



# Maritieme cultuur in de middeleeuwen

*Inhoud* [Stormvloeden](#)

[De zeereis van Sint Brandaan](#)

[Nog meer varende heiligen](#)

[Schip als metafoor](#)

[Maritieme identiteit](#)

[Noten](#)

Maritieme geschiedenis gaat traditioneel over schepen, hun lading en de mensen op die schepen, over de routes over water en de voorzieningen voor de schepen of over de conflicten die op het water werden beslecht. Kortom, scheepvaarthistorici zijn voornamelijk geïnteresseerd in de concrete kanten van het maritieme bedrijf. Bij afbeeldingen van schepen vragen zij zich in de eerste plaats af welke informatie een tekening of schilderij biedt over uiterlijk, bouwwijze en andere technische eigenschappen. Maar minstens zo relevant zijn vragen als: waarom is deze afbeelding gemaakt, welk doel had de kunstenaar en wat vonden tijdgenoten ervan? Hoe keken de inwoners van de Lage Landen aan tegen het scheepvaartbedrijf, welke rol speelden zee en schepen in hun dagelijks leven, hun rituelen, hun taal en literatuur of spel? En hoe manifesteerden die denkbeelden zich concreet in kunst- en gebruiksvoorwerpen? Met een aantal voorbeelden kunnen deze vragen hier worden voorzien van een antwoord. Veelzeggend is bijvoorbeeld de manier waarop men in de middeleeuwen de vernietigende kracht van stormvloeden en overstromingen weergaf in tekst en beeld. Hoe men het schip gebruikte als metafoor, onder meer in de beschrijvingen van heiligenlevens, maar ook in spotprenten en op schilderijen, komt vervolgens aan de orde. Tenslotte was scheepvaart verbonden met de lokale identiteit van gewesten en steden in de Nederlanden, zoals te zien op munten en stadszegels. Maritieme heldendaden uit het verleden, al dan niet verzonnen, werden bewust ingezet ter versterking van die identiteit, zoals de legendarische verovering van Damiate (Damiatta)

## Stormvloeden

De zee gold al sinds de oudheid als een gevaarlijk terrein, niet, zoals in latere eeuwen, als een ruimte voor kansen en uitdagingen. Het was een non-ruimte, waarvan op middeleeuwse wereldkaarten hooguit de rand te zien was. Die rand vormde de grens tussen de geordende wereld van het land en de chaos van een onbekende natte hel. De angst voor het ongeordende betrof ook andere woestenijen, zoals heidevelden of ontoegankelijke berggebieden, ook ruimten die de mens beter kon vermijden. De zee, in het bijzonder de oceaan, was de woonplaats van monsters, die de mens vijandig gezind waren.<sup>2</sup>



Mappa Mundi

[i]

Op deze grootst bekende middeleeuwse 'radkaart' (163 x 137 cm) ligt het oosten boven en Jeruzalem in het midden als centrum van de wereld. Het land is gevuld met fabeldieren en monsters en omgeven door zeeën waarvan

de Rode Zee rood is ingekleurd. De oceanen rond de aarde zijn slechts summier aangegeven, die maken geen deel uit van de bewoonde wereld.

Perkament, de kaart is ondertekend door Richard van Haldingham en Lafford, ca. 1300. Hereford Cathedral, Hereford.



Jonas en de walvis

[i]

Glas in lood, kerkraam van de Sint Janskerk in Gouda.

Dirck Crabeth, voor 1560.

Stichting Goudse Sint-Jan, Gouda.



Zeemonsters

[i]

Pagina's uit het Visboek van Adriaen

Coenensz. van Schilperoort.

Handschrift op papier, 1577-1579.

Koninklijke Bibliotheek, Den Haag.

Al in de Bijbel is de zee een terrein waar zich rampen afspelen, zoals de Zondvloed, het verhaal van Jonas die overboord wordt geworpen en vervolgens opgeslokt door een zeemonster, of de zeereis van Paulus, die eindigt in schipbreuk. De beschrijving in het apocriefe Bijbelboek Jezus Sirach zullen veel mensen instemmend hebben aangehoord: 'Die de zee bevaren vertellen het gevaar daarvan, en wij zijn verwonderd als wij het met onze oren horen. Want daar zijn ongelofelijke en wonderlijke werken; verscheidenheid van alle gedierten en onderscheid der walvissen'.<sup>3</sup> In verhalen en op kaarten zijn die monsters ook letterlijk beschreven en afgebeeld. Zelfs de Scheveningse visafslager en tekenaar Adriaen Coenen laat in zijn *Visboek*, dat hij omstreeks 1580 maakte, allerlei merkwaardige zeegedrochten zien. Zijn boek is een opvallende mengeling van bijgeloof en modern empirisch onderzoek naar de zee en alles wat daarin leeft.<sup>4</sup> Coenen was niet de enige, nog tot in de zeventiende eeuw zijn de oceanen op zeekaarten bevolkt met geschubde griezels, wat de tochten van zeereizigers voor de thuisblijver nog heroïscher maakte.





### De Sint Elisabethsvloed

[i]

In de nacht van 18 op 19 november 1421 zette de vloed grote delen van Zuid-Holland onder water. Rechts de dijkdoorbraak, links het veilige Dordrecht. Buitenluiken van een altaarstuk, geschonken door de inwoners van Wioldrecht aan de Grote Kerk in Dordrecht. Paneel, Meester van de Elisabeth-panels. Anoniem, ca. 1490-1495. Rijksmuseum, Amsterdam.



