvaardijsschepen liggen in de voorhaven om te worden verlost van hun lading. De overzeese goederen worden overgeladen op lichters die als drukke diensters rond het zeeschip scharrelen. De Zuiderzee is te ondiep geworden voor de zwaarbeladen handelsschepen die tijdens de voorgaande eeuw almaar gegroeid zijn. Wanneer de kolossen zich nu de Zuiderzee op wagen, is de kans dat ze vastlopen op de zeebodem levensgroot. Het zijn de kleine houten kagen die met bollende zeilen het ondiepe water bevaren en de lading in de gewenste havens afleveren, om daarna terug te varen met nieuwe goederen voor de wachtende koopvaarders op de rede, want geen handelsschip gaat leeg de wereldzeeën over.

Amsterdam bekijkt het met argusogen. Het is de benauwde blik van een stad die bang is voor haar positie. Dat is niet onterecht. Amsterdam zou nog maar wat graag teren op haar oude en traditionele status als het middelpunt van Noordwest-Europa met de belangrijkste stapelmarkt vanwaar goederen over de hele wereld verhandeld worden, maar dat is een illusie waarvoor het de ogen niet meer kan sluiten. De Gouden Eeuw van de havenstad kan inmiddels in de geschiedenisboeken worden genoteerd als een voorbije periode. Amsterdam is haar leidende positie op de wereldzeeën meer dan een eeuw geleden verloren, sinds de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden tijdens het Rampjaar 1672 werd aangevallen door Frankrijk, Engeland en enkele Duitse bisdommen. Ze is haar dominantie kwijtgeraakt, haar

strategische ligging en de rol van haar handelscompagnieën VOC en WIC ten spijt. Zelfs de Zilveren Eeuw – de periode waarin de stad nog welvarend bleef dankzij de overzeese handel met Frankrijk en Engeland – is inmiddels een aflopend tijdsgewricht. De Vierde Engelse Oorlog die zestien jaar geleden tot een einde kwam, heeft een groot deel van het handelsverkeer de nek omgedraaid. Amsterdam ligt er verloren bij.

Toch zijn het niet alleen politieke factoren die de problemen veroorzaken. Ook de natuurlijke omstandigheden spelen inmiddels een bepalende rol voor de achterstand waar de stad mee kampt. De bereikbaarheid van Amsterdam is een lastige kwestie geworden. De Zuiderzee wordt steeds ondieper, het Pampus – de stroomgeul aan de monding van het IJ – almaar moeilijker om over te steken. En wanneer die twee hinderissen uiteindelijk met succes genomen zijn, volgt er een nieuw struikelblok: het IJ. De smalle zeearm die de toegang vormt tot Amsterdam slibt dicht. De schurende werking van de stroming is er verzwakt doordat het verschil tussen doortij en springtij in de Zuiderzee inmiddels is verminderd tot nog maar enkele decimeters. Wat de situatie nog nijpender maakt is dat de vaargeul in het IJ zich langzaam maar zeker verplaatst van de zuidzijde naar de noordzijde waardoor de rede voor het open havenfront van de stad te ondiep wordt, net als de havens die erachter liggen. Datzelfde geldt voor de Admiraliteitswerf op Kattenburg. Het zal een heikele tocht worden voor het oorlogsschip en zijn bemanning, zoveel is de commandant wel duidelijk.

De zorgen over de verslechterende omstandigheden worden breed gedeeld onder scheepslui. Alle kapiteins die naar Amsterdam moeten varen, spreken over de gevaren van de reis. Over het risico te vergaan op de zee, over de gerede kans hun schip te schaden op het Pampus. Maar geen van hen deelt vrijuit de ergernis over de magistraat van de stad Amsterdam die maar weinig lijkt te doen om het probleem van het dicht-slibbend IJ op te lossen. Niemand klaagt hardop over het getalm van de stadsbestuurders, er wordt gezwegen over de schijnbare onwil om te experimenteren met nieuwe vindingen van de ingenieurs van de Waterstaat die van alles bedenken om de doorstroming van het IJ te verbeteren.

Dat zwijgen doet ook de commandant. Zijn fregat is eigendom van de Admiraliteit en daarmee representeert hij Amsterdam. De stad die nog steeds zo machtig is dat ze iedereen haar wil kan opleggen.

Langzaam schuift de rode vlag langs de hoogste mast van het oorlogsschip omhoog. De commandant knikt tevreden. De boodschap dat het fregat naar Amsterdam zal varen is nu voor iedereen zichtbaar, net als de wijze waarop dat gebeuren moet: het zal worden gedragen door een scheepskameel. Dat wonderlijke vaartuig bestaat uit twee platte bakken die fungeren als drijvers, ze tillen het vaartuig omhoog waardoor het over ondieper water kan gaan zonder vast te lopen.

