

Ronald Nijboer

WERELDZEE  
IN DE POLDER

HarperCollins



Voor het papieren boek is papier gebruikt dat onafhankelijk is gecertificeerd door FSC® om verantwoord bosbeheer te waarborgen.  
Kijk voor meer informatie op [www.harpercollins.co.uk/green](http://www.harpercollins.co.uk/green).

HarperCollins is een imprint van Uitgeverij HarperCollins Holland, Amsterdam.

Copyright © 2023 Ronald Nijboer  
Omslagontwerp: Pankra  
Omslagbeeld: © Stadsarchief Amsterdam  
Auteursfoto: © Marcel Molle  
Zetwerk: Mat-Zet B.V., Huizen  
Druk: CPI Books GmbH, Germany, met gebruik van 100% groene stroom

ISBN 978 94 027 1275 9  
ISBN 978 89 027 6880 0 (e-book)  
NUR 320  
Eerste druk september 2023

**FONDS** Bijzondere  
**JOURNALISTIEKE PROJECTEN**

het Prins Bernhard  
**cultuurfonds**



Deze publicatie is tot stand gekomen met steun van het Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten ([www.fondsbjp.nl](http://www.fondsbjp.nl)), het Prins Bernhard Cultuurfonds ([www.cultuurfonds.nl](http://www.cultuurfonds.nl)) en de Van Eesteren-Fluck & Van Lohuizen Stichting ([www.efl-stichting.nl](http://www.efl-stichting.nl)).

HarperCollins Holland is een divisie van Harlequin Enterprises ULC.  
\* en ™ zijn handelsmerken die eigendom zijn van en gebruikt worden door de eigenaar van het handelsmerk en/of de licentienemer. Handelsmerken met \* zijn geregistreerd bij het United States Patent & Trademark Office en/of in andere landen.

[www.harpercollins.nl](http://www.harpercollins.nl)

Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, internet of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. Het e-book is beveiligd met zichtbare en onzichtbare watermerken en mag niet worden gekopieerd en/of verspreid.

# INHOUDSOPGAVE

Inleiding	7
Proloog	17
Deel I Schellingwoude: <i>Amsterdam</i>	19
Deel II Waterland: <i>Marken – Monnickendam – Volendam</i>	39
Deel III West-Friesland: <i>Hoorn – Enkhuizen – Medemblik</i>	101
Deel IV Afsluiting en drooglegging: <i>Wieringen – Afsluitdijk</i>	141
Deel V Friesland: <i>Harlingen – Workum – Hindeloopen – Stavoren</i>	169
Deel VI Richting de Oostwal: <i>Urk – Kampen – Harderwijk</i>	223
Deel VII Nieuw land: <i>Lelystad – Marker Wadden – Almere</i>	265
Epiloog	309
Dankwoord	317
Noten	320
Literatuurlijst	335
Illustraties	349

# INLEIDING

Nergens voelt het water verder weg dan op de bodem van de zee. Hier in de polder, vier meter onder zeeniveau, staat alles in het teken van het land, de klei. Velden zijn in rechte vakken verdeeld met allemaal hun eigen functie. Tulpen, uien, witlof of aardappels. Slechts gescheiden door wegen als lijnen. Het landschap is hier gecontroleerd. Ingedamd.

Stap ik op mijn racefiets, dan is het eerste doel de polder uit. De Noordoostpolder om precies te zijn. Vanuit mijn woonplaats Emmeloord fiets ik vijf kilometer rechtdoor tot Bant, vervolgens rechtsaf, vijf kilometer over de Oosterringweg, met een repeterende rij eikenbomen aan mijn rechterzijde, en dan het Kuinderbos door. Eenmaal aan de rand van de polder fiets ik bij Kuinre de dijk op die vroeger de Zuiderzee tegenhield en tegenwoordig de grens tussen het oude en het nieuwe land markeert. Eindelijk verschijnt een eerste kronkeling in de weg. Al snel bereik ik het dorpje Blankenham. Aan een waterplas staat een oud kerkje. Dichter bij de weg passeer ik een pastoriëwoning, gevolgd door enkele dijkhuizen. Op een strook gras liggen schapen te rusten. Het dorp uit begint de weg over de dijk echt te slingeren. De weg buigt zich rond kolken; diepe waterpoelen die herinneren aan een van de vele dijkdoorbraken. Eén uit 1701, een ander uit 1825, dan weer één uit 1776. In de loop der eeuwen heeft de zee haar sporen achtergelaten.

