

The background is a vibrant, expressive painting of a harbor scene. In the foreground, a red boat is partially visible on the left. The water is a mix of blue and yellow, suggesting reflections and movement. In the middle ground, a large green boat with a white cabin and colorful patterns is docked. The background shows buildings and a hazy sky. The overall style is impressionistic and colorful.

Aafke Steenhuis en Jan Joost Teunissen

Wereldhavens
en
globalisering

de
grote
wilde
vaart



‘Twee gedreven reizigers,
op zoek naar hun havens.
Wat een wereld gaat voor
je open!’

Geert Mak, *schrijver*

‘Veel havens hebben
een voorgeschiedenis
van honderden of zelfs
duizenden jaren. Aafke
Steenhuis en Jan Joost
Teunissen brengen
dat verleden tot leven.
Maar zij laten ook zien
met welke enorme
uitdagingen havens nu
te maken hebben.’

Victor Schoenmakers,
*oud-directeur Corporate
Strategy van Havenbedrijf
Rotterdam*

‘De auteurs laten zien hoe
globalisering zich niet
alleen verspreide door
handel, maar ook door
cultuur en de kracht van
ideeën. Havens zijn
knooppunten in het
netwerk van menselijke
interactie. Zij verbinden
en verrijken ons.’

Andrew Sheng,
*distinguished fellow
van het Asia Global
Institute in Hongkong,
schrijft over mondiale
kwesties*

De grote wilde vaart

Wereldhavens en globalisering

Aafke Steenhuis en Jan Joost Teunissen

 BOOKS

INHOUD

Schepen en de zee	7	11 Mumbai	179
		<i>De poort van India</i>	
1 Wereldhavens en globalisering	9	12 Sydney	194
2 Rotterdam	40	<i>Smaragdgroene haven</i>	
<i>Grenzeloos en tomeloos</i>		13 Dubai	204
3 Hamburg	61	<i>Stad van goud</i>	
<i>Poort naar de wereld</i>		14 Alexandrië	216
4 Moermansk	79	<i>Bruid van de Méditerranée</i>	
<i>Heldenstad</i>		15 Kaapstad	231
5 Marseille	90	<i>Taveerne van de oceanen</i>	
<i>Stad van vrijheid, geliefde vrijheid</i>		16 Santos	249
6 Genua	101	<i>Stad van vrijheid en naastenliefde</i>	
<i>La Superba</i>		17 Valparaíso	263
7 Piraeus	114	<i>Geliefde van de oceaan</i>	
<i>Haven van dromen en strijd</i>		18 Los Angeles	277
8 Shanghai	126	<i>Stad van illusies</i>	
<i>Oprijzend uit de zee</i>		19 De toekomst van havens, scheepvaart en energietransitie	291
9 Hongkong	147	Bibliografie	308
<i>Geurige haven</i>		Bronnen	318
10 Singapore	161	Dank	319
<i>De Leeuwenstad</i>			

SCHEPEN EN DE ZEE

Als kind liep Aafke met haar vader door de haven van Delfzijl om naar de schepen te kijken. Jan Joost tuurde als jongetje in Oldenzaal naar de stoomlocomotieven met goederenwagons die uit Duitsland kwamen en later naar de vrachtschepen die over de Rijn naar Duitsland voeren.

Schepen lopen als een blauw spoor door ons leven. Wij komen uit kustfamilies. De familie van Aafke kwam uit Delfzijl; de ouders van Jan Joost woonden lang in Den Haag en Noordwijk aan Zee en zijn Italiaanse voorouders aan de kust van Calabrië. Als kind hebben we op het strand en in de branding gespeeld en schepen aan de horizon voorbij zien varen. Al jong wisten we wat hoogwater, springtij, doodtij, zandbank, loodsboot, noordwesterstorm inhielden.

We woonden tien jaar op een oud vrachtschip in Amsterdam.

We hebben veel gedichten en verhalen over de zee gelezen, zoals de *Odysee* van Homerus, boeken van Fernand Braudel over de mediterrane wereld en recenter *The Sea and Civilization* van Lincoln Paine. We verzamelden afbeeldingen van zeeschilderijen, zoals van William Turner, Claude Monet, Emil Nolde, Eugeen Van Mieghem. Aafke ging de zee, havens en schepen tekenen; Jan Joost filmde ze.

Tegen ons pensioen ontstond het plan om samen een boek te schrijven over de geglobaliseerde wereld waarin we leven. Internationale havens zijn knooppunten in de wereldsamenleving. De afgelopen tien jaar zijn we naar veel havensteden geweest en hebben er met talrijke deskundigen en schrijvers gesproken.

We zijn nu midden zeventig en beleven het geluk van jonge kleinkinderen om ons heen.

Soms spelen we met ze op het strand van de Noordzee, onder steeds andere wolkenluchten en met steeds anders ruisende golven. Aan de horizon zien we windmolens en vrachtschepen.

1

WERELDHAVENS EN GLOBALISERING

Alleen de havens zijn ons trouw.

J. Slauerhoff (1898-1936), 'De havensteden', uit: *Verzamelde gedichten, deel 2* (1947)

Grote zeehavens met hoogoprijzende containerschepen, supertankers, bulkschepen, machtige kranen, kades vol bergen kleurige containers, omringd door industriegebieden met chemische fabrieken, tanks, energiebedrijven, opslagloodsen en olie-industrie, zijn indrukwekkend, vooral als je dichtbij komt. Maar als je er foto's maakt, is dat niet zonder risico.