Het is een kwestie van tijd totdat er een op de rede van Texel arriveert. De scheepskamelen varen af en aan, ze

zijn onontbeerlijk geworden voor de grote koopvaardij- en oorlogsschepen die de Zuiderzee over moeten, maar omdat de vraag groter is dan het aanbod zijn de wachttijden lang. De commandant kijkt naar het fluitschip dat verderop op de rede ligt. Er wappert een statenvlag aan de gaffel. Ook het koopvaardij-schip vraagt om een schepenlichter. Hij heeft een vaag gevoel van wroeging. Nu op zijn fregat de rode vlag aan de mast hangt zal de wachttijd op het fluitschip toenemen, want het is een even ontgoochelend als vaststaand feit: de Admiraliteit heeft voorrang op de particuliere koopvaardij-schepen wanneer het om een scheepskameel gaat.

Te zien aan de streep van de waterlijn wacht het fluitschip al een poosje, de romp ligt hoog op het water, ontdaan van zo veel mogelijk ballast om gewicht te verliezen. Niet alleen de handelslading is gelost, ook de voorraden en zelfs delen van de inventaris zijn van boord gehaald. De commandant weet hoeveel tijd het gekost heeft om het schip leeg te krijgen, hij kent de procedure. In het dagenlang durende proces moet alles worden overgeladen op de lichters die, deinend op de golfslag van het open water, rond het koopvaardij-schip liggen te wachten. Het is zwaar en lastig werk, een onafgebroken kakofonie van geschreeuw van de schippers en gefluit van de lossers, van krakende touwen onder het gewicht van loodzware zakken en balen, gerammel van volle kisten, gebonk van lege watervaten op de bodem van de kaagschepen die de tonnen afvoeren naar de wal waar ze door andere losmannen worden aangepakt en weggebracht naar de opslagen.

Uiteindelijk laat ook het merendeel van de bemanning zich in de kleine zeilschepen zakken. Ze verlaten het koopvaardijship waarmee ze de wereldzeeën hebben bevaren, want een vaartuig dat moet werven brengt geen werk. Daarom wachten de zeelieden in de herbergen van Oudeschild op een ander zeegaand schip om aan te monsteren voor een nieuwe reis. Hoewel dat niet voor iedereen geldt. De kaagschepen die naar Amsterdam zeilen vervoeren behalve goederen ook vaak scheepslui die met een goedgevulde beurs op de kade voor de Montelbaanstoren afstappen. Op zoek naar vertier en, na verloop van tijd wanneer de beurs leeg raakt, een volgend schip om mee de zee op te gaan.

De gezagvoerder van het oorlogsschip kent de frustratie van de koopvaardijshippers maar al te goed, hoewel de positie van de particuliere handelsschepen al aanzienlijk verbeterd is sinds de VOC is opgedoekt. Want niet alleen de oorlogsschepen van de Admiraliteit hebben voorrang bij het gebruik van de scheepskamelen, de koopvaardijshippers van de Compagnie hadden dat ook, al kwamen zij op de tweede plaats. De VOC had zelf veel te weinig scheepskamelen om al hun koopvaardijshippers de Zuiderzee over te krijgen, daarom moesten ze de werktuigen huren van de Admiraliteit, die er flink winst mee maakte. Het feit dat de Compagnie door de Admiraliteit een poot uitgedraaid werd was erg genoeg, maar ze moest ook nog diens onbetrouwbaarheid verdragen. Zo hadden de VOC-schepen Lekkerkerk en Amstelveen weken liggen wachten op een beloofde scheepskameel die niet kwam opdagen. En een jaar later gebeurde

dat opnieuw, ditmaal met Rozenburg en Tulpenburg. Toen was de maat vol voor de VOC-bewindslieden. In 1756 lieten ze voor zeventigduizend gulden een nieuwe scheepskameel bouwen. Het was een verstandig besluit. Gedurende de daaropvolgende vierentwintig jaar hielp het werktuig gemiddeld twee schepen per maand het Pampus over.

Oudere zeelieden kunnen fraai vertellen over de wrijving tussen de Amsterdamse Admiraliteit en de ter ziele gegane Compagnie. Het zijn smakelijke verhalen over hoe de Marker waterschepen in de ochtend werden ingespannen om de gekameelde koopvaardijsschepen te slepen. En hoe ze dan in de middag zonder mankeren weer werden uitgespannen wanneer zich een oorlogsschip met haast aandiende. De frustratie deed de rood aangelopen koppen van de VOC-schippers nog harder gloeien omdat ze wisten dat zo'n fregat of lineschip van de Admiraliteit zelfs in een scheepskameel nog te diep stak om het Pampus over te kunnen en dat de hele vertoning daardoor volstrekt zinloos was.