Op de dijk ben ik net zo vatbaar voor de wind als op de open polderwegen en toch lijkt het trappen lichter te gaan. De bochtige weg zorgt voor een aangenaam ritme. Bovendien levert de botsing van het oude op het nieuwe land een constant veranderend panorama op. Aan mijn linkerkant verschijnt een grote variatie aan boer-

derijen langs de dijk. Een rietgedekte hoeve met rood-witte luiken, gevolgd door een boerderij in neorenaissancestijl met vrolijk versierde dakkapellen. Rechts van mij liggen de erven zeker een halve kilometer de polder in. Op het nieuwe land zijn de boerderijen gebouwd zonder opsmuk. Rechthoekige woningen met rode dakpannen, losstaand van de schokbetonnen schuren. Waar de boerderijen en akkers zich links van mij gevormd hebben naar de kromming van de dijk, is de dijk voor de polder eerder een hinderlijke onderbreking van de zorgvuldig geordende kavels. Links het meebewegen met de natuur, rechts het beheersen ervan.

Via het buurtschap Baarlo duik ik vlak voor Blokzijl de polder weer in. Nog even doortrappen; zeven kilometer rechtdoor tot Marknesse en dan nog eens zes kilometer tot aan Emmeloord. Gelukkig heb ik de wind in de rug.

Wat maakt dat je je thuis voelt in een landschap? Bij de Noordoostpolder, het landschap van mijn jeugd, heb ik altijd moeite gehad om daar een antwoord op te vinden. De kilometerslange rechte wegen, de wind vrij spel, de sobere bebouwing. Alles is uitgemeten en berekend, geborgenheid is schaars. Zo efficiënt hoort het leven niet te zijn. Toen ik ging studeren, verliet ik de polder dan ook gauw. Eerst naar Groningen, daarna Amsterdam. Maar verschillende studies, banen en twee kinderen later bleek de rust en weidsheid van vroeger toch aan me te trekken. In de Randstad was dat niet te vinden, althans, niet zoals ik gewend was. Ik gunde mijn kinderen dezelfde ruimte om te spelen en te ontdekken zoals ik die had ervaren. Dus vind ik mezelf terug in het landschap van mijn jeugd, waar ik vanaf de zolder van mijn nieuwe huis uitzicht heb over de aardappelvelden. En dringt de vraag over mijn verhouding met dat landschap zich opnieuw op.

Het is die letterlijke rechtlijnigheid van het landschap, gespeend van elke oneffenheid en melancholie, die zo vervreemdend werkt. Het is niet zozeer dat het door mensenhanden is gemaakt waardoor het onnatuurlijk aanvoelt; vrijwel heel Nederland bestaat tenslotte uit cultuurlandschap. Ook de oude Zuiderzeedijken bij Kuinre en Blankenham, waar ik zo graag overheen fiets, zijn mensenwerk. Het verschil zit in de interactie tussen mens en natuur. Dat laat die oude dijk zo mooi zien. De inrichting van het oude land heeft zich geschikt naar de kolken en de loop van de zee. Het benadrukt de kracht van de zee, waaraan wij ons dienen aan te passen. Op het nieuwe land is die zee afwezig. Die hebben we immers onder controle. Alles draait om het land, dat is de toekomst. De zee staat voor achteruitgang. De zee, die is niet meer.

Bij de inrichting is die zee bewust op afstand gezet, zo lees ik in de IJsselmeerbiografie van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: 'De steden en dorpen langs de oude Zuiderzeekust waren in hoge mate georiënteerd op het water, naar buiten dus. De aanvankelijke inrichting van de IJsselmeerpolders was daarentegen volledig naar binnen gekeerd. De hoge dijken schermen het IJsselmeer als het ware af van de bewoners. In de Wieringermeer en de Noord-oostpolder lopen er geen wegen over de dijk. De dorpen staan in het teken van de landbouw en zijn georiënteerd op het nieuwe land.'<sup>1</sup>

Dat herken ik. Drieëntwintig kilometer aan dijk tussen Lemmer en Urk kan slechts via drie dunne weggetjes bereikt worden: het Noordermeerpolderpad, het Zuidermeerpolderpad en het Schapenpad. Vervolgens tref je daar een rechte, basaltstenen dijk, ingesloten door rijen windturbines in land en water, 86 in totaal. Het wordt je niet gemakkelijk gemaakt om een verbinding aan te gaan met het water.

