

JAN
WERNER

HOLLAND 1

ZEELAND UND DIE SÜDLICHEN PROVINZEN

TÖRNFÜHRER

5.
AUFLAGE



DELIUS KLASING

JAN
WERNER

HOLLAND 1

ZEELAND UND DIE SÜDLICHEN PROVINZEN

TÖRNFÜHRER

DELIUS KLASING VERLAG

Alle in diesem Buch enthaltenen Angaben und Daten wurden von dem Autor nach bestem Wissen erstellt und von ihm sowie vom Verlag mit größtmöglicher Sorgfalt überprüft. Gleichwohl können wir keinerlei Gewähr oder Haftung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der bereitgestellten Informationen übernehmen. Die hier zur Verfügung gestellten Pläne dienen lediglich zur Orientierung und nicht zur Navigation; sie ersetzen also keine See- bzw. Sportbootkarten oder andere offizielle nautische Unterlagen, deren Mitführung in aktueller Fassung wir dringend empfehlen.

Wir hoffen, dass Ihnen dieses Buch viel Freude bereitet. Falls Sie Anregungen haben sollten, was wir in Zukunft noch besser machen können, schreiben Sie uns bitte an reiselektorat@delius-klasing.de. Korrekturen veröffentlichen wir im Interesse aller Leser unter www.delius-klasing.de auf der jeweiligen Produktseite.

5., vollständig überarbeitete Auflage
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Folgende Ausgaben dieses Werkes sind verfügbar:
ISBN 978-3-667-11747-2 (Print)
ISBN 978-3-667-12015-1 (Epub)

Fotos: Jan Werner - außer Cover: mauritius images/Peter Horree/Alamy, S. 90:
Leoniek van der Vliet/Shutterstock.com
Karten und Pläne: Christine Jacob - außer Umschlaginnenseite: INCH3, Bielefeld
Lektorat: Christine Siedle
Umschlaggestaltung: Felix Kempf, www.fx68.de
Layout: Christine Jacob, Schwerin
Lithografie: Mohn Media, Gütersloh
Datenkonvertierung E-Book: Bookwire - Gesellschaft zum Vertrieb digitaler
Medien mbH

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise vervielfältigt oder an Dritte weitergegeben werden.

www.delius-klasing.de

Inhalt

I. Land und Leute

Die zwölf Provinzen

Der Kampf mit dem Meer

Auf der Bühne der Weltgeschichte

Religion und Toleranz

Die Frachtfahrer Europas

Das Goldene Jahrhundert

Der Abstieg

Holländer und Deutsche

II. Nautisches Holland-Lexikon

Die Sprache unserer holländischen Nachbarn

III. Auf den großen Flüssen

Törnvorschlag 1: Waal und Merwede

Von der Grenze nach Dordrecht und zum Biesbos

Törnvorschlag 2: Neder Rijn und Lek

Vom Pannerdenskanaal über Neder Rijn, Lek und Merwedekanaal nach Gorinchem

Törnvorschlag 3: Die Gelderse IJssel

Vom IJsselkop zum Ketelmeer

Törnorschlag 4: Die Limburgse Maas
Von Maastricht zu den Mooker Plassen

Törnorschlag 5: Die Maas
Von Grave bis Drimmelen

IV. Auf den Gewässern von Zeeland

Törnorschlag 6: Hollands Diep und Haringvliet
Von Drimmelen nach Hellevoetsluis

Törnorschlag 7: Grevelingen
Von den Volkerak-Schleusen nach Herkingen

Törnorschlag 8: Oosterschelde und Veerse Meer
Von Bruinisse nach Tholen

Törnorschlag 9: Auf der Westerschelde
Von Vlissingen nach Antwerpen und zurück in die
Oosterschelde

V. Im grünen Herzen

Törnorschlag 10: Die Vecht
Von Muiden nach Utrecht

Törnorschlag 11: Hollandse IJssel und Nieuwe Maas
Von Utrecht nach Rotterdam

Törnorschlag 12: Durch Zuid-Holland
Von Rotterdam nach Amsterdam

Törnorschlag 13: Amsterdam
Mitten durch die Stadt

Register

I. Land und Leute



Holzschuhe, Tulpen und Windmühlen, dieser Dreiklang kommt einem wohl als Erstes in den Sinn, wenn man an Holland denkt: eigentlich unzeitgemäße Gedanken bei einem Land, das eine ebenso leistungsfähige wie hoch spezialisierte Industrienation ist. Doch das ist das Merkwürdige, vielleicht auch Einmalige bei dem kleinen Königreich: Holland, auf der einen Seite das Land der sechsspurigen Autobahnen von Utrecht, der gigantischen Chemiewerke an der Westerschelde, des Welthafens Rotterdam, der Hochöfen von IJmuiden und der Elektronikindustrie von Eindhoven, ist auf der anderen Seite das Land der weiten Seen und großen Flüsse, der stillen Kanäle, dunklen Torfmoore und der weltabgeschiedenen Dörfer, aber auch der prächtigen Hafenstädte aus dem Goldenen Jahrhundert.

Die zwölf Provinzen

Von Holland zu sprechen, wenn man die Niederlande meint, ist eigentlich nicht richtig, obwohl es so üblich ist. Holland heißen in Wirklichkeit nur zwei Provinzen, nämlich Zuid-Holland und Noord-Holland. Die anderen sind Friesland, Groningen, Geldern, Drenthe, Overijssel, Utrecht, Limburg, Noord-Brabant, Zeeland und schließlich Flevoland, die jüngste Provinz: zwei Polder, die bei der Trockenlegung der Zuiderzee gewonnen wurden. Alle zusammen bilden sie das Königreich der Niederlande, das *Koninkrijk der Nederlanden*, mit Den Haag als Regierungssitz, aber Amsterdam als Hauptstadt.

Mit dem Auto hat man es schnell durchquert: Von Nord nach Süd misst es 300 km, von West nach Ost gar nur 200, und mit 41 160 Quadratkilometern ist es etwa so groß wie die Schweiz. Ein knappes Fünftel der Niederlande besteht

allerdings aus Wasser, wovon man das meiste mit dem Boot befahren kann, und dann wird aus dem kleinen Land plötzlich ein ziemlich großes, nämlich ein vielfältiges, faszinierend abwechslungsreiches Revier. Große Seen, Meere genannt, prägen das Bild dieser Landschaft ebenso wie die nicht minder großen, aber flachen Teiche, die Plassen, und dazu das typisch holländische Netz der Kanäle und Wasserstraßen. Ein Drittel des gesamten Staatsgebietes liegt tiefer als der Meeresspiegel: Die Niederlande waren und sind ein von der See bedrohtes Land, das seine Menschen in zähem Ringen mit den Naturgewalten erst bewohnbar gemacht haben.