Op het fluitschip kijkt de bemanning verbeterd naar het fregat waar de rode vlag onschuldig aan de mast wappert. Zij zullen heel het proces om het oorlogsschip de Zuiderzee over te krijgen moeten aanschouwen vanaf de kale dekken van hun onttakelde koopvaardijsschip dat leeg en licht op het water drijft. In afwachting van zijn beurt.

Het hele proces begint met het van boord brengen van het geschut. De tweeëndertig kanonnen worden van het

geschutsdek afgehaald en overgeladen op de lichters die ook het kruit en de gevulde kogelbakken naar de wal varen. Daarna volgen lading, voorraad en inventaris; alles wat gewicht heeft en gemist kan worden verdwijnt in de grote zeilboten om te worden afgevoerd. Met iedere afvaart van de kaagschepen komt het oorlogsschip hoger te liggen en wordt zijn uiterlijk kariger. De commandant ziet met lede ogen aan hoe zijn schip ontmanteld wordt, enkel en alleen om in Amsterdam te komen. Hij onderdrukt een zucht. Hoewel hij houdt van zijn stad is de inzet om er te komen wel erg groot. Het liefst zou hij het fregat voor reparatie naar Den Helder varen, naar de kleine kielplaats die Het Nieuwe Werk genoemd wordt.

Die kielplaats is een ruitvormig terrein aan het Nieuwe Diep en wordt omsloten door dijken en omgeven door slikken en schorren. Het is een afgesloten wereld die droog blijft wanneer het water bij hoogtij stijgt. De tijdens de vloed binnengevaren schepen liggen er op een smalle helling om te worden gebreeuwd door de arbeiders van de scheepswerven in Amsterdam of Medemblik die op het Nieuwe Werk tewerkgesteld zijn. De mannen kunnen na het werk maar moeilijk weg van het eilandje binnen zijn dijken. Daarvoor moeten ze een bootje hebben, of snelle en sterke benen, want alleen bij laagtij kan het vasteland lopend bereikt worden over de drooggevalle zeebodem die zuigt aan laarzen en trekt aan klompen waardoor de tocht zwaar en moeizaam is. Zo moeizaam dat het werkvolk maar liever op de kielplaats blijft na het dagelijks werk. Ze slapen er in het afgedankte linesschip Zoutman, met uitzicht op

de logementen van de werfbazen, op de opslagplaatsen voor kanonnen en munitie, ankers, trossen en andere scheepsonderdelen.

Maar de reparatie aan het fregat is te groot voor het Nieuwe Werk, en bovenal zou Amsterdam het niet toestaan. De magistraat eist dat al het scheepswerk op de eigen scheepswerven gebeurt. Het stadsbestuur is niet gediend van concurrentie, die neemt arbeid af waardoor de inkomsten dalen. De commandant wringt geërgerd zijn handen. De neurotische wijze waarop de stad haar belangen beschermt neemt soms inefficiënte vormen aan. Hoeveel tijd en moeite zou het niet schelen als de schepen van de Admiraliteit niet naar Amsterdam hoefden voor een reparatie, om nog maar te zwijgen over het geld dat uitgegeven wordt om een schip de stad in te krijgen.

Toch gebiedt de eerlijkheid de gezagvoerder te bekenen dat zijn voorliefde voor het Nieuwe Werk een zinloze voorkeur is. Inmiddels is de kleine kielplaats het slachtoffer geworden van de aanhoudende strijd tussen de prinsgezinden en de patriotten. Want de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden mag dan vijf jaar geleden getransformeerd zijn tot de Onafhankelijke Bataafse Republiek, dat wil nog niet zeggen dat er geen verzet is tegen deze Franse zusterrepubliek. Niet alleen de orangisten roeren zich, ook internationaal wordt er gestreden tegen de oprukkende macht van Napoleon die bezig is om heel Europa te veroveren. In de felle strijd die in Noord-Holland gevoerd is, is kielplaats het Nieuwe Werk beschadigd en leeggeroofd. Het is onbruikbaar geworden voor een oorlogsschip dat reparatie behoeft.

En daarom wacht het onttakelde fregat op de scheepskameel die pas over enkele weken zijn opwachting zal maken. Een lange tijd voor een zorglijke commandant.

Het is een winderige dag wanneer de scheepskameel arriveert op de Rede van Texel. Hij komt uit Amsterdam, torst een getuigd koopvaardijschip en wordt voortgetrokken door zes Marker waterschepen met bollende zeilen. De vloot vaart het Marsdiep op als een groep strijdlustige zwanen. In de luwte van het eiland komt de sleep tot rust. De Marker waterschepen koppelen hun sleeplijnen los, de scheepskameel gaat ten anker. Direct daarna begint het proces om het koopvaardijschip uit de greep van het werktuig te bevrijden.