Dat werkt door in de identiteit van de bewoners. Centraal in de verhalen van de polder staat het landschap en de controle erover. In de Noordoostpolder lijkt het landschap nog bepalender voor de

identiteit dan elders. Hier geen middeleeuwse legendes, beroemde schilders en dichters of opstanden tegen de Spaanse koning waar men zich mee kan vereenzelvigen. In de polder heten de straatnamen naar de toonaangevende ingenieurs, die in staat waren om op rationele en planmatige wijze het land in te richten. De verhalen gaan over de eerste arbeiders die met de schop duizenden kilometers aan sloten en greppels groeven in een kale, onherbergzame vlakte. Ze vertellen over de pioniers die beschikten over zelfvertrouwen en ondernemingslust, een sterke vitaliteit en nuchter rationalisme: de ‘psychische kenmerken van een typische kolonisatiebevolking’, zoals in 1942 te lezen was in het boekje *De kolonisatiepolitiek in den Noordoostpolder*.<sup>2</sup> Het zijn karaktertrekken die nog altijd hoog in het vaandel staan: in de polder leven pragmatische doeners.

Veelzeggend voor de hedendaagse relatie met het water is hoe bewoners van het nieuwe land aankeken tegen een zandwinningsproject in het IJsselmeer. In 2019 wilde het bedrijf Royal Smals in de hoek tussen Zuidwest-Friesland en Noord-Flevoland een werkeiland plaatsen om voor een periode van dertig jaar zand te winnen. Vanuit de Friezen kwam veel protest. Het uitzicht vanaf de kust zou dramatisch veranderen. Bovendien vond men dat zandwinning niet thuishoorde in een beschermd natuurgebied. Hoewel het werkeiland ook vanaf de dijk in de Noordoostpolder zichtbaar zou zijn, bleef het vanuit die hoek stil. Binnen de politiek maakte alleen spraadslid Tjitske Hoekstra zich zorgen, vertelde ze in *De Stentor*: ‘Er komt ontzettend veel beweging op het water. Wat doet dat met de vissen en planten? Maar het leeft hier he-le-maal niet. Het is trekken aan een dood paard.’ Voor de dorpen die het dichtst bij de dijk lagen was de zandwinning geen onderwerp. ‘Dat zegt mij niks,’ zei de dorpsvoorzitter van Creil. ‘We hebben het er niet over gehad.’ Ook in het nabijgelegen dorp Rutten speelde het niet volgens de dorpsvoorzitter: ‘Ik denk dat we in de polder anders tegen dit soort

plannen aan kijken. Wij hebben minder associatie met het water. Wij zijn meer gericht op het land, het is onze bron van inkomsten.’ Raadslid Hoekstra weet het gebrek aan belangstelling aan de manier waarop de dijk is gebouwd: ‘Vanuit Friesland heb je een open zicht op het IJsselmeer, dat is het verschil. In Friesland zijn ze meer betrokken bij het IJsselmeer.’ In Friesland snapte woordvoerder van het actiecomité Baukje Miedema er weinig van: ‘Ja, er staat een dijk. Van de andere kant: het IJsselmeer wordt bedreigd en het IJsselmeer is van ons allemaal.’<sup>3\*</sup>

De afstand tot het water heb ik altijd als een gemis ervaren. Na een jeugd van tulpen koppen, prei planten, schoffelen tussen de witlof en zilveruien rooien, verlang ik ernaar om het water en dat gebied achter die dijk beter te leren kennen. Het was enkele jaren geleden nota bene een Fransman die mijn interesse in dat binnenwater aanwakkerde. Want waar nu de rechte polderwegen liggen, passeerde honderdvijftig jaar geleden een schip met ene Henry Havard aan boord. Het was onderweg van Urk naar Kampen, maar niet om vis of andere vracht te vervoeren. In de zomer van 1873 voer Henry Havard als een ontdekkingsreiziger langs de kusten van de Zuiderzee. ‘Hoewel er in Europa waarschijnlijk geen enkele reis bestaat, die uit wijsgerig en etnografisch oogpunt, van groter belang is dan een rondvaart over de Zuiderzee, wordt deze toch slechts zelden ondernomen,’ schreef hij. De veelzijdigheid van de Zuiderzeesteden en hun rijke geschiedenis prikkelden zijn nieuwsgierigheid.