[i]

Hoe bedreigend de zee ook zonder monsters kon zijn, ervoeren de inwoners van Friesland, Holland en Zeeland tijdens de stormvloed op 1 november 1170. Die ramp is, naar de dag waarop hij plaatsvond, de Allerheiligenvloed genoemd. Voor de maritieme geschiedenis van ons land had die storm ingrijpende gevolgen. Door het opgestuwde water veranderde het Almere in de Zuiderzee, een binnenzee die in open verbinding stond met de Noordzee. Dat maakte in de eeuwen daarna de onkomst van tal van

havensteden mogelijk, waaronder de IJsselsteden en Amsterdam. Voor tijdgenoten was dat natuurlijk niet aan de orde. In de *Annalen van Egmond* is de Allerheiligenvloed kort beschreven: ‘Op 1 november was er een hevige storm, die enorme overstromingen teweegbracht, zodat tot aan de stadsmuren van Utrecht de werking van eb en vloed te bespeuren viel. Er werd daar zelfs een zeevis gevangen die men bolk [wijting of kabeljauw, RD] noemde’.<sup>5</sup> Van de Allerheiligenvloed van 1170 zijn geen afbeeldingen bekend, wel van een latere ramp, de Sint Elisabethsvloed van 1421, die net als de Allerheiligenvloed het gevolg was van een najaarsstorm. In de nacht van 19 november – de naamdag van de heilige Elisabeth – overstroonden grote delen van Holland. Vooral de omgeving van Dordrecht werd zwaar getroffen: tientallen dorpen gingen ten onder en duizenden mensen vonden de dood. Familieleden van getroffenen uit het verwoeste dorp Wioldrecht lieten een altaarstuk maken als blijvende herinnering in de kerk van Dordrecht. Twee zijpanelen met beelden van de verwoestingen bevinden zich nu in het Rijksmuseum.<sup>6</sup> In berichten over zulke rampen wordt de schade overigens wel eens overdreven. In een kroniek van rond 1500 is bijvoorbeeld te lezen dat in de Grote Waard, het poldergebied bij Dordrecht dat ten onder ging door de Sint Elisabethsvloed, 72 dorpen werden weggevaagd. Dat kan niet waar zijn, zoveel dorpen telde de Grote Waard niet eens!<sup>7</sup> De twee panelen bieden niettemin een aangrijpend beeld van de verwoestingen die de zee kon aanrichten, met vluchtende mensen in kleine bootjes, die met hun vee en hun bezittingen in zakken en kisten een veilig heenkomen zoeken. Wie zulke overstromingen meemaakte, en dat waren er velen, zal bij de term ‘zee’ op zijn minst gemengde gevoelens hebben gehad.

## De zeereis van Sint Brandaan

Een voorbeeld van de voorstelling die men zich van de zee maakte, is het verhaal van Sint Brandaan. Deze Ierse heilige uit de zesde eeuw maakte per schip een zeereis vol wonderbaarlijke ontmoetingen. Op verschillende manieren zijn Brandaans avonturen overgeleverd, in het Nederlands moet dat rond 1150 zijn gebeurd. De bewerker wist wel iets van scheepsbouw, zoals blijkt uit deze beschrijving van het schip van Sint Brandaan:

‘Doe ghinc Brandaen te hant

an des zeewes kant

ende dede eenen kiel tauwen

vaste ende ghetrauwen.

Die mast was vuerijn hout.

Dat zeil dede hi menichfout

besnijden ende bewinden.

Den kyel dede hi binden

met ysere arde [harde spijkers] staerke,

Na die houde loudel aerke

na die houde [vloed] vruchte

die Noë wijlen vrochte

doe hi die dylovie [zondvloed] vruchte [vreesde].

Den ancker maecte hi stalijn,

Daers hem van noede soude zijn'.<sup>8</sup>



Sint Brandaan op Walviseiland

[i]

Op de rug van een enorme vis, die hij eerst aanzag voor een eiland draagt Sint Brandaan de mis op. Op de kaart is het eiland in de Atlantische Oceaan aangegeven waarvan Columbus nog vermoedde dat hij het zou tegenkomen op zijn reis naar Indië.

Gravure uit een levensbeschrijving van Sint Brandaan, uitgegeven in 1621.

John Carter Brown Library, Providence, Rhode Island.

Brandaans reis wordt uitgelegd als boetedoening voor zijn ongeloof in de wonderen Gods. Over de zee van het leven leidt God hem naar het aards paradijs, een eiland dat zich ergens in de Atlantische Oceaan zou bevinden. Zo groot was het gezag van dit heiligenleven dat zelfs Columbus meende dat hij het eiland van Sint Brandaan zou tegenkomen op zijn reis naar het westen.<sup>9</sup> Gerenommeerde kaartenmakers als Abraham Ortelius en Gerard Mercator zetten dat eiland voor de zekerheid nog op hun kaarten uit 1560 en 1569. Op het Europese continent werd deze varende heilige vooral vereerd langs de kusten van de Noordzee en de Oostzee. De bekendste plaats in Nederland is Terschelling, waar de Brandaris, gebouwd in 1594, nog herinnert aan de Sint Brandaanskapel die ooit als baken diende voor de scheepvaart.<sup>10</sup>

## Nog meer varende heiligen



Antependium (altaardeck) van het

Antependium (altaardoek) van het  
schippersgilde in Nijmegen

[1]

Centraal is een kogge afgebeeld, geflankeerd  
door Maria met Jezus en St. Olof. Het doek  
hing oorspronkelijk waarschijnlijk voor het  
altaar van de Olofskapel in de Stevenskerk in  
Nijmegen.

Linnen, vierde kwart vijftiende eeuw.

Valkhofmuseum, Nijmegen.



De Heilige Maagd Maria in een schip met het  
lichaam van Christus op haar schoot

[1]

Gewelfschildering, ca. 1500.

Oude Kerk, Amsterdam.