Vanaf het achterdek van zijn oorlogsschip bekijkt de commandant hoe de platte schuit vol pompen, braadspillen en kaapstanders traag omlaag zakt wanneer het water de spuien ingelaten wordt. Het duurt uren voordat de constructie uiteensplijt in twee delen waarna het handelsschip ertussenuit kan varen. Veel te lang naar zijn smaak. Nu de reis eindelijk nabij is kan de gezaghebber nog maar nauwelijks het geduld opbrengen om te moeten wachten op vertrek. Hij wil zijn fregat zo snel mogelijk gekameeld krijgen.

Al bij het ochtendgloren heeft hij orders gegeven om het zware anker op te halen. Voor de boeg liggen de roeisloepen, een sleeplijn hecht ze als een navelstreng aan het oorlogsschip. Onder aanvoering van een officier beginnen de matrozen te roeien, ze trekken het oorlogsschip vooruit, tussen de twee afgezonken helften van

de scheepskameel. De mannen zweten en zwijgen, het boegseren is zulk zwaar werk dat er geen energie over is om zelfs maar een vloek te slaken.

Zodra het schip op de juiste plek ligt, begint het werk op de scheepskameel. Het hieuwen van de kabels die de twee drijvers strak rond de romp van het op te tillen schip moeten trekken zal uren gaan duren. De mannen die de braadspillen bedienen zijn even taai en sterk als de handspaken waarmee ze de balken ronddraaien. Ze zijn het werk gewend, ze hebben al tientallen schepen gekameeld.

De commandant volgt het werk met nauwgezette aandacht. Een slecht gekameeld schip loopt een groot risico. De krachten die de constructie moet kunnen weerstaan, worden nog groter wanneer de zee zich ermee bemoeit. De gedachte dat schip en scheepskameel los van elkaar kunnen raken tijdens de overtocht is zo beangstigend dat hij voortdurend zicht op het werkproces wil houden. Hij inspecteert het werk van de kameelsjouweraars die zware balken door de geschutspoorten van het fregat steken. Die balken worden gestut met bokken en verbonden met verticale standers die vervolgens, onder veel kabaal, met schoren worden vastgespijkerd aan de scheepswand. En wanneer het eindelijk gedaan is, wanneer schip en kameel muurvast aaneengeklonken zijn, klimt de commandant omhoog, de dekken van zijn schip op, om ook het laatste traject in de gaten te houden: het omhoog brengen van het gevaarte.

Driehonderdvijftig ton water moet er worden weggepompt. De sjouweraars op de scheepskameel nemen hun

plaatsen in bij de pompen die staan opgesteld als soldaten in slagorde, hun eeltige handen grijpen de gekstokken die de pompen in werking zetten. Ze wachten op de bevelen van de commandeurs, schrapen hun keel voor de liederen die ze zullen zingen om het eentonige werk draaglijk te maken. Ze knikken naar de scheepsjongens die met putsen vol water langslopen. Niet dat dat water in de scheepsemmers voor hen bedoeld is, integendeel, hier gaan machines boven mensen. Een flinke scheut in elke pomp zorgt voor een luchtdichte afsluiting en een aanzuigende werking.

De sjouwers spugen zich in de handen. Zo'n tien slagen per minuut, dat is de mores op een scheepskameel. Een man met een stem laag en traag als een misthoorn zet een lied in. Zijn woorden worden herhaald en beantwoord door de tientallen mannen aan de pompen, hun voeten glibberen in het water dat vanuit de onderliggende compartimenten via meterslange schachten over het dek stroomt. Het gezang is doorspekt met luide bevelen van de twee commandeurs die boven op het fregat staan. Aan stuur- én aan bakboordzijde, met zicht op de beide drijfhelpen. Ze commanderen de sjouwers over de dekken. Om de drijvers horizontaal omhoog te krijgen is het zaak de compartimenten gelijkmatig leeg te pompen, en omdat er meer pompen dan sjouwers zijn, moet elke man er meerdere bedienen. Wanneer een sjouwer wordt afgelost door een ander, zijn het niet alleen zijn armen die moeten rusten van het werk, maar ook zijn benen.

Twee lange dagen duurt het leegpompen van de scheepskameel. Traag en haast onmerkbaar verheft het

fregat zich uit het deinende water. De ondiepe Zuiderzee en het diep stekende oorlogsschip vereisen samen een lift van wel anderhalve meter. Het fregat steekt de mast steeds hoger de lucht in. De streep van de waterlijn wordt zichtbaar, het gekoperde onderwaterschip blootgesteld aan de lucht. Zeepokken als kleine oogjes bedekken de houten delen, her en der slierten plukken wier omlaag, rond de romp zweeft de geur van verrotting. De commandant glimlacht. Tevreden luistert hij naar het gekraak van zijn fregat en het gekerm van de scheepskameel die het dragen moet.