Een jaar na zijn reis publiceerde Henry Havard het boek *La Hollande Pittoresque. Voyage aux Villes Mortes du Zuiderzee*. Zo’n an-

---

\* Het zandwinningsproject ging uiteindelijk niet door, nadat de gemeenteraad van De Fryske Marren tegen het benodigde bestemmingsplan stemde.



derhalve eeuw later las ik de Nederlandse vertaling: *Pittoreske reis langs de dode steden van de Zuiderzee*. Bevlogen schreef Havard over de culturen, de natuur en de binnensteden die hij onderweg tegenkwam. Hij was lyrisch over schilderachtige dorpen als Marken, Volendam en Urk.

Tegelijkertijd zag hij ook een Zuiderzeegebied in verval. De gloriejaren van kustplaatsen als Enkhuizen en Medemblik waren voorbij. Dat bedoelde hij met de ‘dode steden’ uit de titel van zijn boek. Die waren volgens Havard ‘weggezakt in een lethargische slaap’. Ze moesten volgens hem niet langer blijven hangen in hun verleden, maar meegaan met hun tijd. Havard reisde namelijk rond in een tijd dat de westerse wereld razendsnel moderniseerde en hij vroeg zich af wat al die technologische en maatschappelijke ontwikkelingen zouden betekenen voor de steden en dorpen langs de Zuiderzee. ‘Zullen ze zich krachtig verzetten tegen deze neiging naar isolement?’ Wat voor Havard in ieder geval vaststond was dat het Zuiderzeegebied zou veranderen en hij wilde het vastleggen nu dat nog kon.

Sinds Havard het gebied doorreisde, is het inderdaad drastisch veranderd. De Zuiderzee werd afgesloten, zout water werd zoet, eilanden verdwenen en een provincie ontstond. In 1873 vond Havard dat de Nederlanders te weinig belangstelling hadden voor hun Zuiderzee: ‘In de eerste plaats tonen Hollanders zich onverschillig voor zaken die hen niet onmiddellijk raken. Door hun bekrompen dorpsgeest wenden ze zich af van alles wat niet hun directe omgeving aangaat.’ Ik voel me aangesproken. Het wordt tijd om mijn blik op het water te richten. Hoe staat het IJsselmeer er nu voor? Wat betekenen de uitdagingen van deze tijd, zoals klimaatverandering en een stijgende zeespiegel, voor het gebied? Hoe wordt een balans gevonden tussen natuur, woningbouw, windmolens, toeristen, veiligheid, vakantieparken en waterkwaliteit?

Henry Havard zal mijn gids zijn. Door zijn ogen kijk ik naar wat er is veranderd en wat juist is gebleven. Hoe zijn we omgegaan met onze culturen en onze landschappen? Hoe verhouden we ons tegenwoordig tot het water? En misschien heeft dat verleden ook iets te bieden voor het IJsselmeer van de toekomst. Ik besluit dezelfde vaartocht te maken als Havard honderdvijftig jaar geleden. In plaats van de Zuiderzee voert mijn tocht door het grootste aaneengesloten zoetwatergebied van West-Europa, dat naast het IJsselmeer ook het Markermeer en de randmeren omvat. Ik maak een reis door het landschap en de tijd, langs de Noord-Hollandse plaatsen aan de westkust, via de Afsluitdijk en Friesland naar de oude Hanzesteden in het oosten en het nieuwe Flevoland. We beginnen in Amsterdam.

*Zuiderzee anno 1873*



*IJsselmeergebied anno 2023*



# PROLOOG

Heel bestuurlijk Nederland had zich in het voorjaar van 1870 verzameld op de bodem van het IJ. De aanwezigen op de tribunes wisten dat de eerste steen die de koning straks zou leggen meer was dan het begin van zomaar een bouwproject. De aanleg van de Oranjesluizen voelde als het einde van een eeuw van stilstand. Vandaag begon de toekomst.