*Foto Ad van der Zee.*

Een reis over water, en zeker over zee was een hachelijke onderneming. In tal van kerken in Nederland en België waren altaren en kapellen gewijd aan heiligen die de scheepvaart op enige manier in hun portefeuille hadden, zelfs ver van de kust, maar vooral in plaatsen waar zeevaart een grote rol speelde. De Sint Olofskapel aan de Zeedijk in Amsterdam herinnert bijvoorbeeld aan de intensieve handelscontacten met Noorwegen. Daar werd Sint Olof of Olaf vereerd, een zeevarende heilige (995-1030), koning van Noorwegen en vurig bestrijder van het heidendom. De kapel werd in de vijftiende eeuw gesticht, vermoedelijk door het gilde van de 'buitenlandvaarders', nadat Amsterdam een handelsprivilege had verkregen voor de vaart naar Noorwegen.<sup>11</sup> Het ligt voor de hand dat de schippers en hun bemanningsleden op deze vaart zich tot Sint Olaf richtten om een behouden vaart te bepleiten. Olaf was ook populair in andere havensteden: in Deventer, in de Lebuïnuskerk, en in Nijmegen werd hij vereerd. Hoezeer hij werd geassocieerd met de scheepvaart is goed te zien op het antependium (altaarkleed) dat afkomstig is uit de kapel van het Sint Olafsgasthuis in Nijmegen, een tehuis voor zieke en oude schippers. Het geborduurde en geappliqueerde doek dateert uit



het laatste kwart van de vijftiende eeuw en bevindt zich nu in het Valkhofmuseum in Nijmegen. Het toont een zeeschip, een kogge, geflankeerd door Maria en Sint Olaf met kroon en harnas. Diens voet rust op een gekroond zeemonster, een verwijzing naar Olafs nuttige werk bij het bestrijden van de heidenen en de gevaren op zee die hij daarbij trotseerde. Dat Maria ook een plaats op het kleed heeft gekregen is niet vreemd. De Heilige Maagd werd algemeen vereerd als beschermster van zeevarenden. Nog altijd zijn op het houten gewelf van de Oude Kerk in Amsterdam twee schilderijen van voor de Reformatie te zien van Maria met het lichaam van Christus en daarachter een scheepje. Onder dit gewelf bevond zich de kapel van de binnenlandvaarders, schippers die ‘binnen dunen’ actief waren.<sup>12</sup> De Oude Kerk was trouwens als geheel gewijd aan Sint Nicolaas, ook al een heilige beschermer van zeelui en kooplieden en patroonheilige van de stad Amsterdam.



Reliekschrijn van de heilige Ursula

[i]

Schildering op houten panelen.

Hans Memling, 1489.

Oud Sint-Janshospitaal, Brugge.

© Foto Lukas - Art in Flanders VZW

([www.lukasweb.be](http://www.lukasweb.be)).

Er zijn ook heiligen van wie de biografie weliswaar duidelijk maritieme trekjes vertoont, maar die toch tot andere vormen van verering inspireerden. Zelfs Brandaan, die zijn heiligenstatus op zee verwierf, werd in de Nederlanden vaak geassocieerd met heel andere zaken. Vermoedelijk is het door zijn naam dat hij in verband werd gebracht met vuur, zoals in de Sint Gilliskerk in Brugge, waar hij de beschermer was van het kaarsenmakersgilde.<sup>13</sup> Bij de Brandaris lijkt er eveneens een verband te zijn tussen de vroegere kapel van Brandaan en het licht van de vuurtoren. In de genoemde kerk in Brugge is ook de vijftiende-eeuwse schilder Hans Memling begraven. Zijn oeuvre is niet specifiek maritiem te noemen, maar één meesterwerk van zijn hand valt op door de uitgebreide maritieme voorstelling. De Ursulaschrijn, nog altijd te bewonderen in het Brugse Sint Janshospitaal, is een beschilderde kist uit 1489, bestemd voor het bewaren van relikven. In zes scènes heeft Memling op de kist het leven van deze heilige maagd afgebeeld, een leven waarin een lange zeereis een grote rol speelde. Volgens de legende was Ursula een christelijke Bretonse prinses, die zou trouwen met een zoon van een Engelse koning, een heiden. Voor het huwelijk zou worden voltrokken maakte ze per schip, in gezelschap van 11.000 maagden, een pelgrimstocht naar Rome en reisde ze

door heel Europa. Vervolgens kwam ze in het jaar 453 aan in Keulen, waar de koning van de Hunnen haar en al haar metgezellinnen liet doden. Of het verhaal een kern van waarheid bevat, is hier niet van belang, wel dat Ursula regelmatig is afgebeeld in een maritieme setting, soms met een scheepje in haar hand. Wie in Brugge de reliekschrijn kwam aanbidden zal vooral Ursula's kuisheid en de maagdelijkheid van de heilige en al haar medereizigers in gedachten hebben gehad. De schepen die de maagden naar hun einde vervoerden, zullen wel een herkenbaar decor hebben opgeleverd voor de vrome Bruggenaren. Ook de heilige Dymphna (of Dimpna) wordt vaak afgebeeld met een schip. Dat slaat op een vergelijkbaar – en even onbewijsbaar – martelaarschap. Dymphna was volgens de legende een Ierse prinses die per schip vluchtte naar het Europese vasteland, om aan de seksuele avances van haar vader te ontkomen. In Geel (provincie Antwerpen) achterhaalde hij haar en doodde hij zijn dochter en de priester bij wie zij haar toevlucht had gezocht. Met scheepvaart heeft de Dymphnacultus overigens niets te maken. Vanwege een aantal wonderbaarlijke genezingen is zij de beschutster van geesteszieken en epileptici.



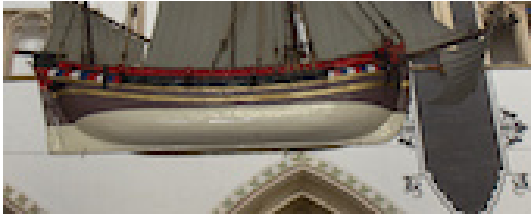
Mataró-model

[i]

Houten scheepsmodel, begin vijftiende eeuw.