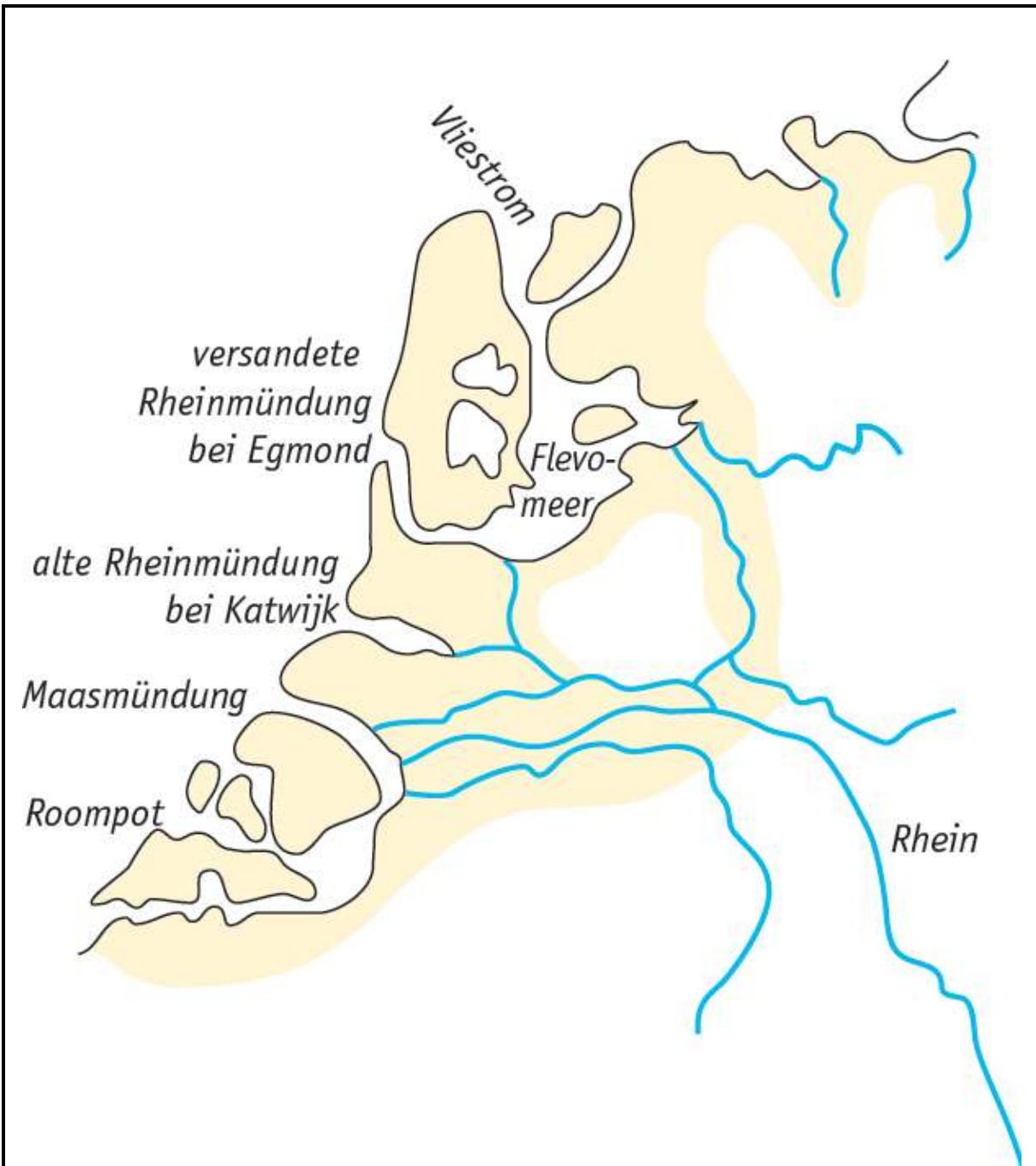
Der Kampf mit dem Meer

»Der Ozean dringt mit zwei Gezeiten am Tag und in der Nacht in gewaltiger Breite und mit unermesslichen Wellen ins Land ein, sodass man bei diesem ewigen Kampf der Natur bezweifelt, ob denn der Boden zur Erde oder zum Meer gehört. Dort lebt ein unglückliches Volk auf Hügeln, besser gesagt, auf Erhebungen, die es mit eigener Kraft aufgeworfen hat.« Mit diesen Worten schilderte vor 2000 Jahren der römische Geschichtsschreiber Plinius das Land zwischen den Flüssen und dem Meer.

Der erste Versuch jener »unglücklichen Menschen«, die in dem sumpfigen, nebligen Wasserland lebten, sich zu schützen, waren die *Terpen*, künstlich aufgeworfene Hügel, auf denen man Haus und Stall baute. Viele holländische Städte haben sich später aus solchen Terp-Siedlungen entwickelt, Leeuwarden und Dokkum zum Beispiel. Der nächste Schritt bestand darin, diese Hügel miteinander zu verbinden. So entstanden die Deiche und schlossen sich zu einem Ring; dann war im Innern ein Polder entstanden, ein *Waard*, wie es in Holland heißt.

Wie aber sollte man das nasse, vom emporquellenden Wasser bedrohte Land trocken bekommen? Mit den für Holland so typischen Windmühlen schaffte man auch das. Im 16. und 17. Jahrhundert gab es davon Tausende, mit denen das Land buchstäblich trocken gemahlen wurde. So entstanden, vor allem im 17. Jahrhundert, die riesigen Polder Noord-Hollands, die in der ganzen Welt als *Hollands Glorie* bewundert wurden.

Die wirklich gigantischen Projekte aber waren erst mit den technischen Möglichkeiten unserer Zeit zu realisieren, auch wenn es schon lange davor solche Pläne gab: das Zuiderzee-Projekt (s. Band 2) und den Delta-Plan (vgl. [S. 96](#)).



Das »Niedere Land«, wie es zur Zeit der Römer ausgesehen haben mag. Im großen und ganzen hatte es damals die gleiche Form wie heute. Nur der Rhein nahm einen ganz anderen Verlauf. Von seiner nördlichsten Mündung, die damals schon versandet war, ist Het IJ, das Gewässer, an dem der Amsterdamer Hafen liegt, übriggeblieben. An seinen mittleren Verlauf erinnert der Oude Rijn, ein heute recht schmales und auch unbedeutendes Gewässer, das sich nahe Katwijk vor den Dünen totläuft. Die farbigen Flächen zeigen die Gebiete, die immer wieder von Überschwemmungen bedroht waren.