De felle wind liet de vlaggen boven op de tribunes strak wapperen. Een muziekkorps vermaakte de toeschouwers. In het midden van het terrein stonden de belangrijkste genodigden – ministers, Kamerleden, aannemers en ingenieurs – opgesteld voor de eretribune van de hoofdgast. Bijeen was een ‘eensgezinde vertegenwoordiging van het Nederlandsche volk, van het Nederlandsche kapitaal, van den Nederlandschen handel en het Nederlandsche genie in zijne waterwerken’, noteerde een journalist van dagblad *De Tijd*.<sup>1</sup> Tussen de tribunes door was het immense formaat van de cirkelvormige bouwput, waarin men zich bevond, goed te zien. Dikke palenrijen hielden het water buiten. Overal lagen stapels bakstenen, betonblokken en houten steigers klaar om gebruikt te worden. Maar het zware werk was voor later. Eerst was het tijd voor het ceremoniële gedeelte, waarvan kanonschoten het begin aankondigden: de koning was in aantocht.

Met een stoomboot was koning Willem III vanuit de Amsterdamse haven naar de bouwplaats een kwartier verderop gevaren. Vanaf de steiger daalde de vorst de met tapijt bedekte trappen af richting de wachtende menigte. Voor de koninklijke loge lag een marmeren steen onder een baldakijn. Ernaast lag een oorkonde die de reden voor de festiviteiten toelichtte:

‘Op heden den 29e April van den Jare 1870 is door Zijne Majesteit Willem III, Koning der Nederlanden, Groothertog van Luxemburg enz.

in het IJ bij Schellingwoude de Gedenksteen gelegd voor de Zuiderzeesluizen

de Sleutels van het werk ter verbinding van de Noord- en Zuiderzee.’<sup>2</sup>

Met een adelaarsveer ondertekende de koning de oorkonde. Vervolgens metselde hij met een ebbenhouten hamer en een zilveren troffel de eerste steen in de bodem van het toekomstige sluisencomplex. Door zijn handeling zouden de Zuiderzeesluizen voortaan Oranjesluizen genoemd worden. De koning sloot af met een toespraak, die dezelfde journalist van *De Tijd* optekende: ‘Hij [de koning] wees er op, hoe gewichtig en belangrijk dit werk voor Nederland en Nederlands hoofdstad is, en sprak in woorden, die uit het hart vloeiden, de hoop, den heilwensch uit, dat dit werk moge zijn en moge blijven ten eeuwigden dage een waarborg voor den bloei van den Nederlandschen handel, voor het heil van het hem steeds meer én meer dierbare Nederlandsche volk en Neêrlands geliefde hoofdstad.’<sup>3</sup> Het ‘Leve de Koning’ klonk in drievoud van de tribunes. De bouw van de Oranjesluizen én een afsluitdijk in de Zuiderzee was officieel begonnen.

Deel I  
Schellingwoude

*Amsterdam*





Drie jaar later, in 1873, voer een tjalk met een jonge Fransman aan boord de inmiddels voltooide Oranjesluizen binnen. Henry Havard zag een Marker botter aansluiten, op de weg terug naar het eiland. Er kwam een schip met Amsterdamse vissers langs, onderweg naar de Zuiderzee voor ansjovis. Ook de passagiersstoomboot richting Harlingen paste er nog bij. Het nam wat tijd in beslag voordat de sluis vol lag, maar dat vond Havard geen enkel probleem. In de warme junizon vergaapte hij zich aan ‘dit grote voorbeeld van menselijk vernuft en vaardigheid,’ zo schreef hij. ‘De enorme deuren die doorgang bieden aan vijf schepen tegelijk, hebben iets indrukwekkends, iets majestueus.’ De sluiswachter draaide met een slinger de ene sluisdeur dicht en liep vervolgens naar de andere binnendeur om daar hetzelfde te doen. ‘Deze sluizen behoren tot de prachtigste bouwwerken door mensenhanden gemaakt,’ vond Havard. ‘Niets in Europa doorstaat de vergelijking.’

Henry Havard, afkomstig uit een provinciestadje in Bourgondië, was zojuist begonnen aan zijn tocht rondom de Zuiderzee. De komende weken zou dat gebied zijn object van studie zijn. De steden, de landschappen en vooral de manier waarop mensen leefden, wilde hij nader onderzoeken. Hij had een schilder gevraagd als reisgezel en samen vonden ze een schipper die hen in diens tjalk wilde rondvaren. Een kwartier eerder was het schip vertrokken uit Amsterdam. In de haven was het druk geweest op deze maandagochtend. Werklieden sjouwden balen de steigers op om de schepen te beladen. Op de kade genoten matrozen van hun pauze, met een sigaret in de mond, leunend over de balustrade. Eenmaal op het IJ

baande de tjalk zich een weg tussen de andere zeilschepen en stoomboten door, richting het oosten.