Maritiem Museum, Rotterdam.





Model van een boeier

[i]

Hangend blokmodel in Kerkschip van de St.

Bavokerk in Haarlem. Het oudste

scheepsmodel in een Nederlandse kerk.

Hout, ca. 1550.

St. Bavokerk, Haarlem.

*Foto J. Vissers.*

Verwant aan de verering van specifieke ‘maritieme’ heiligen is de gewoonte om kerken te versieren met scheepsmodellen. Zulke votiefschepen werden opgehangen door zeevarenden als herinnering aan een behouden zeereis, of om dat behoud te verzekeren door zo’n vroom geschenk. Het zogenaamde Mataró-model in het Maritiem Museum Rotterdam is daarvan een mooi voorbeeld. Dit model uit het begin van de vijftiende eeuw van een vrachtschip is afkomstig uit een kerk in Catalonië.<sup>14</sup> Het is het oudste scheepsmodel in Nederland, maar maakt door zijn herkomst natuurlijk geen deel uit van het Nederlandse culturele erfgoed van de middeleeuwen. In tal van kustplaatsen in Zuid-Europa zijn dergelijke votiefschepen te vinden. In Nederland zijn ze alleen bekend uit kerkelijke bronnen uit de late middeleeuwen, waarin sloopjes van was of zilver worden vermeld.<sup>15</sup> Hangende modellen die zich nog in protestantse kerken bevinden, zijn van veel latere datum en hadden geen votieffunctie, maar zijn siermodellen. Het oudste model in Nederland, daterend van rond 1550, hangt in de Sint Bavo in Haarlem. Deze boeier was een geschenk van het Schonevaardersgilde, schippers die op Schonen (Zuid-Zweden) voeren.<sup>16</sup>

## Schip als metafoor

Een schip is natuurlijk een vervoermiddel, maar beschrijvingen, modellen of afbeeldingen van schepen zijn in veel gevallen ook bedoeld in overdrachtelijke zin. Het leven van een mens wordt vaak vergeleken met een zeereis, zoals bij Sint Brandaan. Een schip kan ook dienen als een verbeelding van een groep mensen die een gezamenlijk lot ondergaan, zoals het ‘schip van staat’. Plato vergelijkt de staat al met een vaartuig, dat alleen onder kundige leiding veilig zijn bestemming bereikt.<sup>17</sup> Ook de katholieke kerk is veelvuldig omschreven als een schip, met Christus aan het roer die de gelovigen naar het heil loodst.<sup>18</sup> Een schip is een uiterst bruikbare metafoor: het kan veel mensen of lading vervoeren, heeft een goede schipper nodig, dient koers te houden, maar kan ook uit de koers raken, averij oplopen of schipbreuk lijden en er kan muerij uitbreken. In de middeleeuwse literatuur zijn mooie voorbeelden te vinden van deze beeldspraak, zoals in het lied ‘Van den Scepe’, geschreven door een veertiende-eeuwse dichter die bekend staat als Augustijnken. Van hem is bekend dat hij optrad als ‘sprookspreker’ aan adellijke hoven, zoals dat van Jan van Blois, een vooraanstaande edelman met bezittingen in de Noordelijke en de Zuidelijke Nederlanden.<sup>19</sup> Of de schrijver afkomstig was uit Dordrecht, zoals wel is aangenomen, is niet zeker. Wel speelt zijn

aronsrug was uit Dordrecht, zoals het is aangekomen, is niet zeker. Het speelt zijn gedicht zich af op en bij de Merwede en keert de verteller aan het einde terug naar die stad. Augustijnken beschrijft hoe hij op de rivier de kogge 'Sekerhey' bezoekt, die is bemand met allerlei hoofse deugden, zoals Zedigheit, Trouw en Vrijgevigheid. Elk onderdeel van het vaartuig heeft een symbolische waarde, zoals de mast:

'Die rike mast heyt Volherden,  
Dan kan hi mit hem selven tughen;  
Die storm doet hem dicke bugen,  
Nochtan volhert hij't al'.<sup>20</sup>

Het schip wordt geënterd door vijanden als Jaloezie, Leugen en Hebzucht en zeilt met de deugden aan boord ijlings naar zee. Met deze scheepsmetafoor waarschuwt de dichter dus voor het zedelijk verval van zijn tijd.

Ook een symbolisch vaartuig, maar met een heel andere bemanning is de 'Blauwe scuut', bekend uit het enige overgeleverde werk van een zekere Jacop van Oestvoren, uit 1413. Al in de eerste regels is duidelijk dat het hier niet om een echt schip gaat, maar om een vergaarbak van mensen:

'Ende alle ghesellen van wilde manieren  
Ontbieden wi guet ende saluut,  
Te comen in die Blauwe Scuut  
Ende in der Blauwer Scuten ghilde'.<sup>21</sup>



De Blauwe Schuit

[i]

Gravure, Pieter van der Heijden naar  
Hieronymus Bosch, 1559.  
Rijksmuseum, Amsterdam.