Zieht man indes die Bilanz dieses jahrhundertelangen Ringens mit dem Meer, dann ist das Ergebnis ebenso überraschend wie ernüchternd: In den Jahrhunderten unermüdlichen Deichbaus und Trockenlegens sind zwar 520000 Hektar Land gewonnen worden, aber auch 560000 Hektar verloren gegangen. Und doch stimmt der Spruch: Gott schuf die Erde, der Holländer schuf sich sein Land.

Wahrscheinlich versteht man den Charakter des Holländers am besten aus diesem ewigen Kampf mit dem Meer. Er erfordert Geduld, Gelassenheit, vor allem aber Zähigkeit und Ausdauer, denn Rückschläge waren zuweilen häufiger als Erfolge. Man geht hier bedächtig ans Werk, ist unerschrocken, zuversichtlich, aber auch vorsichtig, denn die See verzeiht einem keinen Fehler. Diese Wesensart hat früh schon das Leben und die Politik des Landes geprägt. Sie kommt treffend zum Ausdruck im Wahlspruch Willems von Oranien, des »Vaters des Vaterlandes«: »Weitermachen, selbst wenn die Lage aussichtslos erscheint! Durchhalten, auch wenn kein Erfolg in Aussicht!«

Auf der Bühne der Weltgeschichte

Obwohl von außen gesehen »der« Holländer als ein recht ausgeprägter, unverwechselbarer Menschenschlag erscheinen mag, handelt es sich bei der niederländischen Bevölkerung in Wahrheit um ein ziemliches Gemisch. In das ursprünglich von Kelten bewohnte Land drangen lange vor der christlichen Zeitrechnung germanische Stämme ein, die sich vor allem in Zeeland niederließen. Dann (55 v. Chr.) kamen die Römer und nahmen einen Teil des Landes in Besitz: die Provinz Batavia, die von Süden her etwa bis zum Neder Rijn reichte. Im Osten des Landes siedelten in den

ersten nachchristlichen Jahrhunderten Sachsen, im Süden Franken und im Norden und Westen Friesen. Im 8. Jahrhundert unterwarfen die Karolinger dann die Sachsen und Friesen: Teile der heutigen Niederlande gehörten deshalb vom 6. bis 9. Jahrhundert zum Fränkischen Reich. Einige Jahrhunderte lang waren die Niederlande dann auch Teil des »Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation«. Viel mehr verband die einzelnen Provinzen denn auch nicht miteinander, sei es nun das Herzogtum Geldern, das Bistum Utrecht oder andere. Man ging seinen Geschäften nach und kümmerte sich ansonsten wenig um den kaiserlichen Statthalter, der im fernen Brüssel residierte.

Lange Zeit lebte es sich also wahrlich nicht schlecht unter dem deutschen Reichsdach. Das sollte sich aber ändern, als immer mehr Niederländer sich dem neuen Glauben Luthers zuwandten und damit den Zorn ihres Landesherrn herausforderten. Nach der Abdankung Karls V. waren 1556 die Provinzen an seinen Sohn Philipp II. von Spanien gefallen. Seine Allerkatholischste Majestät unterdrückte den neuen Glauben mit unbarmherziger Härte und provozierte damit einen Kampf, in dem die vermeintlich so schwachen niederländischen Provinzen, das Land der Heringsfischer und Torfstecher, eines Tages siegen und das spanische Weltreich zum Einsturz bringen sollten.

Doch noch war es nicht so weit. Zwar begann es in den Niederlanden zu brodeln, sodass sich eine Abordnung von 400 niederländischen Adligen mit dem Ersuchen um mehr Glaubensfreiheit zum Statthalter nach Brüssel begab. Hochmütig wurden sie abgewiesen. Ein spanischer Grande prägte das Wort von niederländischem »Gueux« - Lumpengesindel - und gab damit ahnungslos den Glaubenskämpfern ihren Namen. Sie verballhornten das Schimpfwort zu Geusen, und bald machten die Wassergeusen den stolzen Spaniern das Leben recht sauer,

in einem Krieg, in dem es nicht mehr allein um den rechten Glauben, sondern bald auch um handfeste Geschäftsinteressen ging. Die Holländer pflegten nämlich gute Handelsbeziehungen mit Portugal, das mit Spanien überquer und verfeindet war, und deshalb sollte nicht nur die neue Religion verboten werden, sondern auch noch dieser Handel.

Der Kampf begann. Die Wassergeusen tauchten mit ihren kleinen, flach gehenden Schiffen aus dem Nebel auf, schlugen blitzschnell zu und verschwanden wieder, ehe der Gegner sich besann. Folgten ihnen aber spanische Truppen, dann durchstach man notfalls auch die Deiche, sodass die wärmegewohnten Spanier plötzlich bis zum Bauch – oder noch tiefer – im eiskalten Wasser standen und vergeblich nach einem Feind Ausschau hielten, der längst verschwunden war.

Langsam neigte sich die Waage zugunsten der Aufständischen; statt allein Angriffe aus dem Hinterhalt zu führen, wagte man jetzt die offene Konfrontation: 1572 belagerten und stürmten die Wassergeusen die starke Festung Brielle in der Maasmündung, ein unglaublicher Erfolg, der den Aufständischen viel Zulauf brachte. Philipp schickte nun den harten Herzog Alba mit einem starken Heer in den protestantischen Norden. Nach langer Belagerung und erbittertem Kampf fiel Haarlem, aber Leiden hielt stand. Albas Feldzug war kein rechter Erfolg beschieden, und letztlich erreichte er mit seiner Härte das Gegenteil von dem, was er bezweckte – statt das Land zu befrieden, loderte jetzt überall offen der Aufstand. Der Herzog resignierte und kehrte als geschlagener Mann nach Spanien zurück.