Havard verbleef nu zo'n twee jaar in de Lage Landen. Hij had al het nodige rondgereisd, maar de Zuiderzee trok hem toch bijzonder. 'Een tocht over een nieuwgevormde zee, die pas enkele eeuwen bestaat en aan haar kusten steden zag opkomen waarvan de macht en rijkdom eens grenzeloos waren, onthult thans hun aftakeling.'

De Zuiderzee was pas ontstaan rond de late middeleeuwen. Daarvoor bestond het gebied uit een groot veenmoeras met verschillende zoetwatermeren, wat de Romeinen Flevus Lacum of het Flevomeer noemden. Langzamerhand sloeg de Noordzee steeds meer veen van de kust af, waardoor de meren in directe verbinding met de zee kwam te staan. De meren groeiden uit tot een grotere binnenzee: het Almere. Een smalle geul tussen Friesland en Noord-Holland, het Vlie, verbond het Almere met de Noordzee. De gebieden rondom het Almere waren kwetsbaar voor het wisselende tij en de golfslag vanuit de binnenzee. Stormvloedden leidden tot overstromingen. In 1170, tijdens de Allerheiligenvloed, brak de Noordzee door de duinenrij bij Texel. Het smalle veenriviertje Marsdiep veranderde in een zeegat. Ook het Vlie verbreedde zich, waardoor het Almere van een zoet binnenmeer veranderde in de brakke Zuiderzee.<sup>1</sup>

Ondanks haar korte bestaan zou de binnenzee bepalend worden voor de macht en welvaart die Nederland zou vergaren. Eeuwenlang vormde de Zuiderzee een belangrijk knooppunt van de wereldhandel. Aan de Oostwal had het Hanzesteden als Kampen en Harderwijk in de vijftiende eeuw steenrijk gemaakt. Twee eeuwen later profiteerden de Hollandse steden aan de westkust van de VOC (de Verenigde Oostindische Compagnie) en haar enorme vloot. Die historie sprak Havard ontzettend aan, maar hij had ook oog voor de bedroevende staat waar sommige rijke steden van weleer

zich inmiddels in bevonden. Want in de negentiende eeuw hadden plaatsen als Medemblik, Enkhuizen en Stavoren hun inwoneraantal drastisch zien afnemen en – misschien nog wel erger – hun betekenis zien verdampen. Havard was benieuwd hoe dat had kunnen gebeuren en wilde de plaatsen bezoeken ‘voordat het onkruid bezit heeft genomen van de ommuring en hun naam voor eeuwig van de kaart van Nederland wordt verwijderd’.

De ooit zo florerende internationale Zuiderzeehandel was ver teruggevallen en de steden teerden volgens Havard te veel op hun oude glorie. Hij zag dat de Zuiderzeeplaatsen moeite hadden om mee te komen met de modernisering die zich in heel Europa aan het voltrekken was. Dat gold overigens ook voor de rest van Nederland. De grandeur van de ‘Gouden Eeuw’ lag in een ver verleden. De Franse bezetting tussen 1795 en 1813 had Nederland berooid achtergelaten. Toen België zich in 1830 afscheidde kreeg de nationale trots een extra knauw te verwerken. De stemming in het jonge Koninkrijk der Nederlanden was halverwege de negentiende eeuw dan ook neerslachtig en klagerig. Het tempo van industrialisering stak schril af bij voorlopers als Engeland en België. Schrijver E.J. Potgieter sprak over de Jan Saliegeest, vernoemd naar zijn verhaal over de suffige nietsnut Jan Salie, die het lamlendige en dadeloze Nederland personifieerde.