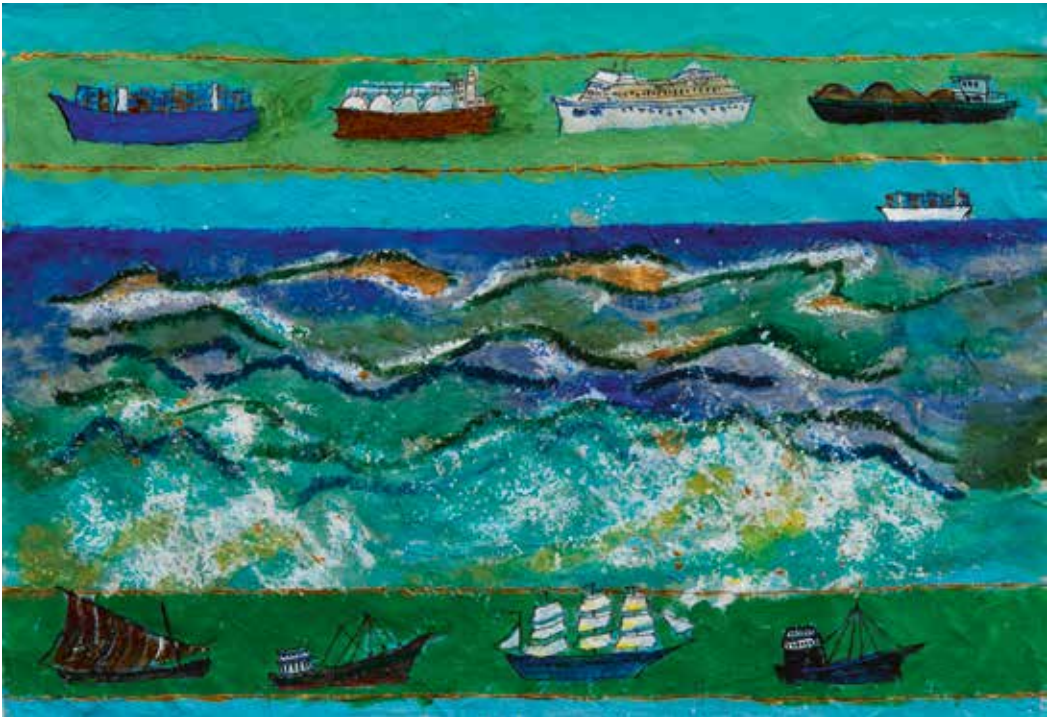
'Wat doet u hier? Heeft u vergunning om foto's te maken?' klonk het bars toen we in het havengebied van Antwerpen vanachter een hoog hek stonden te kijken naar tientallen trucks die in de rij stonden om containers op te halen en we daar foto's van maakten. 'Weet u niet dat dit streng verboden is!'

In Le Havre werden we zelfs met een zwaailicht van een politiewagen tot staan gebracht, nadat we vanuit de auto een lange, traag rijdende goederentrein hadden gefilmd. Met beleefd gedrag en vloeiend Frans lukte het om er zonder een bekeuring vanaf te komen.

Havens zijn van strategisch belang in de geglobaliseerde wereldeconomie, net zoals de internationale scheepvaart. Dat bleek in 2021 in één klap toen het Japanse containerschip *Ever Given* vast kwam te zitten in het Suezkanaal, door harde wind en menselijk falen. Het schip, dat onderweg was van Maleisië naar Rotterdam, blokkeerde de doorvaart. Meer dan vierhonderd schepen, meest containerschepen maar ook tankschepen, moesten wachten; een klein deel ervan nam de veel langere route rond Kaap de Goede Hoop. Door deze blokkade raakte het lossen en laden van schepen in veel wereldhavens verstoord, wat betekende dat onderdelen van motoren, wasmachines, kleding, voedsel en vele andere producten met grote vertraging of helemaal niet arriveerden.

Eerder, in 2020, raakten scheepvaart en wereldhandel ook al ernstig ontregeld. Door de snelle verspreiding van het COVID-19 virus in China werden fabrieken en havens daar afgesloten en werden overall in de wereld schepen vastgelegd. Er ontstonden tekorten, bijvoorbeeld aan medische apparatuur en mondkapjes en havens en vervoerders hadden te kampen met bergen lege containers in de ene haven en gebrek aan containers in de andere. Het gevolg was dat de prijs van vervoer per container omhoog schoot, waardoor ook de prijzen van producten en de inflatie toenamen.

Toen Rusland in februari 2022 met veel militair geweld Oekraïne binnenviel, besloten westerse landen onder aanvoering van de Verenigde Staten tot een economische boycot van Rusland. Die boycot had ingrijpende invloed op scheepvaartroutes en wereldhandel, met name op het gebied van voedsel en energie. De prijzen ervan stegen sterk.



Scheepvaart, havens en handel zijn essentieel voor de mensheid. Oceanen, zeeën, rivieren en meren beslaan ruim twee derde van het aardoppervlak. Al in de oudheid vervoerden mensen zichzelf en hun producten met boten over het water en dreven zij onderling handel. Globalisering begon al duizenden jaren geleden. In de tweede helft van de twintigste eeuw nam de wereldhandel via de zee en havens fabelachtig toe. De wereldhandel gaat voor 90 procent met vrachtschepen en is minder duur en minder vervuilend dan vervoer over de weg of door de lucht. Havens zijn de economische knooppunten van onze werldsamenleving geworden.

Overgangstijd

Al jong waren wij geïnteresseerd in sociale en internationale verhoudingen. In 1973 gingen we samen ruim een half jaar naar Chili, een voorbeeld van een land dat in die tijd een eigen democratische, socialistische koers wilde volgen. In september 1973, vlak na onze terugkeer naar Nederland, werd in Chili via een staatsgreep een burgerlijk-militaire dictatuur onder leiding van generaal Augusto Pinochet gevestigd, met hulp van de Verenigde Staten. Er werden duizenden mensen gedood, ook mensen die wij kenden. Chileense economen voerden een hard neoliberal beleid door, geïnspireerd door de Chicago-econoom Milton Friedman. De neoliberale doctrine zou zich daarna in enkele decennia verspreiden over de gehele wereld en zou grote invloed hebben op scheepvaart, havens en globalisering.