Philipp sah sich gezwungen, den Holländern ein Stück entgegenzukommen: 1579 wurde den Niederlanden im *Friedenspakt von Gent* die Religionsfreiheit zugestanden,

doch darum allein ging es längst nicht mehr, jetzt wollte das Land die volle Unabhängigkeit und Freiheit. Im gleichen Jahr schlossen sich deshalb die sieben nördlichen Provinzen zur *Utrechter Union* zusammen und wählten Willem, den Prinzen von Nassau-Oranien, zum Statthalter. Nun war der Aufstand organisiert, vor allem: Die Holländer hatten endlich eine einheitliche, starke Führung. Der Freiheitskampf des kleinen Landes sollte siegreich enden, aber es sollte lange dauern. Erst 80 Jahre später, im Westfälischen Frieden von 1648, als die Unabhängigkeit der *Republik der Generaalstaaten* besiegelt wurde, war das Land hinter den Deichen frei.

Religion und Toleranz

In der Zeit des großen Freiheitskampfes, in den Jahren religiösen und geistigen Umbruchs, wurde das Land zu einem Hort des Humanismus und der Aufklärung. Protestanten aus Salzburg, Hugenotten aus Frankreich und Juden aus Portugal, alle vertrieben wegen ihres Glaubens oder ihrer Weltanschauung, fanden hier eine neue Heimat. Die Niederländer, weltoffen und vor allem tolerant, nahmen sie alle auf, nicht zum eigenen Schaden, denn die Flüchtlinge brachten Kenntnisse und Fertigkeiten mit, die dem Lande bald zum Vorteil gerieten. Es seien hier nur drei der Männer erwähnt, die den Ruhm Hollands, Hollands Glorie, erstrahlen ließen: der jüdische Philosoph Spinoza, der französische Naturwissenschaftler Descartes und der englische Philosoph, Politiker und Pädagoge John Locke.

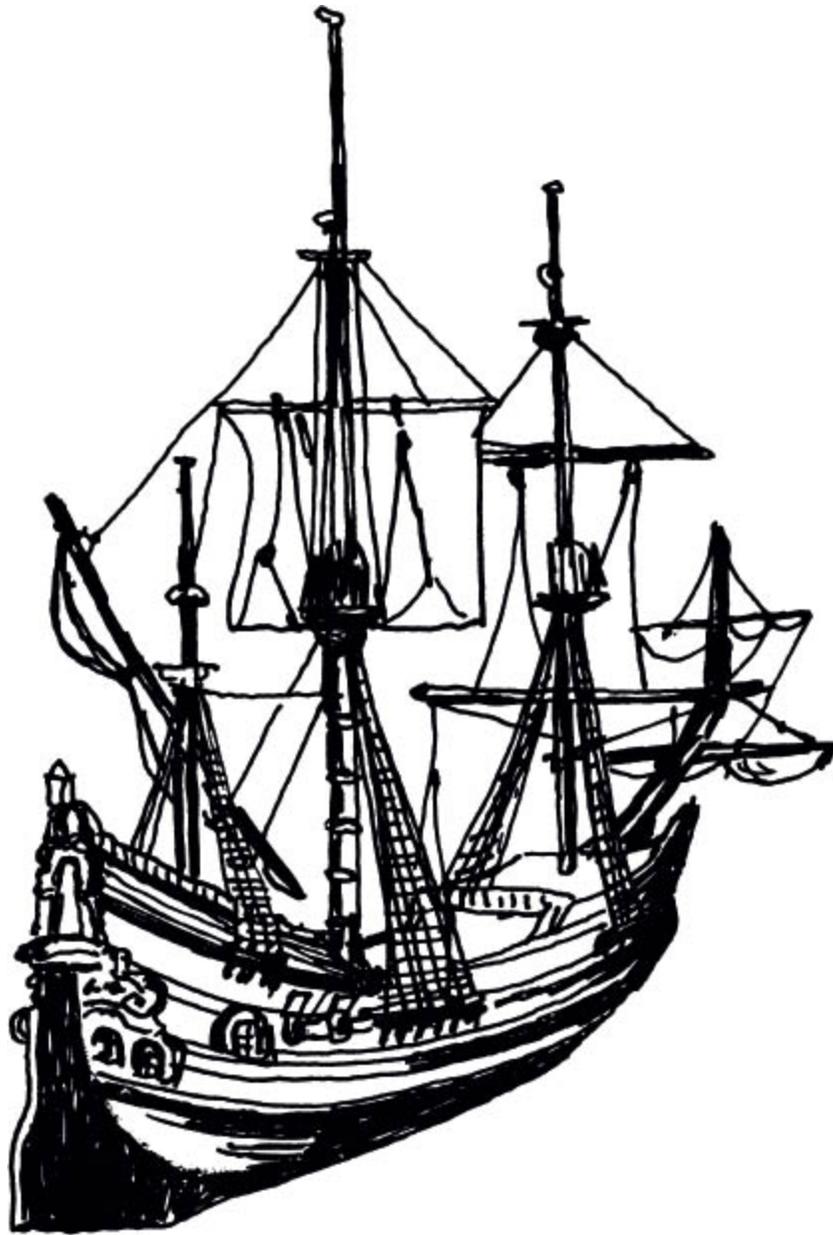
Die heute noch ausgeprägte Toleranz des Holländers, die allerdings keineswegs die Aufgabe der eigenen Weltanschauung bedeutet, hat ihren Ursprung in jener Zeit. Sie gehört zu seinen hervorstechenden Eigenschaften, genauso wie sein unbändiger Freiheitswille und seine Aufmüpfigkeit gegen jede Art von Obrigkeit.

Heute sind 21 Prozent der Bevölkerung Protestanten, 29 Prozent sind katholisch und der Rest ist überwiegend konfessionslos. Die frühere Unterscheidung: hier protestantischer Norden, dort katholischer Süden, hat sich verwischt. Geblieben aber ist die strenge Trennung der Konfession, die bis ins kleinste Dorf hineinreicht, wo die Konfessionen eigene Schulen, eigene Kindergärten usw. haben und wo selbst Jugendgruppen und Gesangsvereine nach Religionen getrennt sind. Die Holländer gebrauchen für diesen Zustand das Wort »Versäulung«; damit ist die Einbindung des Einzelnen in eine weltanschauliche oder religiöse Gruppe gemeint. Diese »Säulen« tragen den Staat mindestens genauso sehr wie die politischen Parteien; sie geben dem Ganzen Stabilität und dem Einzelnen Geborgenheit. Da der Mensch jedoch schon immer den eigenen Glauben mit einer gewissen Selbstgerechtigkeit vertreten hat, könnte ein Staatswesen von dieser räumlichen Beengtheit, dessen Bevölkerung auch noch besonders aufeinander angewiesen ist, nie und nimmer funktionieren, wenn man nicht gegenüber den Andersdenkenden eine weitgehende Toleranz an den Tag legen würde. So mancher scheinbare Widerspruch in der Mentalität und im Handeln unserer holländischen Nachbarn wird verständlich, wenn man sich die Mühe macht, etwas mehr über ihre Geschichte und religiöse Vergangenheit zu erfahren.