In 1851 bereikte de veronderstelde achterlijkheid een dieptepunt bij de eerste wereldtentoonstelling in Londen. De Nederlandse inzending verbleekte bij de wonderen die andere landen etaleerden. Op de expositie konden bezoekers zich vergapen aan een daguerreotype, een voorloper van de fax, een exorbitante verzameling aan exotische producten en opgezette dieren uit de verschillende koloniën en de grootste diamant ter wereld: de Koh-i-Noor. Alles vond plaats in het modernste gebouw van het moment: het uit glas en gietijzer opgetrokken Crystal Palace. De Nederlanders kwamen niet

verder dan een machine voor rietsuikerfabricage en wat bronzen beelden van oude helden als Michiel de Ruyter.<sup>2</sup>

In Nederland was het oordeel vernietigend. We hadden onszelf voor schut gezet. Dichter Jacob van Lennep schreef over 'hoe diep en droevig Neêrland zonk [...] De aêloude veerkracht ging verloren'. De gezapige houding van het land kwam volgens de critici voort uit een gebrek aan nationale trots en ondernemingszin. Ze pleitten voor een nieuw elan, waarmee Nederland zijn rol op het wereldtoneel zou heroveren.

De werkelijkheid lag wat genuanceerder dan Potgieter en Van Lennep wilden doen geloven. De Nederlandse inzending in het Crystal Palace was inderdaad bedroevend, maar dat kwam vooral door een dramatische organisatie en een overheid die er geen geld in wilde steken. De inzending was bepaald niet representatief voor de stand van de techniek in Nederland.<sup>3</sup>

Dat de industrialisering achterbleef bij omliggende landen was ook te verklaren. Zo werden in België en Frankrijk veel stoommachines ingezet in de, in Nederland nog nauwelijks aanwezige, mijnbouw en metaalindustrie. Bovendien was Nederland voor de economische ontwikkeling minder afhankelijk van zware basisindustrieën. Het meeste geld werd verdiend via de landbouw en handel, waardoor de druk om snel te industrialiseren minder hoog was. Toch werd het idee van het achterlijke Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw wijdverbreid gedeeld.<sup>4</sup>

Dat was ook het beeld dat Henry Havard had van de steden langs de Zuiderzeekust: ingedut, doods. En dat terwijl de wereld daaromheen in rap tempo aan het veranderen was. De industrialisatie zorgde voor een explosieve groei van de productie. Door de komst van de spoorwegen konden ruim een miljoen mensen de wereldtentoonstelling in het Crystal Palace bezoeken. Via kranten en tijd-

schriften lazen burgers plotseling over gebeurtenissen in China of de Verenigde Staten. In de stad bezochten ze musea, warenhuizen en restaurants. De fotocamera legde alle ontwikkelingen vast. Overal werd meer gereisd, gecommuniceerd, geproduceerd en geconsumeerd, wat leidde tot een wereld die alsmaar meer met elkaar vervlochten raakte. De veranderingen werden ook in Nederland zichtbaar, zo constateerde *De Economist* in 1863: 'Ook Nederland wordt meer en meer in den grooten kring van vooruitgang getrokken, waarvan het zoolang was buitengesloten, en de vrij onverschillige toeschouwer was.'<sup>5</sup> Na de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem in 1839 lag er dertig jaar later een spoorwegennet van bijna 1.500 kilometer.<sup>6</sup> Het aantal stoommachines nam uiteindelijk ook in Nederland snel toe, van 800 in 1860 naar 2.700 in 1880.<sup>7</sup> In Amsterdam verrees, in navolging van het Crystal Palace, een eigen glazen tentoonstellingsgebouw: het Paleis voor de Volksvlijt.

Ook het platteland moderniseerde en onderging een radicale transformatie. Een te groot deel van Nederland was onbruikbaar en dat moest veranderen. Woeste gronden werden ontgonnen en veranderden in vruchtbare landbouwgebieden. Kronkelende beken en rivieren werden rechtgetrokken, heesters, plassen, bulten en andere oneffenheden werden verwijderd uit akkers en weilanden. Het Nederlandse landschap werd 'nuttig' gemaakt.<sup>8</sup> Er verschenen kanalen, sluizen, spoorlijnen en telegraafverbindingen. Rotterdam kreeg de Nieuwe Waterweg. Bij Culemborg werd de brug met de grootste overspanning ter wereld gebouwd.<sup>9</sup> En bij Amsterdam werden dus de Oranjesluizen, als onderdeel van het Noordzeekanaal, aangelegd.

Want waar de meeste Zuiderzeesteden volgens Henry Havard te veel in het verleden leefden, zag hij dat Amsterdam zich wel voorbereidde op de toekomst.