We leven in een enerverende tijd: we maken de overgang mee van een unipolaire wereld, geleid door de Verenigde Staten, naar een multipolaire wereld, waarin behalve de Verenigde Staten meerdere grote wereldspelers, zoals China, actief zijn. Deze overgang gaat met conflicten en oor-

logen gepaard. Tegelijk beleven we een andere overgang: onze vertrouwde aarde wordt aange-
tast door klimaatverandering en door een sterke afname van biodiversiteit.

Grotendeels via de zee en via havens zijn lang geleden volken met elkaar in contact gekomen en hebben ze elkaar beïnvloed. Mensen die al vroeg over de geschiedenis van de wereldsamenleving schreven zijn de Griekse historicus Herodotus (circa 484-424 voor de jaartelling) en de Noord-Afrikaanse geleerde Ibn Khaldun (1332-1406). In de negentiende eeuw had je de invloedrijke Karl Marx (1818-1883). Een minder bekende maar belangrijke denker was de Russisch-Amerikaanse socioloog Pitirim Sorokin (1889-1969) met zijn, enkele duizenden jaren bestrijkende, *Social and Cultural Dynamics*. De meeste academici vonden die veelomvattende, historische aanpak niet wetenschappelijk en kozen een beperktere focus. De brede, een lange periode omvattende visie keerde weer terug met de Fransman Fernand Braudel (1902-1985) en vond later weerklank bij de mee door hem geïnspireerde wetenschappers van *Big History*.

Braudel zag geschiedenis als een combinatie van trage geografische veranderingen, iets snellere langetermijnveranderingen op het economische, sociale en culturele vlak en gebeurtenissen op korte termijn, zoals oorlogen en de invloed van prominente politieke figuren. *Big History* bestudeert de geschiedenis van de aarde en van de mensheid als een doorgaande evolutie. Zij probeert de grote lijnen in de geschiedenis weer samen te brengen. Dat doet zij vanuit verschillende invalshoeken die elkaar aanvullen, zoals sterrenkunde, archeologie, geografie, sociologie en andere menswetenschappen zoals economie en godsdienstwetenschappen.

Schepen

Al tienduizenden jaren wordt er overal op de wereld gevaren, met kano's van uitgeholde boomstammen en van huiden, met boten van bundels riet en vloten van bamboe en hout. De eerste zeevaarders waren waarschijnlijk de Aboriginals van Australië, die omstreeks 50.000 voor de jaartelling met vloten de zee tussen Indonesië en Australië overstaken. Van die oude schepen is vrijwel niets behouden, er zijn alleen rotstekeningen en beeldjes van overgeleverd. In het noorden van Nederland, in Pesse, is een kano gevonden die dateert van omstreeks 10.000 jaar geleden.

Ook op de Middellandse Zee is al duizenden jaren zeevaart. De Egyptenaren voeren rond 3000 voor de jaartelling met zeilschepen vanaf de Nijl naar Libanon en andere gebieden in het Midden-Oosten, zoals Mesopotamië. De Feniciërs voeren tussen 1500 en 400 voor de jaartelling met schepen met een zeil en twee rijen roeiers. De oude Grieken hadden schepen met een zeil en drie rijen roeiers, triremen. De Griekse handelaars in Egypte gebruikten in de eerste eeuwen na de jaartelling ijzeren spijkers om de planken van hun boten te bevestigen; de oude Indische en Arabische schepen deden dat met de vezels van kokosnoten. De brede handelsschepen van de Romeinen, die graan uit Egypte haalden, voeren op zeil.

De Arabieren voeren vanaf de zevende eeuw in *dhow*s over de zeeën van hun wereldrijk. *Dhow*s – schepen die nog steeds bestaan – hadden een ronde kiel, een verhoogde achtersteven en een of twee zeilen en roeiriemen. Vanaf de dertiende eeuw gebruikten moslimkooplieden het kompas, overgenomen van de Chinezen. Zij zeilden op de moessonwinden op de Indische Oceaan.

In Noord-Europa waren de Vikingen uit Scandinavië uitstekende zeevaarders. Zij voeren vanaf eind achtste eeuw in houten langschepen of *drakkars* met zeil, riemen en gebogen kiel over de Noordzee, de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee. Na de Vikingen voeren de kooplieden

van de Hanze in Noord-Europa vanaf de twaalfde eeuw met koggen. Koggen hadden een mast, een rechte kiel en een vierkant dwarsgetuigd zeil.

De Chinezen voeren al duizenden jaren geleden op rivieren en zeeën. Rond 500 voor de jaartelling vonden zij het kompas uit. Vanaf de eerste eeuw van de jaartelling stuurden zij met een roer. Hun belangrijkste scheepstype was de jonk, een schip met meerdere vierkante zeilen.

De Italiaanse stadstaten voeren in houten galjoenen, die met bouten, kettingen en ijzerwerk verstevigd waren. Ze hadden een hoge boeg, een boegspriet en een verhoogde achtersteven, omringd met relingen. Roeiers roeiden de schepen in en uit havens, op zee werd gezeild.

Bij de exploratie van de Atlantische Oceaan werden er nieuwe, door Portugezen ontworpen zeewaardige scheepstypes gebruikt, zoals de kraak, een drie- of viermaster en de karveel, een driemaster die heel wendbaar was. Intussen waren er in Europa maritieme instrumenten ingevoerd die in China en de Arabische wereld al veel langer bestonden: het kompas, het astrolabium, het sextant en maritieme kaarten om de positie van schepen te bepalen. Veel kennis uit de oudheid op het gebied van wiskunde en sterrenkunde werd opnieuw bekend.

In de loop van de tijd werden handelszeilschepen groter. Klippers, barken en schoeners met drie of vier masten, met talrijke ingenieuze dwarszeilen en langszeilen, werden in de negentiende eeuw ingezet op de oceanen om tussen de continenten onder andere graan, thee en chilispeter te vervoeren. Deze zeilschepen bleven tot de jaren veertig in de twintigste eeuw varen.