Die Frachtfahrer Europas

Am Ende des 16. Jahrhunderts, während das Land im Kampf um seine Freiheit große Opfer brachte, wurde nahezu unbemerkt auch der Grundstein für den Aufstieg Hollands zur ersten Seemacht der Welt gelegt.

In Hoorn, einer Hafenstadt an der Zuiderzee, war 1595 ein Schiff vom Stapel gelaufen, das schon bald den Welthandel revolutionieren sollte: die *Vleute*, auch *Fluit* oder *Fluytship* genannt. Es war ein etwas merkwürdig aussehendes Schiff, ziemlich schmal, mit geringem Tiefgang und einem extrem hoch gezogenen Achterschiff; wichtiger als diese Äußerlichkeiten aber war die völlig neue Takelage, die es dem Schiff erlaubte, höher an den Wind zu gehen, als es die traditionellen Koggen vermochten, wobei man außerdem noch weniger Mannschaften benötigte. Mit diesen Vleuten, die die Holländer ihr *werkzeepaard*, ihr »Arbeitspferd zur See«, nannten, wurden die Niederlande binnen Kurzem zur beherrschenden Seemacht der Erde, denn mit der schnellen und einfachen Vleute konnten sie so niedrige Frachttarife anbieten, dass kein anderer in der Lage war, dagegenzuhalten.



Vleute aus dem 17. Jahrhundert.

Zur Blütezeit der niederländischen Schifffahrt liefen unter der rot-weiß-blauen Flagge der Generaalstaaten 16 000 Schiffe; das waren viermal soviel wie England, Schottland und Frankreich zusammen hatten. Und hinter dieser so gewaltigen Seemacht stand ein kleines Volk von kaum vier Millionen Menschen.

Im gleichen Jahr, in dem die erste Vleute vom Stapel lief, 1595, brach in Amsterdam ein kleines, aus nur vier Schiffen bestehendes Geschwader auf, um einen Handelsweg zu den Gewürzinseln, dem heutigen Indonesien, zu suchen. Drei Jahre später waren drei wieder daheim, so voll mit Spezereien beladen, dass die Expedition einen Gewinn von 400 Prozent einbrachte. Dieser Erfolg löste nun einen wahren Wettlauf zu den fernen Inseln aus. Schon im Jahr darauf machten sich 80 Schiffe auf den Weg, und von Jahr zu Jahr nahm ihre Zahl zu. Doch dies alles verlief so ungeregt, so typisch holländisch-individualistisch, dass der Staat sich gezwungen sah, einzugreifen und den Orienthandel in die Hand zu nehmen und zu organisieren.

1602 wurde deshalb die *Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC)* gegründet, eine Art Aktiengesellschaft, mit Kammern in den wichtigsten Handelsstädten. Die VOC wurde bald zur mächtigsten und reichsten Handelsgesellschaft der Erde. Sie kontrollierte völlig den Handel mit Hinterindien: Die bis dahin dominierenden Portugiesen wurden mit brutaler Gewalt vertrieben. 1614 folgte die *Noordse of Groenlandse Compagnie*, die sich dem Walfang verschrieb, und 1621 entstand die *Westindische Compagnie*, die Stützpunkte in Afrika und Brasilien unterhielt und vor den Westindischen Inseln auf Kaperfahrt gegen die spanischen Silberflotten ging. Langsam war so, verglichen mit dem Mutterland, ein riesiges Kolonialreich entstanden, waren doch auch in Nordamerika mit Nieuw Amsterdam (New York) und im südlichen Afrika mit der Kapprovinz noch weitere Besitzungen hinzugekommen.

Um diese Kolonien, vor allem aber um den Handel zu sichern, musste nun eine starke Kriegsflotte aufgebaut werden, die in den fünf Admiralitäten von Zeeland, der Maas, Amsterdam, dem Noorderkwartier und Friesland organisiert war. Doch diese überaus machtvolle Flotte war

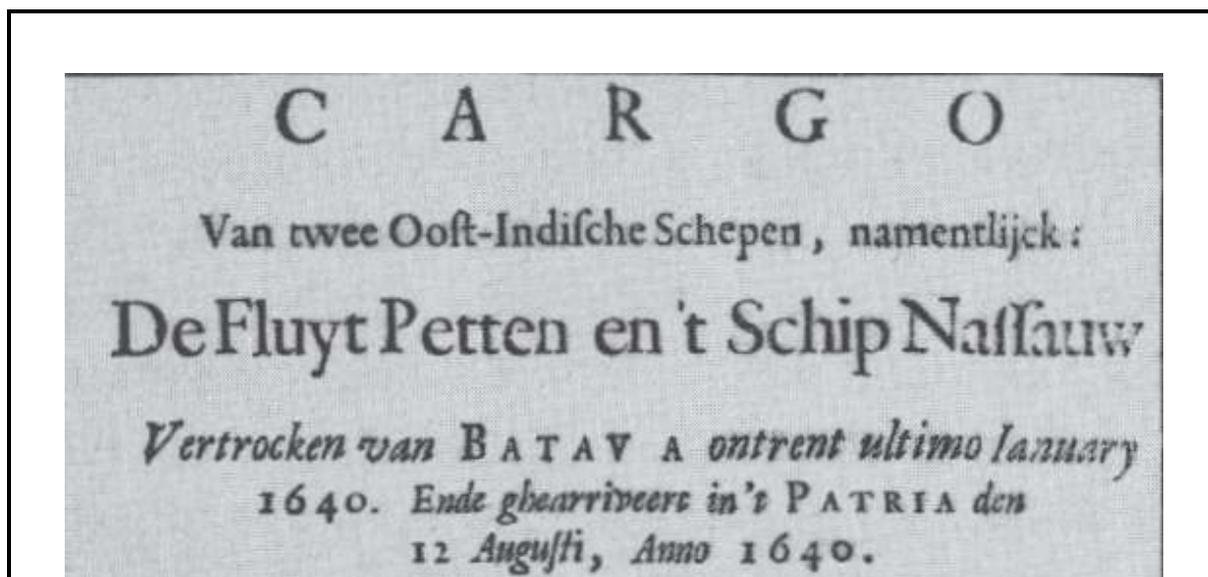
nicht geschaffen worden, Eroberungen zu machen; ihre Aufgabe bestand allein darin, den Handel zu schützen und die Kauffahrteischiffe sicher nach Hause zu geleiten; denn trotz ihrer aggressiven Handelspolitik betrieb die *Republik der Generaalstaaten* immer eine pazifistische, defensive Außenpolitik.