Het gedicht is een oproep aan zondaars om plaats te nemen in de 'Blauwe Schuit' en zich zo te laten wegvoeren uit de maatschappij. Onder die 'ghesellen van wilde manieren' zijn ridders die hun bezit belenen, geestelijken die het celibaat aan hun laars lappen, burgers die 'dobbelen, spelen ende singhen' of 'gueden vroukijns fijn / die gaern hi die made ghesellen sijn'. In het gedicht wordt de oorsprong van zalen tijdens de

bi die guede gnesenen sijn . In het gedicht wordt de gang van zaken tijdens de vastenavondviering beschreven, waarbij de officiële regels even werden losgelaten. Het schip is in deze tekst het afvoerputje van de samenleving, bestemd voor zondige mensen, en is daarmee tevens een vehikel voor maatschappijkritiek. Aan het einde van de middeleeuwen tonen veel pamfletschrijvers en auteurs een voorliefde voor deze beeldspraak. Bijzonder populair was een boekje dat in 1494 voor het eerst werd gedrukt in Straatsburg: *Das Narrenschiff*. Dit moralistische spotschrift, geschreven door de Duitse humanist Sebastian Brant, is in vele talen vertaald, waaronder het Latijn. Op die laatste versie is de Nederlandse editie gebaseerd, die al in 1500 in Parijs werd gedrukt.



## Het Narrenschip

[i]

Paneel, Hieronymus Bosch, ca. 1500.

Musée du Louvre, Parijs.

Foto © Musée du Louvre, Dist. RMN-Grand

Palais / Martine Beck-Coppola.

Onder de titel *Der Sotten Schip oft dat Narren schip* bracht een Antwerpse drukker in 1548 de derde druk op de markt. Ook dit zottenschip is een vaartuig vol lieden met zondig en onaanvaardbaar gedrag. Ze zijn op weg naar ‘Narragonia’, het paradijs van de dwazen, ofwel: de hel. Diezelfde narren zijn door Jeroen Bosch in beeld gebracht op een schilderij dat kort voor 1500 is geschilderd, nu in het Louvre in Parijs. Met het vaartuig van Bosch is van alles mis, zowel technisch als met de opvarenden. Het roer is een pollepel, de mast een hoge boom. De passagiers deugen evenmin. Een franciscaner monnik en een luitspelende non lijken zich goed – te goed volgens de kerkelijke regels – met elkaar te vermaken. Dat Bosch uitgerekend een franciscaan laat figureren geeft aan het pikante tafereel een extra venijnig accent. Deze monniken hoorden immers in soberheid, kuisheid en armoede te leven. Dronkenschap – let ook op de brakende man –, vraatzucht en onzedelijk gedrag heeft Bosch met allerlei details in beeld gebracht. Het schilderij van Bosch kan worden gezien als een negatieve variant van het ‘meibootje’ met een verliefd musicerend paar, vaak afgebeeld bij de maand mei in laatmiddeleeuwse getijdenboeken.<sup>22</sup>



Het schip van Sint Reynuit

[i]

Gedrukt van een houtsnede, naar Jan Wellens

de Cock, ca. 1520-1530.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Al dit soort teksten en afbeeldingen passen in de groeiende kritiek op kerk en staat die rond 1500 heerste. Dat wordt nog duidelijker op een spotprent met een ander schip, het ‘Schip van Sint Reynuit’, een anonieme houtsnede van groot formaat, mogelijk naar een tekening van de Antwerpenaar Jan Wellens de Cock, gemaakt omstreeks 1525.<sup>23</sup>

Reynuit is geen echte heilige, maar een gefantaseerde figuur met een veelzeggende naam: rein-uit, dat wil zeggen ‘helemaal op’, alweer een verwijzing naar overdadige inname van spijs en drank. Het schip is, op de feestvierders die zich aan boord wurmen

na, heel realistisch weergegeven. De zeilen heeft de kunstenaar ongetwijfeld met opzet aan de verkeerde kant van de mast bevestigd. Het schip is een kraak, een groot zeewaardig schip met vier masten. Aan het voor- en achterkasteel is een reeks wapenschilden te zien, versierd met dobbelstenen, speelkaarten en kannen voor wijn of bier. Het is wel duidelijk wie zich hier zullen inschepen. Op de kade beweegt zich een grote menigte die kennelijk aanspraak maakt op een plaatsje aan boord. Het zijn lieden van alle standen, van bedelaars, boeren en ambachtslieden tot ridders en geestelijken, mannen en vrouwen. Links is zelfs een bordeel te zien. De kunstenaar heeft ook een vermaning in zijn prent verwerkt. Helemaal rechts is de figuur van Erasmus te ontwaren, in de bekende houding van het (latere) standbeeld in Rotterdam. De vermaarde humanist was in deze tijd een van de grootste hekelaars van maatschappelijke misstanden. Zijn *Lof der zotheid* verscheen in 1511, kort voor de uitgave van deze prent en heeft dezelfde bedoeling: de dwaasheid van de wereld aan de kaak stellen. Erasmus heeft in zijn boek zelf ook gebruik gemaakt van de scheepsmetafoor, al zal hij daarbij eerder zijn geïnspireerd door Plato of Cicero, die net als hij de staat met een schip vergeleken <sup>24</sup>, dan door de maritieme activiteiten in zijn geboortestad. Hij merkt op dat verstandige mensen: ‘... vergeten, onberoemd en gehaat hun leven doorbrengen, terwijl de dwazen overvloed hebben van geld, aan het roer van het schip van staat geplaatst worden, kortom in allen opzichte een heerlijk leven leiden’. <sup>25</sup>

## Maritieme identiteit

Bij al die varende dwazen mag niet worden vergeten dat schepen en scheepvaart ook een onderwerp van trots konden zijn. Handel over zee en visvangst brachten immers welvaart en ondanks de gevaren die de zee opleverde, was er op veel plaatsen ook een nauwe verbondenheid met dit element. Dat is bijvoorbeeld te zien op munten en stadszegels. Niet alleen op munten van Engelse koningen, maar ook op die van de Bourgondische heersers in de Nederlanden aan het einde van de middeleeuwen, zoals Philips de Stoute en Philips de Schone, zijn schepen afgebeeld. <sup>26</sup>



Stadszegel van Amsterdam

[i]

Het belang van de haven en de zeehandel voor het opkomende Amsterdam wordt benadrukt door het opnemen van een schip op het stadszegel, ca. 1400.