Een ingrijpende verandering in de scheepsbouw was de overstap van hout naar ijzer en later staal, vanaf begin negentiende eeuw. In diezelfde tijd verschenen er ook stoomschepen op de oceanen. Daarna, begin twintigste eeuw, gingen schepen op stookolie varen en dat is nog steeds zo.

Vanaf eind negentiende eeuw deden olietankers hun intrede op de wereldzeeën, nadat overal in de wereld olievelden waren ontdekt. In de tweede helft van de twintigste eeuw werden super-tankers gebouwd. Met het gyrokompas, radio, radar en GPS konden schepen preciezer hun positie bepalen, de weersomstandigheden kennen en veiliger varen. Tankschepen vormen ongeveer 30 procent van de internationale zeevaart.

Rond 1960 vond er een revolutie plaats in de scheepvaart. In 1956 kocht de Amerikaanse wegebouwer Malcolm McLean twee oude tankschepen uit de Tweede Wereldoorlog, waarop hij stalen kisten plaatste en ze tot containervrachtschepen maakte. Die grote, op elkaar gestapelde kisten met internationale standaardmaten waren veel goedkoper en efficiënter dan de losse lading die ervoor vervoerd werd. Containerschepen verbreidden zich alom over de wereldzeeën en zorgden voor grote veranderingen in de wereldeconomie. Containervaart maakt 16 procent uit van de internationale scheepvaart. Bulkschepen voor grondstoffen, *multipurpose* schepen voor algemene lading, RoRo-schepen voor autovervoer, reeferen voor gekoelde groente en fruit vormen de rest van het vrachtvervoer. En dan zijn er nog cruiseschepen, veerboten, baggerschepen, sleepboten en vissersboten.

De rol van havens

Wat is de rol van havens in de geschiedenis? Havens distribueren van oudsher granen, metalen, voedsel, luxeproducten, wapens en vele andere goederen. Via havens zijn ook religies, tradities, liedjes, epidemieën verspreid.

Veel havens hebben een voorgeschiedenis van honderden of zelfs duizenden jaren. Vanaf de vijftiende eeuw kwam er vanuit Europa een koortsachtige ontdekkingsdrift op gang. Grote gebieden in Noord- en Zuid-Amerika, Afrika, Azië en Australië en de grondstoffen die daar waren,

werden door Europese landen in bezit genomen. In de veroverde gebieden stichtten de Spanjaarden, Portugezen, Engelsen, Nederlanders en Fransen havens, om de grondstoffen en producten uit deze gebieden naar Europa te vervoeren. Vele van deze koloniale havens zijn nu belangrijke wereldhavens, zoals Los Angeles, Santos, Hongkong, Singapore, Mumbai, Sydney.

In dit boek onderzoeken wij relatief veel Europese havens die al eeuwenlang actief zijn, maar die intussen voorbij zijn gestreefd door havens in Azië. In de rangorde van de honderd grootste wereldhavens ligt ruim de helft in Azië. China zorgt in zijn eentje voor 40 procent van alle containerverkeer op de wereld en heeft zeven havens in de top-10. Shanghai is de grootste haven van de wereld. Maar ook havens in de rest van Azië, bijvoorbeeld in Japan, Zuid-Korea, Maleisië, Indonesië, Vietnam, India, zijn belangrijke knooppunten in de wereldhandel.

China terug op het wereldtoneel

Op een avond, midden jaren negentig, gingen we op bezoek bij onze vriend André Gunder Frank (1929-2005). Hij was geboren in een joods gezin in Berlijn, vluchtte vanwege Hitler-Duitsland met zijn ouders naar Zwitserland en later de Verenigde Staten, studeerde economie bij Milton Friedman in Chicago – maar moest niets hebben van het neoliberalisme dat door Friedman werd gepredikt. Hij werd beroemd, samen met onder meer de Braziliaan Theotonio dos Santos – zie hoofdstuk 16 over Santos – door de *dependencia-theorie*: ontwikkelingslanden bleven afhankelijk van rijke landen, doordat zij zich er op bleven richten om grondstoffen uit te voeren naar rijke landen. Hij was dertien jaar hoogleraar in Amsterdam.

Frank was gekweld en opgewonden toen we binnenkwamen. ‘Ik moet al mijn werk herzien’, zei hij mistroostig, ‘ik heb het indertijd niet goed gezien.’ Hij was bezig met zijn laatste boek: *ReORIENT, Global Economy in the Asian Age* (1998), waarvoor hij zich verdiept had in de geschiedenis van China en waarin hij Marx, Weber, Braudel, Wallerstein en andere sociale wetenschappers bekritiseerde omdat zij uitgingen van een centrale en uitzonderlijke, exceptionele positie van Europa in de wereldeconomie. Dat klopt niet, zei Frank, Europa lag tot ongeveer 1800 economisch achter bij Azië: ‘Het Europese exceptionalisme en het Europese wonder zijn mythen op grond van een Eurocentrische ideologie.’

Frank gebruikte het beeld van een trein. Europa kon, dankzij de verovering van Latijns-Amerika vanaf 1500 en de aanvoer via schepen van vrijwel gratis zilver uit de zilverbijlen daar, zich inkopen in de dominante Aziatische economie, die al eeuwenlang geglobaliseerd was. Zo verwierf het met het geroofde zilver een plekje in de Aziatische trein en bezette later een hele wagon en pas in de negentiende eeuw ging het op de locomotief zitten, aldus Frank. Hij zag de opkomst van China als een terugkeer naar zijn eerdere positie als wereldmacht.

Opkomst van steden

Nadat zo'n 70.000 jaar geleden homo sapiens, onze voorouders, zich vanuit Oost-Afrika over de wereld verspreidden, leefden tienduizenden jaren lang overall op de aarde nomadische jagers en verzamelaars in groepen, die van plek naar plek trokken, op wild en vis jaagden, naar eetbare planten en vruchten zochten, vuur konden maken en onderling ruilhandel dreven. Zij spraken met elkaar, maakten muziek en vervaardigden rotstekeningen van dieren, handen en ook schepen.