So wichtig das Überseegeschäft der großen Compagnien auch war, der Wohlstand kam auf zwei anderen, weniger riskanten Handelswegen: auf der *Oostvaart* und auf der *Straatvaart*.

Im Ostseehandel, der *Oostvaart*, hatten sich die Holländer überall dort etabliert, wo zuvor die Hanse das Feld beherrscht hatte. Jedes Jahr fuhren 600 Schiffe dreimal in die Ostsee, und weitere 400 nahmen Kurs auf Russland. Man holte Pelze aus dem Zarenreich, Heringe aus Schonen, Getreide aus Ostdeutschland und, was das Wichtigste war: Holz aus Norwegen, das man vor allem für den Schiffbau brauchte, das aber auch in den aufblühenden Städten unentbehrlich war; in Amsterdam beispielsweise stehen die stolzen Patrizierhäuser bis zum heutigen Tag auf eichenen Pfählen aus Norwegen. Diese *Oostvaart* war für den Außenhandel des Landes so wichtig, dass sie von den Amsterdamer Kaufleuten als die *Mutter der Commerciën* bezeichnet wurde. Die *Straatvaart* ging durch die Straße von Gibraltar ins Mittelmeer, wo die geschäftstüchtigen Holländer fast den ganzen Seehandel an sich gerissen hatten, wohin sie allerdings auch immer wieder ihre Flotten schicken mussten, um ihre Interessen zu wahren. Ihr wohl größter Admiral, Michel de Ruyter, fiel in einer dieser Seeschlachten, 1676 vor Sizilien.

Das Goldene Jahrhundert

Obwohl der Krieg mit Spanien weiter schwelte und sowohl mit den Engländern als auch den Franzosen sich am Horizont schon zwei neue, schier übermächtige Gegner erhoben, entwickelte sich Holland zu Anfang des 17. Jahrhunderts zur ersten See- und Handelsnation der Erde. Dieses Jahrhundert des Barock war das Goldene Zeitalter der Niederlande, es war ihr *Gouden Eeuw*. Damals entstand die Fülle wunderbarer Bauwerke, die bis auf den heutigen Tag die Städte des Landes prägen. Das Land schwelgte im Wohlstand. Künste und Wissenschaften konnten gedeihen. Die noch relativ jungen Universitäten des Landes, vor allem die von Leiden, genossen Weltruhm; Gelehrte wie Hugo de Groot (Grotius), auf den das moderne Völker- und Seerecht zurückzuführen ist, oder Christian Huygens, ein naturwissenschaftliches Allroundgenie, trugen den Ruhm des Landes in alle Welt. Einen absoluten und wohl nie und nirgendwo mehr erreichten Höhepunkt stellte die niederländische Malerei dar; um nur die größten Namen zu nennen: Frans Hals, Vermeer van Delft, Jan van Goyen, Jan van Ruisdael, P. P. Rubens, A. van Dyck und über allen Rembrandt. Es war das genialische Jahrhundert der Niederlande.



Ladinghe vande Fluyt P E T T E N .

3373 Picol 30 catti witte Chineese Poeyer Suycker.
71787 Stucx alderhande Porceleynen.
2800 Sacken Peper.
222 Picol 15 catti Sapponhour.

Ladinghe van 't Schip N A S S O V W .

9164 Sacken Peper.
200 Sockels Foelie.
136860 ⌘ Noten Muschaten.
15000 ⌘ Giroffel Naghelen.
763 Picol 76 catti witte Chinees ende Bantams Poeyer Suycker.
217 Picol 35 catti Candi Suycker.
50 Picol 16 catti Caffia lingna.
2 Picol 98 catti Attal of geele Chineese Veruw.
116391 Stucx alderhande Porceleyn.
207 Stucx ghebleeckte Hamans.
200 Stucx ghebleeckte Betillis.
336 Stucx Ambertins.
200 Stucx ghebleeckte Adathais.
121 Stucx ghebleeckte Gingans.
5 Picol wit Balis cattoene garen.
975 Stucx Buffels-huyden.

Ladeliste zweier VOC-Schiffe: Solche Fahrten zwischen Batavia und Amsterdam dauerten gut ein halbes Jahr. Anfangs brachten sie bis zu 400 Prozent Gewinn. Diese exorbitanten Gewinne waren bei zunehmender Konkurrenz nicht mehr möglich. Doch auch später warf die VOC (Vereenigde Oostindische Compagnie) immernoch Jahr für Jahr 19 Prozent Profit ab. Ihr Zeichen findet man auch heute noch an alten holländischen Häusern.

Der Abstieg

Die Niederländer hatten aber auch großes Glück: Ihr Erzfeind Spanien lag nicht nur mit den Niederlanden,

sondern auch mit England im Krieg, konnte also nicht seine ganze Kraft gegen die rebellischen Provinzen richten.

Aber lange konnte das nicht gut gehen. Als die Engländer endlich die Spanier niedergedrückt hatten, mussten sie feststellen, dass davon in erster Linie ein anderer profitiert hatte, die Niederlande nämlich, die in der Zwischenzeit fast den ganzen Seehandel an sich gezogen hatten; selbst der englische Handel wurde zu 90 Prozent mit holländischen Schiffen abgewickelt. Um das zu ändern, erließ Oliver Cromwell 1651 die Navigationsakte: ein Gesetz, nach dem britische Waren nur noch auf britischen Schiffen und andere nur noch auf Schiffen ihres Ursprungslandes transportiert werden durften. Diese Politik musste die Niederlande bis ins Mark treffen; es ging um ihre Existenz, und so blieb ihnen gar nichts anderes übrig, als sich ihrer Haut zu wehren. So kam es zwischen 1652 und 1676 zu drei Kriegen mit England, die alle Seekriege waren und die zu den grausamsten und erbittertsten gehörten, die die Geschichte kennt.