Uit: H. Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Berlijn 1972).



Andere stadszegels van Nederlandse havensteden:

[1]

Biervliet, 1307.

Uit: H. Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Berlijn 1972).



[1]

Harderwijk, tweede helft dertiende eeuw.







[i]

Kuinre, ca. 1400.



[i]

Medemblik, dertiende eeuw.



[i]

Monnikendam, tweede helft dertiende eeuw.





[1]

Stavoren, tweede helft veertiende eeuw.



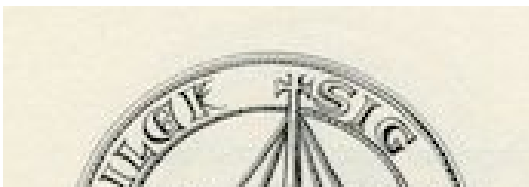
[1]

Veere, vijftiende eeuw.



[1]

Vlaardingen, ca. 1300.





[i]

IJst, vijftiende eeuw.

Op vele plaatsen langs de kusten van Noordwest-Europa zijn de stadszegels voorzien van een afbeelding van een eigentijds scheepje. Voor onderzoekers vormden die zegels in de eerste plaats een bron voor de kennis van scheepstypen: zijn het schepen met of zonder kiel, gladboordig of overnaads en zijn het hulken of koggen?<sup>27</sup> Alleszins gerechtvaardigde vragen overigens, maar die zegels wijzen er ook op dat de stadsbestuurders die ze gebruikten scheepvaart en handel beschouwden als het belangrijkste kenmerk van hun gemeenschap. In de Zuidelijke Nederlanden zijn zegels met schepen al in de twaalfde eeuw te vinden, bijvoorbeeld in Mardijk (Mardyck, Frans Vlaanderen) waar de schepenen hun officiële stukken voorzagen van een zegel met Sint Nicolaas, staande in een scheepje.<sup>28</sup> In het naburige Gravelines was het Sint Willibrord die varende was afgebeeld.<sup>29</sup> Meer naar het noorden zijn tal van voorbeelden te vinden, meestal van schepen zonder heiligen, zoals de zegels van Damme en Biervliet in Vlaanderen, van Veere en Tholen in Zeeland, en van Amsterdam, Harderwijk, Genemuiden, IJst en Vlieland. De zegels hangen onder allerlei oorkonden en andere stukken, ze zijn niet beperkt tot typisch maritieme documenten. Dat maakt duidelijk dat het hier gaat om een beeldmerk dat de gehele gemeenschap omvatte. Het lijkt er op dat hier sprake is van een zekere imitatie: een nieuw zegel werd kennelijk gebaseerd op voorbeelden van elders, zoals ook de tekst van stadsrechten werd overgenomen van oudere steden.



De inname van Damiate

[i]

Rechts van de toren het Haarlemse schip dat de ketting voor de haveningang zou hebben doorgezaagd.

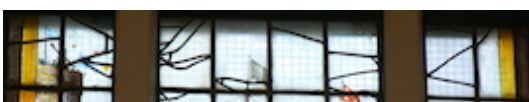
Wandtapijt.

Naar ontwerp van Cornelis Claesz. van

Wieringen, 1629.

Stadhuis, Haarlem.

Foto's Ron Brand, fotomontage Anja Brand-Heemskerk.





De inname van Damiate

[i]

Glas in lood, kerkraam in de St. Janskerk in Gouda.

Willem Tybaut van Haarlem, 1595-1596.

Stichting Goudse Sint-Jan, Gouda.

Dat het verlangen om een stad een maritieme identiteit te geven nog verder ging dan een zegel met een scheepje, bewijst het voorbeeld van Haarlem. Door zijn ligging vlak bij het IJ was Haarlem niet onbelangrijk als havenstad. Dat er ook Haarlemmers betrokken waren bij een grote overzeese expeditie, de Vijfde Kruistocht, is dan ook niet verrassend. Wel opmerkelijk is dat de Haarlemmers een vermeende heldendaad van hun stadgenoten tijdens die kruistocht hebben aangegrepen om het imago van hun stad te versterken en uit te dragen. In 1218 zou een Haarlems schip de toegang tot de haven van de stad Damiate in de Nijldelta hebben geforceerd door een ketting voor de havenmond kapot te varen. Die inname van Damiate heeft echt plaatsgevonden, de deelname van Haarlemmers is aannemelijk, maar het doorzagen van de ketting, met een zaag aan de kiel van een Haarlems schip: dat is een verzinsel, dat pas kort na 1400 in de bronnen is terug te vinden.<sup>30</sup> Het is een mooi voorbeeld van een ‘invented tradition’, die op allerlei manieren door de Haarlemmers is gevierd en uitgebuit. ‘Damiate’ toonde aan dat de

Haarlemmers altijd al dappere en vrome zeevaarders waren geweest. Dat was binnen en buiten de stad hoorbaar door de ‘Damiaatjes’, de nog altijd klinkende klokjes in de toren van de Sint Bavo. Die zouden zijn gemaakt van buitgemaakt metaal uit Egypte. Ze zijn in werkelijkheid pas in het begin van de zestiende eeuw gemaakt (en later zelfs nog een keer vervangen). De verzonden heldendaad deed het goed als relatiegeschenk; vanaf 1518 zijn meer dan zestig kerkraden met het Haarlemse kruisvaardersschip als onderwerp aan bevriende steden in Holland geschonken.<sup>31</sup>



Speelgoedbootje

[i]

Houtsnijwerk, ca. 1600. Particuliere vondst te Hoorn.

Archeologie West-Friesland, Hoorn.