Bijzonder is dat vanaf ongeveer tienduizend jaar geleden, toen de IJstijd afliep en het warmer werd, in verschillende gebieden op de aarde vrijwel tegelijk de landbouw opkwam: in het



Beringstraat

Noordzee

Londen

New York

Los Angeles

Lisboa

Marseille

Atlantische Oceaan

Middellandse Zee

Stille Oceaan

Santos

Valparaíso



Noordelijke IJszee

Oostzee

• Moermansk

• Hamburg

• Rotterdam

• Antwerpen

• Genua

• Piraeus

• Alexandria

• Dubai

• Mumbai

• Shanghai

• Hong Kong

• Singapore

Middelse Zee

• Cape Town

Indische Oceaan

• Sydney

2

ROTTERDAM

GRENZELOOS EN TOMELOOS

*Rotterdam is niet romantisch,
heeft geen tijd voor flauwekul,
is niet vatbaar voor suggesties,
luistert niet naar slap gelul.*

Jules Deelder (1944-2019), 'Rotown Magic', uit: *Vrijwel alle gedichten* (2004)

Rotterdam was lange tijd na de Tweede Oorlog een deprimerende bedoening, met gapende gaten in de straten. Het standbeeld *De verwoeste stad* van Ossip Zadkine, een wanhopige gestalte wiens hart ontbreekt, symboliseerde het trauma. Hitler-Duitsland was er in de jaren dertig van de twintigste eeuw mee begonnen, met het onaangekondigd bombarderen van steden om regeringen tot een snelle overgave te dwingen. Eerst gebeurde dat in Guernica in Spanje in 1937, waar Duitsland generaal Franco steunde bij zijn militaire staatsgreep tegen de democratische regering, toen in het Poolse Wieluń in 1939, dat Duitsland bombardeerde toen het Polen binnenviel. In 1940 vielen de Duitsers Nederland binnen en vernietigden met een luchtbombardement het hart van Rotterdam. Na de oorlog verliep de wederopbouw traag. Maar opeens, aan het eind van de twintigste eeuw, ging het snel. Terwijl de haven van Rotterdam al decennia aan een energieke opmars naar de Noordzee bezig was, maakte de stad een metamorfose door. Van een oorlogsinvaliden werd de stad een zelfverzekerde, glanzende bodybuilder.

Boottochtje door de oude havens

Om een beeld te krijgen van de oude haven, stappen we in de Leuvehaven aan boord van de sloep van een Rotterdamse binnenvaartschipper. Hij vertelt dat de Leuvehaven begon als een kreekje, dat eind zestiende eeuw werd uitgebaggerd. Hier konden schepen uit Nederlands-Indië aanmeren en binnenvaartschepen die bierbrouwerijen bevoorraadden. Er was ook eeuwenlang een belangrijke vismarkt.

We varen langs de Bierhaven, een insteekhaven van de Leuvehaven, en slaan vervolgens de Scheepsmakershaven in, die begin zeventiende eeuw werd aangelegd. Hier waren scheepswerven die in de zeventiende en achttiende eeuw ruim honderd schepen voor de Verenigde Oost-Indische Compagnie bouwden.

'Deze haven is zo veranderd!' zegt de schipper. 'In de Tweede Wereldoorlog is dit gebied plat gebombardeerd. Nu komt er de ene kantoortoren na de andere. Rood, wit, zwart, spiegelen, het maakt niet uit. Zo gauw er een oud gebouw vrij komt, wordt het afgebroken en komt er een nieuwe wolkenkrabber. De grond is onbetaalbaar hier.'



We varen onder bruggen door en komen in de Oude Haven, een van de oudste havens van de stad, uit de veertiende eeuw. De schipper stuurt de sloep de Wijnhaven in, die begin zeventiende eeuw gegraven is. Ook hier zijn de oude huizen tijdens het Duitse bombardement van mei 1940 vernietigd, alleen het vroegere hoogste kantoorgebouw van Europa, het Witte Huis, is gespaard gebleven.

We varen de Nieuwe Maas op. Het bootje danst op de golven. Opzij de bijna zwevende Erasmusbrug die de rivier overspant, ontworpen door architect Ben van Berkel en voltooid in 1996. De brug is een toonbeeld van lichtheid naast de wereld van staal en beton van de naburige Kop van Zuid, een schiereiland in de rivier dat vroeger onderdeel van de haven was. De ene opvallende toren staat hier naast de andere, zoals de hoge Maastoren van architect Cees Dam, een massief kantoor- en appartementengebouw met verspringende torens van Rem Koolhaas, het gebouw van het Rotterdamse Havenbedrijf, en de woontorens Boston, Seattle, New Orleans en Montevideo. Op de punt van de Wilhelminapier staat een laag gebouw uit begin twintigste eeuw, het beroemde hotel New York met zijn torentjes en jugendstil-ornamenten; het is een overblijfsel uit de tijd van de Holland-Amerika Lijn.

De sloep legt aan in Katendrecht, in de middeleeuwen een omdijkt dorp in de uiterwaarden van de rivier. In 1895 werd het door Rotterdam geannexeerd en kreeg het de grote insteekhavens Rijnhaven en Maashaven. In de twintigste eeuw bruisten hier havenindustrie, zeemanskroegen, hoerententen en obscure handel. Begin eenentwintigste eeuw kregen oude loodsen een culturele bestemming, werden er nieuwe woonhuizen gebouwd, kwam er een wandelpromenade en een strand langs de rivier. Het oude, witte passagiersschip SS Rotterdam kwam als een oerbeeld van verlangen naar de verte op de Kop van Katendrecht te liggen.