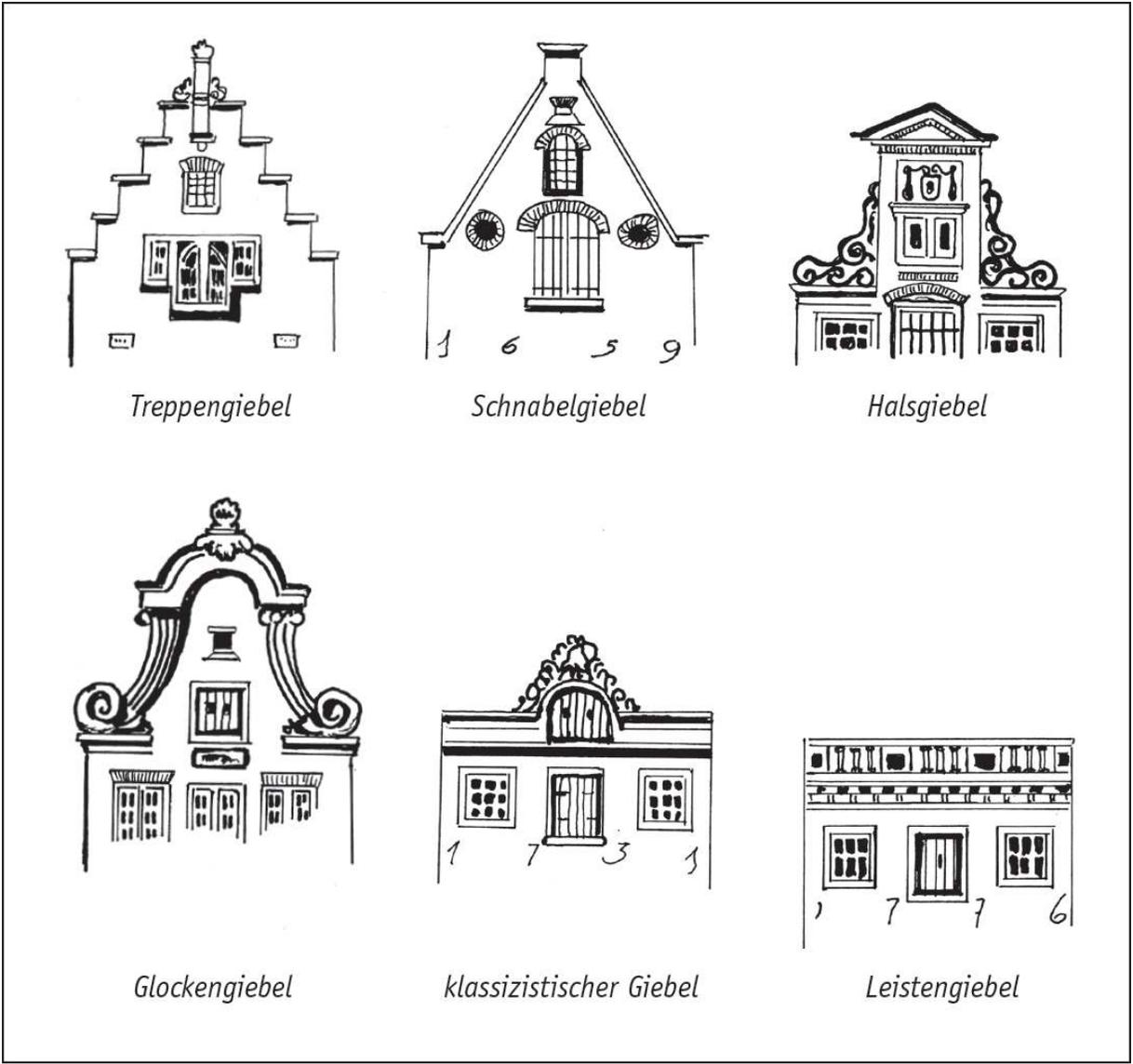
Der britische Admiral Monck sagte ungeniert, um was es ging: »Bedarf es vieler Gründe zum Krieg? Die Holländer haben einen zu großen Anteil am Handel, und wir sind entschlossen, ihnen den wegzunehmen.«

Die holländischen Geschwader waren überall gefürchtet wegen der Wucht, mit der sie angriffen, aber leider ging dieser Vorteil durch die Disziplinlosigkeit, mit der dies geschah, wieder verloren, sodass sich die Engländer, die kühl und beherrscht in der Linie blieben, gut halten konnten. Das Schlachtenglück wechselte ständig: Keine Seite konnte einen entscheidenden Sieg erringen. Da half es wenig, dass die Niederlande eine Reihe hervorragender Admirale hervorgebracht hatten, voran Maarten Tromp und Michel de Ruyter, über den der französische König bewundernd nach der Vier-Tage-Schlacht (1666) sagte: »Der Sieur de Ruyter

hat mit Herz und Kopf Taten vollbracht, die Menschenkraft übersteigen.«

Doch was half's? Die Niederlande waren im Vergleich mit England einfach zu klein, zumal sich auch noch Frankreich in den Kampf gegen sie eingereiht hatte. Am Ende hatten sich die Kräfte erschöpft. 1674 musste es im Frieden von Westminster klein begeben. Alle Tapferkeit auf See hatte nichts genutzt: Jetzt waren es die Engländer, die auf Platz eins der Seemächte vorrückten.

In den folgenden Jahrhunderten lebten die Holländer dennoch nicht schlecht, nicht zuletzt dank ihrer Kolonien. Doch große Bedeutung hatte das Land nicht mehr, es war eher ein Glück im Winkel. Napoleon verleibte später die Niederlande Frankreich ein; doch dies blieb eine Episode. 1830 spalteten sich die südlichen Provinzen ab und bildeten fünf Jahre später das unabhängige Königreich Belgien. 1890 machte es ihnen das Großherzogtum Luxemburg nach. Im gleichen, politisch eher bedeutungslosen Jahrhundert allerdings vollbrachte das kleine Holland auch einige große Leistungen, und zwar auf seinem ureigensten Gebiet, dem Wasserbau: Der Noordhollands Kanaal wurde angelegt, später der Noordzeekanaal, und mit dem Haarlemmer-Meer-Polder wurde ein riesiges Gebiet trockengelegt.



Über Jahrhunderte blieb der Grundriss der holländischen Häuser gleich, nur die Gestaltung der Fassaden, vor allem der Giebel, änderte sich. Die Häuser waren immer schmal und in die Tiefe gezogen, denn Bauland war knapp und teuer. Auf dem Land waren die Häuser eingeschossig; in den kleineren Städten hatten sie meistens zwei Stockwerke, in den großen Städten auch mehr. Immer waren es schmale, eng aneinanderstehende Häuser. So gleichförmig der Grundriss blieb, so sehr hat sich in der Gestaltung der Giebel die holländische Lust am Ornament und am Zierrat

ausgetobt. So schuf fast jede Generation ihre eigene, unverwechselbare Fassadenarchitektur.