Bovengenoemde voorbeelden maken duidelijk dat de zee en scheepvaart een grote rol speelden in de belevingswereld van veel inwoners van de Nederlanden. Allerlei verhalen, gewoonten en rituelen lijken dat te bevestigen. Een andere vraag is of iedereen zich daar ook zo scherp van bewust was. Velen zullen zich nauwelijks hebben gerealiseerd dat de haring die ze aten uit zee kwam en dat de wol voor hun kleding misschien wel door Schotse schapen was geproduceerd. Nog te weinig is bekend over de manier waarop zee en scheepvaart een rol speelden in het dagelijks leven van de doorsnee inwoners van het land: werd er gezongen over reizen over zee, speelden veel kinderen met bootjes, of zijn de paar speelgoedscheepje die archeologen opgroeven slechts uitzonderingen? En vertelde men elkaar verhalen over verre streken aan de andere kant van de zee? Zelfs voor een land als Engeland, toch algemeen beschouwd als een zeevarende natie bij uitstek, is het de vraag of de maritieme invloedssfeer verder reikte dan een paar mijl landinwaarts.<sup>32</sup> Dat de Nederlanden en haar inwoners al eeuwenlang een zeevarende samenleving vormen, waar scheepvaart als het ware in het DNA zit, lijkt een onweerlegbaar feit, maar misschien is dat wel voor een deel een ‘invented tradition’, een opvatting die vooral in de negentiende eeuw als vanzelfsprekend werd beschouwd en die handig paste bij de toenmalige koloniale ambities. Scheepvaart en de zee deden er toe in de middeleeuwen, zeker, maar toch vooral voor die bewoners die de zee konden horen en ruiken als zij een raam openden.

## Noten

1. Maritieme cultuur is nog nauwelijks doel van gericht onderzoek geweest. Een van de weinige voorbeelden in Nederland is ‘Van narrenschip tot begrafenistoet. Een boeket scheepsmetaforen’ door Henk Slechte (Franeker 2002). Nuttige aanknopingspunten voor studie van maritieme cultuur zijn vooral te vinden in inventarisaties van beeldmateriaal, zoals het plaatwerk van F. Moll, *Das Schiff in der bildenden Kunst vom Altertum bis zum Ausgang des Mittelalters* (Bonn 1929) en, specifiek over stadszegels, Herbert Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Rostock 1972). In *Ships and Shipping in Medieval Manuscripts* (Londen 2009) behandelt Joe Flatman ook de symboliek van scheepsafbeeldingen. Onderzoekers naar maritieme cultuur en symboliek zijn verder grotendeels aangewezen op informatie uit niet-maritieme disciplines, zoals kerkgeschiedenis, lokale geschiedenis en literatuurgeschiedenis. Een voorbeeld van het laatste, met betrekking tot maritieme symboliek, is *Het gilde van de Blauwe Schuit*, door Herman Pleij (Amsterdam 1983).

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

2. J. Buisman, *Duizend jaar weer; wind en water in de Lage Landen*, deel II (Franeker 1995) 117-119.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

3. Jezus Sirach 43:25 (Londen/Utrecht 1888; Statenvertaling),

<https://www.statenvertaling.net/bijbel/jezu/43.html> (28 januari 2019).

(28 januari 2019).

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

4. F. Egmond, *Het Visboek. De wereld van Adriaen Coenen (1514-1577)* (Zutphen 2005).

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

5. Aangehaald in: L. van de Stadt, *Nederland in 7 overstromingen* (Zutphen 2013) 13.

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

6. Meester van de Heilige Elisabeth-Panelen, *De Sint-Elisabethsvloed*, ca. 1490-1495. Rijksmuseum Amsterdam.
7. P.J.E.M. van Dam, *De amfibische cultuur. Een visie op watersnoodrampen* (Oratie Vrije Universiteit; Amsterdam 2010) 4.

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

8. L. Jongen, J. Szirmai, J.H. Winkelman (ed.), *De reis van Sint Brandaan. Kritische editie van de Middelnederlandse tekst naar het Comburgse handschrift, met vertalingen van de Middelnederlandse en Middelhoogduitse Reis-versie en van de Oudfranse en Middelnederlandse Navigatio-versie* (Hilversum 2013) 34. Willem Wilmink hertaalde deze passage als volgt: 'Brandaan is daarvandaan / naar de kust gegaan / en liet zich een schip bouwen / waar hij op kon vertrouwen: / een vurehouten mast, / een zeil dat goed gesneden was / en met touw omboord. / Rondom de romp, zoals het hoort, / klinknagels van sterk ijzer, / dus op dezelfde wijze / als de ark die Noach maakte / toen de zondvloed hem genaakte. / Het anker maakte hij van staal, / dan ging het schip niet aan de haal'. W.P. Gerritsen (inl.) en W. Wilmink (vert.), *De reis van Sint Brandaan. Een reisverhaal uit de twaalfde eeuw* (Amsterdam 1994) 36-37.

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

9. W.P. Gerritsen e.a., *De wereld van Sint Brandaan* (Utrecht 1986) 81.

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

10. W.P. Gerritsen e.a., *De wereld van Sint Brandaan* (Utrecht 1986) 74.

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

11. M. Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam*, deel I (Amsterdam 2004) 133.

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

12. M. Carasso-Kok (ed.), *Geschiedenis van Amsterdam*, deel I (Amsterdam 2004) 140 (ill.).

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

13. W.P. Gerritsen e.a., *De wereld van Sint Brandaan* (Utrecht 1986) 74.

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

14. Sjoerd de Meer, conservator bij het Maritiem Museum Rotterdam, betwijfelt de votieffunctie van het Mataró-model: S. de Meer, 'The Coca of Mataró, a Medieval Ship Model' in: E. Guedea e.a. (ed.), *Mediterraneum: Splendour of the Medieval Mediterranean, 13th-15th Centuries* (Barcelona 2004) 573-579 ; S. de Meer, 'Mataró-model. Het oudste scheepsmodel geeft geheimen prijs!', *Scheepshistorie. Het schaalmodel als reconstructie* 7 (Emmen 2009) 29-50.