We steken de rivier over en gaan naar de Sint Jobshaven, een kleine insteekhaven die begin twintigste eeuw is gegraven voor de overslag van stukgoed. Hier werd in 1912 een groot veembouw neergezet, door het bedrijf Blaauwhoedenveem, een voorloper van het huidige Vopak, waar koloniale producten werden opgeslagen. Het dient nu voor woonappartementen. Weer steken we de rivier over en leggen aan in Heijplaat, een langgerekt schiereiland tussen de Waalhaven en de Eemhaven. Hier zat de Rotterdamse Droogdok Maatschappij, de RDM, die begin twintigste eeuw schepen bouwde en repareerde. Na het sluiten van RDM vervielen aanvankelijk de werfgebouwen, maar nu dienen ze voor onderwijs, exposities en kleine, op duurzaamheid gerichte bedrijven.

Op de kades van de Waalhaven staan hoge bergen lege containers. Kustvaarders, sleepboten en binnenvaartschepen liggen aangemeerd. We zijn aan het eind van de rondvaart; de schipper stuurt de sloep terug naar de Leuvehaven.

Geschiedenis van de haven

Op de Noordzeebodem, bij de aanleg van de Tweede Maasvlakte en bij de bouw van nieuwe wijken en kantoortorens in Rotterdam en omgeving, zijn sporen van oude menselijke aanwezigheid aangetroffen. Zo is er gereedschap van Neanderthalers gevonden, zo'n 100.000 jaar oud; vistuig en speerpunten voor de jacht van nomadische jagers, vissers en verzamelaars van zo'n 10.000 jaar geleden; boerengereedschap en sieraden van 5.000 jaar geleden en graven en grafgriften, met aardewerk, uit de tijd rond de jaartelling.

Vanaf de achtste eeuw vestigden zich mensen op de wat hoger gelegen oevers van het riviertje de Rotte, een zijrivier van de Nieuwe Maas; daaruit groeide het dorp Rotta, met houten huizen en boerderijen op kleine veenterpjes. Het omliggende veen werd in bouwland, weiland en tuingebied omgezet. Deze boeren dreven al handel, op deze plek is aardewerk uit België, Duitsland en Noord-Frankrijk gevonden. Door inklinking van het veen kreeg het dorp last van overstromingen door de Rotte en de Nieuwe Maas. Rond 1270 werd er een dam in de Rotte gelegd, om het achtergelegen polderland te beschermen. Die dam is nu de Hoogstraat, het begin van Rotterdam. De nederzetting werd groter; de bewoners waren vooral vissers, ze deden boerenwerk, dreven handel en legden havens en kaden aan. In 1299 kreeg Rotterdam stadsrechten; in 1360 werd er een muur, met grachten en singels, rond de driehoekig gevormde stad gebouwd. In 1525 kwam de Sint-Laurenskerk klaar, die er nog steeds staat, als een van de weinige gebouwen uit het laat-middeleeuwse verleden. Haringvisserij was een belangrijke bron van inkomsten.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog tegen de Spaanse overheersing, die nu de Nederlandse Opstand wordt genoemd (1568-1648), koos Rotterdam in 1573 de kant van Willem van Oranje en de opstandelingen. In die tijd was Johan van Oldenbarnevelt de belangrijkste bestuurder van Rotterdam. Hij zorgde voor de uitbreiding van de haven. Als raadspensionaris van Holland organiseerde hij in 1602 de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie, samen met stadhouder prins Maurits. Uit de vele kleine, met elkaar concurrerende scheepsmatschappijen die op Indië voeren om daar specerijen en andere kostbare waren te halen, vormden zij dit grote monopoliebedrijf, met VOC-afdelingen in Amsterdam, Zeeland, Rotterdam, Delft, Hoorn en Enkhuizen. De belastingen die de VOC moest betalen, waren een belangrijke bron van inkomsten voor de republiek.

De havenstad groeide gestaag. Begin zeventiende eeuw had Rotterdam 20.000 inwoners, aan het eind van de eeuw 50.000. In de negentiende eeuw kreeg Rotterdam steeds meer last van ver-

zanding van zijn waterwegen naar de zee. Daarom werd in 1830 het Voornse Kanaal aangelegd, dwars door het eiland Voorne om de zeevaart van Rotterdam naar de Noordzee mogelijk te maken. Na enkele decennia voldeed het niet meer omdat de schepen steeds groter werden.

De snelle ontwikkeling van de Rotterdamse haven in de negentiende eeuw houdt verband met grote veranderingen in Duitsland. In 1871 kwam, onder leiding van de Pruisische politicus Otto von Bismarck, de Duitse eenheid tot stand; daarvoor was Duitsland een lappendeken van tientallen kleine en grotere staten. Het Duitse rijk veranderde van een agrarische economie in een belangrijke industriestaat. En daarvan profiteerde Rotterdam; de haven werd de uitvalspoor van het industriegebied aan de Rijn en de Ruhr.

In 1863 nam de regering-Thorbecke een wet aan om terwille van de havens van Amsterdam en Rotterdam kanalen door de duinen langs de Noordzee te graven: het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg. Het Noordzeekanaal zou dure sluizen krijgen, bij IJmuiden; de Nieuwe Waterweg zou, door slim gebruik te maken van de stromingen van rivier en zee, geen sluizen krijgen en zichzelf moeten uitdiepen. Waterbouwkundig ingenieur Pieter Caland kreeg de opdracht om dat plan uit te werken. Hij liet dammen langs het kanaal bouwen, die twee kilometer de zee instaken om de heftige golven van de Noordzee te breken en de aanslibbing tegen te gaan. In 1872 kwam de Nieuwe Waterweg klaar, in 1877 werd hij verbreed en verdiept en tien jaar later was het een drukke vaarweg.

Rotterdam groeide onstuimig. Dorpen uit de omgeving werden stadswijken, nieuwe havens werden gegraven, zoals de Waalhaven, de Rijnhaven en de Maashaven, en landarbeiders kwamen van ver naar de stad om in de havens te werken. In 1920 woonden er rond de 500.000 mensen.