Holländer und Deutsche

Im Ersten Weltkrieg blieben die Holländer strikt neutral, und bedenkt man, dass sie dem abgedankten deutschen Kaiser Exil gewährten, so waren sie dem Deutschen Reich wohl eher freundlich verbunden, wie überhaupt die Beziehungen zwischen Holländern und Deutschen über lange Zeit die naher Verwandter waren; kein Wunder, wo es doch in der holländischen Nationalhymne heißt: »Wilhelmus von Nassauen bin ich von *deutschem* Blut ...«

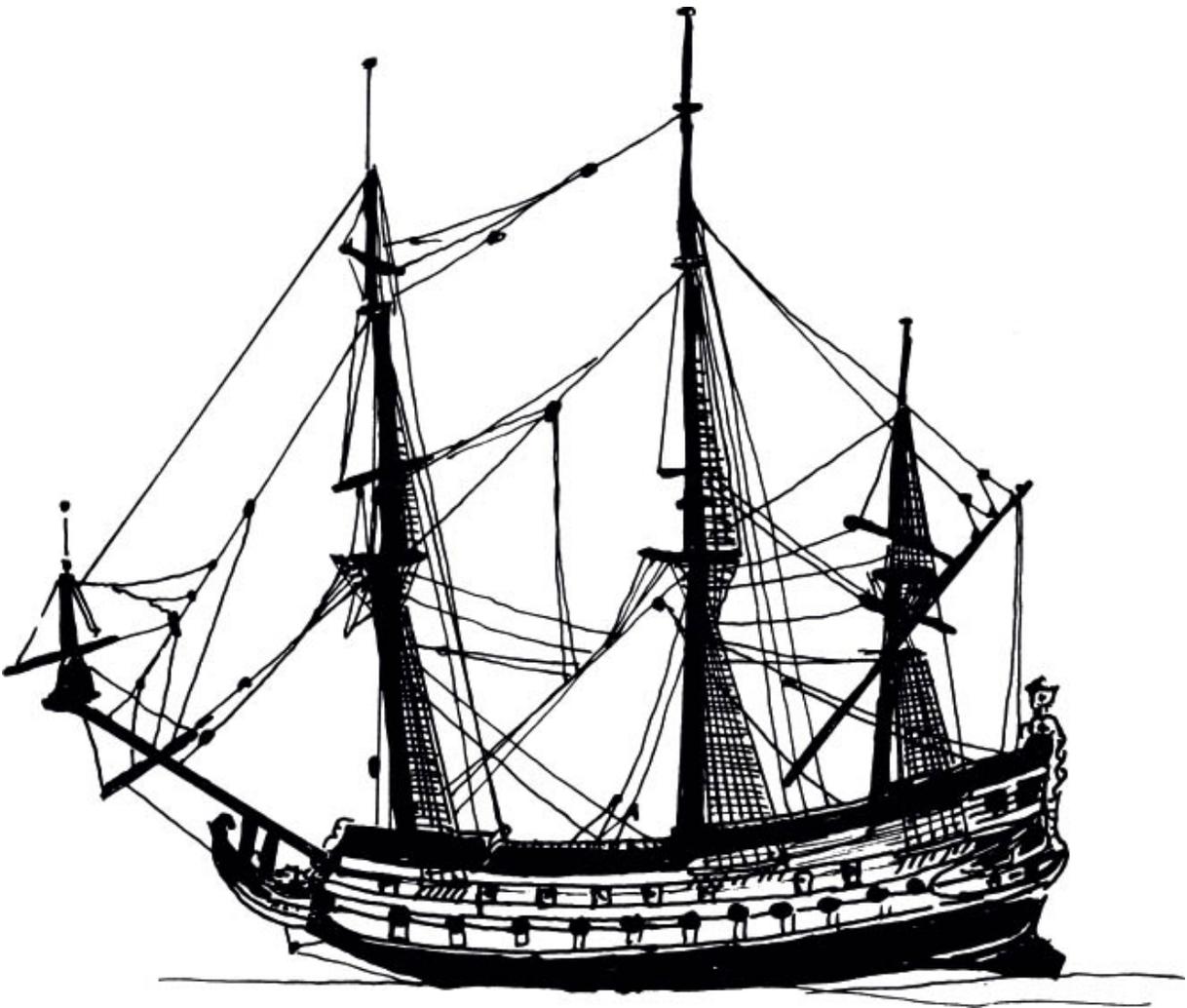
Schlimm traf es das längst friedlich gewordene kleine Land im Zweiten Weltkrieg, als am 10. Mai 1940 deutsche Truppen ohne Kriegserklärung in den Niederlanden einfielen. Luftangriffe und Bodenkämpfe richteten in den Kriegsjahren schwere Schäden an.

Die Zeit von 1940 bis 1945 ist in den Niederlanden nicht vergessen, besonders bei der älteren Generation nicht. Doch langsam ändert sich das. Gemeinsame Handelsinteressen sind da ein guter Wegbereiter. Dennoch: Zurückhaltung und Höflichkeit sind, mehr noch als anderswo, angebracht bei einem Besuch in Holland. Sonderlich beliebt sind die »Moffen«, wie die Holländer uns Deutsche nennen, nicht gerade. Man wird freundlich und höflich behandelt, spürt aber gelegentlich doch eine gewisse Reserviertheit. Zwar verstehen einen fast alle Holländer, und viele sprechen auch ein etwas putzig klingendes Deutsch. Dennoch sollte man erst höflich fragen: »Sprechen Sie Deutsch? Können Sie mich verstehen?«, anstatt wie selbstverständlich vorauszusetzen, dass der andere das kann und - vor allem - auch will. Natürlich sollte man sich

nicht ständig dafür entschuldigen, dass man Deutscher ist, das sicher nicht, zumal der Holländer ein ruhiges Selbstbewusstsein durchaus zu schätzen weiß, nur: Ein bisschen mehr Zurückhaltung als zu Hause darf's schon sein, wenn man durch das Land der Holzschuhe, Tulpen und Windmühlen schippert.

Dann wird man mit dem Holländer, dem wir ja auf seinem ureigensten Element, dem Wasser, begegnen, recht gut zurechtkommen.

Zwar fahren heute nur noch die wenigsten zur See, aber eine Nation der Seefahrer sind die Niederlande geblieben, wenn es auch heutzutage nicht mehr auf stolzen Kauffahrteischiffen zu den Gewürzinseln geht, sondern mit dem *bootje* über die heimatlichen Kanäle und Seen.



II. Nautisches Holland-Lexikon