In mei 1940 werd het oude centrum van Rotterdam door Duitse bommenwerpers vernietigd. Een barbaarse actie van Hitler-Duitsland om Nederland tot een snelle capitulatie te dwingen. 24.000 huizen werden verwoest, minstens 800 mensen kwamen om, 80.000 mensen raakten dakloos. Na de Tweede Wereldoorlog werd de binnenstad niet hersteld zoals zij was geweest, maar volledig nieuw herbouwd, met flatgebouwen en nieuwe winkelstraten. Er kwamen veel gastarbeiders en immigranten op de hardwerkende stad af, er wonen nu zo'n 170 verschillende nationaliteiten, de helft van de inwoners heeft een buitenlandse achtergrond.

Er werden nieuwe havengebieden ontwikkeld, in de richting van de zee, zoals Pernis, het Botlekgebied, Europoort, de Eerste Maasvlakte. In 1962 werd Rotterdam de grootste haven van de wereld en bleef dat meer dan veertig jaar. In 2013 werd de Tweede Maasvlakte, een groot haven- en industriegebied dat in de Noordzee was aangelegd, in gebruik genomen.

In 1966 voer het eerste containerschip de Rotterdamse haven binnen, met 226 containers aan boord. Rotterdam werd een belangrijke containerhaven, mede door de grote hoeveelheid Amerikaans militair materieel dat regelmatig naar de Amerikaanse troepen in Duitsland verscheept werd. De schepen werden steeds groter. Tegenwoordig kan een groot containerschip zo'n 24.000 containers vervoeren.

Rotterdam is de grootste haven van Europa, *The Gateway to Europe*, voor de in- en uitvoer van talloze producten. Van oudsher is Nederland een distributieland, dat goede verbindingen heeft met andere landen in Europa en in de wereld, en Rotterdam speelt daarbij een belangrijke rol. Auto's, computers, olie en steenkool, chemische producten, agrarische grondstoffen, metaal, farmaceutische producten, militaire spullen en vele andere goederen vinden via binnenschepen, trucks en het spoor hun weg naar miljoenen mensen in Europa.



De Jan Molsen stoomt gestaag door. We zien aan de westkant een groot gebied met grijze gebouwen, loodsen, bruggen, vliegtuigen, kantoren, verschijnen. Dit is Finkenwerder, het gebied waar vliegtuigbouwer Airbus zit.

De veerboot legt aan bij de steiger van Altona, een drukke en smerige havenstad, die in 1937 in de aanloop naar de Tweede Wereldoorlog, bij Hamburg werd getrokken. Hitler wilde er wolkenkrabbers bouwen, een enorme volkshal en een brug over de Elbe, maar de haven werd tijdens de oorlog grotendeels verwoest door de geallieerden en van alle opgeblazenheid kwam niets terecht. Maar nu verrijst er een keten van avantgardistische en futuristische stalen, glazen en betonnen gebouwen, waarin maritieme bedrijven, designkantoren, rederijen, restaurants en woningen zijn gevestigd.

In Altona zijn al veel mensen op de been. Passagiers komen aan boord. Nu varen we langs een van de vele insteekhavens van Hamburg, de containerterminal Tollerort. Enorme blauw met rode kranen verheffen zich boven het water. Een groot containerschip ligt aangemeerd. Ernaast kleinere containerschepen en iets verderop een gigantisch lichtblauw containerschip, de Mary Maersk uit Svendborg. Dan passeren we de cruisehaven, waar een blinkend wit schip, de MSC Preziosa, ligt dat door kleine boten wordt bevoorraad met voedsel en brandstof. De haven is een labrynt van kanalen, insteekhavens, dokken, fabrieken, loodsen, hypermoderne kades en verwaarloosde havengedeeltes.

We varen langs de legendarische scheepswerf van Blohm+Voss. Droogdokken, reparatiewerven, kranen, oude en nieuwe gebouwen. En even later rijst het zilverkleurige, dansende gebouw van de Elbphilharmonie op, een majestueus concertgebouw. We zijn in het hart van Hamburg, bij de landingsbruggen Sankt Pauli, waar het een gekrioel is van mensen, veerboten en toeristen-

bootjes. Ook het oude vrachtzeilschip Rickmer Rickmers uit 1896 ligt er, dat in de salpetervaart op Chili voer. Het is nu een museumschip.

Haventekeningen

Het havengebied van Hamburg is fascinerend en schilderachtig. Veel beroemde kunstenaars hebben hier gewerkt, zoals Emil Nolde en Lovis Corinth. En nog steeds zijn schilders hier bezig. Op een expositie zagen we tekeningen van Karl-Friedrich Hacker. Snelle, met balpen en waterverf gemaakte panoramische schetsen van de Elbe, kanalen, zeeschepen, kranen, bruggen, verkeerswegen, elektriciteitsmasten, tunnels.

Hacker woont in Itzehoe, een stadje ten noordwesten van Hamburg. Door een gebied met boomkwekerijen, bossen en tuincentra rijden we over een bochtige weg naar zijn huis, waar hij met zijn oude vader woont. Vroeger trok hij een tijdlang op een tractor met een bouwkeet erachter door Europa; op deze trage reizen maakte hij tekeningen van wat hij tegenkwam. Hij is graficus, initiatiefnemer van El-Mail-Tao, waarbij kunstenaars uit veel landen hem hun werk toezenden dat hij inbindt en weer verspreidt. Hij heeft een uitgeverij: Bauwagen.

Wat spreekt hem aan in de haven van Hamburg? 'De moderne wereld, die achter gesloten poorten werkt, fascineert me. Dit monstrueuze apparaat, dat steeds grotere schepen en kranen en een uitgebaggerde rivier nodig heeft. Door de haven van Hamburg te tekenen heb ik mij die vreemde wereld een beetje toegeëigend, om er over na te denken en hem misschien te begrijpen. Voor snelle schetsen zijn waterverf en balpen goed materiaal. Niet meer maar ook niet minder.'

Geschiedenis Hamburg

Begin achtste eeuw vestigden Saksische boeren zich op de plek waar de rivieren Alster, Bille en Elbe samenkwamen. Ze deden aan akkerbouw, lieten hun vee grazen, hadden bootjes en dreven handel. Ze bouwden in de achtste eeuw een burcht, de Hammaburg, waarvan in 2014 de resten op het Domplein van Hamburg zijn teruggevonden. In 832 kwam de benedictijner monnik Ansgar uit Noord-Frankrijk naar de Hammaburg om de onwillige mensen daar in het onherbergzame noorden tot het christendom te bekeren. Hij stichtte er een kerk en een abdij en werkte als bisschop aan de kerstening van Denemarken en het zuiden van Zweden; hij doopte mensen in de Vikingensteden Haithabu en Ribe. Maar de Vikingen sloegen terug en verwoestten de Hammaburg, de kerk en het klooster van Hamburg en dat gebeurde keer op keer: de houten gebouwen en huizen gingen in vlammen op.

In de elfde eeuw begon men kerken van baksteen te bouwen. Met een vervalste oorkonde uit 1189 van keizer Friedrich Barbarossa kreeg Hamburg stadsrechten, het recht op vrije scheepvaart in de Elbe, het recht op vrij warenverkeer, vrije visvangst, vrije weidegrond en houtkap.

Hamburg ontwikkelde zich tot een vrije handelshaven. De schepen liepen vanuit Utrecht, Brugge, Gent, Londen, de Scandinavische en Oostzeelanden en Rusland binnen, met pelzen en was, linnen, vet, haring, wol, zout. Eind dertiende eeuw woonden er zo'n 5.000 mensen in de stad, vooral geconcentreerd langs de Alster. De Alster diende als binnenhaven, er stonden molens om meel, olie en papier te maken. Er kwam een verbindingskanaal met de havenstad Lübeck.

Hamburg werd in 1321 lid van de Hanze, een verbond van zo'n 70 grote en 130 kleinere handelssteden in Noord-Europa, waarin het in 1410 een leidende rol kreeg. Al die tijd hadden de Hanzesteden veel last van piraten; als men de zeerovers te pakken kreeg werden ze onthoofd en hun

Uitgave

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com

Tekst

Aafke Steenhuis
Jan Joost Teunissen

Illustraties

Aafke Steenhuis

Fotografie

Joop van Putten

Kaarten

Richard Bos

Vormgeving

Ontwerp omslag: DeLeeuwOntwerper(s), Den Haag
Opmaak binnenwerk: Crius Group

© 2023 WBOOKS Zwolle / de auteurs

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

ISBN 978 94 625 8591 1
NUR 680



Aafke Steenhuis

(1946) is schrijfster en schilder. Ze studeerde Nederlands en Spaans aan de Rijksuniversiteit Groningen. In 1973 woonden en werkten Aafke en Jan Joost

in Chili en schreven daarover hun eerste boek. Van 1974-1990 was Aafke redacteur cultuur en Latijns-Amerika voor het weekblad *De Groene Amsterdammer*. In 1991 richtte ze met Jan Joost en anderen de Golfgroep op, een discussiegroep van linkse intellectuelen over internationale politieke thema's. Aafke schreef ruim twintig boeken, zie www.aafkesteenhuis.nl. Aafke maakte de illustraties in dit boek.



Jan Joost Teunissen

(1948) studeerde sociologie in Groningen en Wageningen. Als student werkte hij een half jaar in Chili in de landhervorming, maar door de staatsgreep daar kon

hij dat werk niet voortzetten. Als medeoprichter en onderzoeker van het Nederlandse Chili Comité zette hij zich in voor de terugkeer van de democratie in Chili en in andere dictaturen in Latijns-Amerika. In 1987 richtte hij een internationaal onderzoekscentrum op, het Forum on Debt and Development (FONDAD), dat het internationale financiële systeem wilde verbeteren. Jan Joost is co-auteur en redacteur van een dertigtal economische boeken in het Engels, zie www.fondad.org. Ook publiceert hij in het Nederlands.

Sinds 2013 reisden Aafke en Jan Joost naar grote internationale havens voor hun onderzoek naar globalisering en naar de geschiedenis van wereldhavens: www.degrotewildevaart.nl.

De grote wilde vaart

Wereldhavens en globalisering

Scheepvaart, havens en handel zijn essentieel voor de mensheid. Oceanen, zeeën en rivieren beslaan ruim twee derde van het aardoppervlak. Al in de oudheid vervoerden mensen hun spullen in vloten, kano's en zeilboten over het water. Nu varen ze met containerschepen, bulkschepen en tankers over de oceanen. De wereldhandel gaat voor 90 procent per schip van haven naar haven. Havens zijn de knooppunten van de wereldsamenleving.

Maar havens en wereldhandel raken makkelijk ontwricht: een scheepsongeluk in het Suezkanaal, de coronapandemie, oorlogen, klimaatverandering, geopolitieke spanningen. Wat gebeurt er in die wereldhavens? Hoe zijn ze ontstaan? Hoe hebben ze zich ontwikkeld? Hoe hebben de havens in China zich zo enorm kunnen uitbreiden? Kunnen havens eindeloos blijven groeien, of niet? Wat doen ze aan de klimaatverandering en energietransitie? Hoe ziet de maritieme wereld er straks uit?

Dat zijn vragen die Aafke Steenhuis en Jan Joost Teunissen zich stelden. De afgelopen tien jaar reisden ze naar cruciale en kleurrijke havens in de wereld, zoals Shanghai, Singapore, Mumbai, Dubai, Alexandrië, Kaapstad, Rotterdam, Hamburg, Marseille, Genua, Los Angeles, Santos. Tijdens die reis om de wereld spraken zij met havenexperts, economen, schrijvers en sociologen. Met als resultaat een even liefdevolle als kritische beschouwing in boekvorm: *De grote wilde vaart, wereldhavens en globalisering*.

WWW.WBOOKS.COM



9 789462 585911