<https://www.iemed.org/dossiers-en/dossiers-iemed/accio-cultural/mediterraneum-1/documentacio/anau.pdf>

(14 juni 2018).

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://zie.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

15. L. Sicking, *Licht op het oudste scheepsmodel. Interdisciplinair onderzoek naar een raadselachtig museumstuk* (Amsterdam/Zwolle 2017) 22-24; W. Frijhoff, 'Votive Boats or Secular Models?: An Approach to the Question of the Figurative Ships in the Dutch Protestant Churches' in: idem, *Embodied Belief: Ten Essays on Religious Culture in Dutch History* (Hilversum 2002) 215-234; J.M.G. van der Poel, 'Scheepsmodellen in Nederlandse kerken', *Uit het Peperhuis* (1974) nr. 3, 2-91.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

16. H. Dessens en E. Spits, 'Kerkmodellen, votiefmodellen en gildemodellen' in: idem (ed.), *Schepen in het klein. Geschiedenis en typologie van het Nederlandse scheepsmodel* (Amsterdam/Zutphen 1998) 56-59, 56.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

17. Platoon, *Politeia. Wat is rechtvaardigheid?*, Vertaalgroep klassieke talen van de School voor Filosofie (vert.) (Amsterdam 1991) boek VI-488, 321-322.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

18. H. Slechte, 'Van narrenschip tot begrafenisstoet. Een boeket scheepsmetaforen' in: S. de Meer e.a. (ed.), *Schatkamer. Veertien opstellen over maritiem-historische onderwerpen aangeboden aan Leo M. Akveld* (Franeker 2002) 199-218, 199-200.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

19. F.P. van Oostrom, *Het woord van eer. Literatuur aan het Hollandse hof omstreeks 1400* (Amsterdam 1987) 284.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

20. Gehele tekst in: E.F. Kossmann (ed.), *Die Haager Liederhandschrift. Faksimile des Originals mit Einleitung und Transskription* (2 delen; 's-Gravenhage 1940) nr. 98,

[https://www.dbnl.org/tekst/haa002ekos01\\_01/haa002ekos01\\_01\\_0097.php](https://www.dbnl.org/tekst/haa002ekos01_01/haa002ekos01_01_0097.php)

(14 juni 2018).

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

21. H. Pleij, *Het gilde van de Blauwe Schuit. Literatuur, volksfeest en burgermoraal in de late middeleeuwen* (fotografische herdruk tweede druk 1983; Amsterdam 2009) gehele tekst van het gedicht op 257-264; D.Th. Enklaar, 'De Blauwe Schuit' in: idem, *Varende luyden. Studiën over de middeleeuwse groepen van onmaatschappelijken in de Nederlanden* (derde druk; Arnhem 1975) 41-98, 43-98.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

22. Zie over dit schilderij de tentoonstellingscatalogus uit 2016: M. IJssink en J. Koldeweij (ed.), *Jheronimus Bosch. Visioenen van een genie* (Brussel/'s-Hertogenbosch 2016) 20-23. Zie ook de tekening van Bosch van een 'helleschip', een man met een brandend schip vol vreemde figuren om zijn nek, ibidem, 118-119.

[Zie worldcat.org](http://Zie.worldcat.org)

23. Rijksmuseum Amsterdam inv. RP-P-1932-119; J.P. Filedt Kok e.a., *Kunst voor de beeldenstorm. Noordnederlandse kunst 1525-1580* (Amsterdam 1986) cat. nr. 40

## Nieuwe

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

## Maritieme Geschiedenis

24. Platoon, *Politica. Wat is rechtvaardigheid?*, Vertaalgroep klassieke talen van de  
van **Nederland**  
School voor Filosofie (vert.) (Amsterdam 1991) boek VI-488, 321-322; Cicero in

## Deel 1

### Opkomst van de rivier- en zeehandel

1100 - 1600

ISBN: 9789052162003

## Hoofdstuk 6

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

## Maritieme cultuur

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

## in de middeleeuwen

25. D. Erasmus, *De lof der zotheid*, A.H. Kan (ed.), J.B. Kan (vert.) (dertiende druk;  
Door **Remmelt Daalder**  
Amsterdam/Antwerpen 1952) 139.

Doi: doi: aangevraagd

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

26. H. Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Rostock 1972) 152, afb. 102; F. Moll, *Das Schiff in  
der bildenden Kunst vom Altertum bis zum Ausgang des Mittelalters* (Bonn 1929)  
74 en afb. E IVc.i.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

27. Bijvoorbeeld: H. Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Rostock 1972) en J. Van Beylen,  
'Scheepstypen' in: G. Asaert e.a. (ed.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*,  
deel I (Bussum 1976) 108-154.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

28. R. de Bertrand, *Histoire de Mardick et de la Flandre maritime* (Duinkerken 1852)  
103-104, afgebeeld tegenover 101,

[https://books.google.nl/books?](https://books.google.nl/books?id=ZfZbAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbs_ge_summary_r&cad=0%20-%20v=onepage&q&f=false#v=onepage&q&f=false)

[id=ZfZbAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0%20-%20v=onepage&q&f=false#v=onepage&q&f=false](https://books.google.nl/books?id=ZfZbAAAQAAJ&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbs_ge_summary_r&cad=0%20-%20v=onepage&q&f=false#v=onepage&q&f=false)

(14 juni 2018)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

29. H. Ewe, *Schiffe auf Siegeln* (Rostock 1972) 131, afb. 60.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

30. W. van Anrooij, 'Middeleeuwse sporen van de Haarlemse Damiate-legende' in:  
E.K. Grootes (ed.), *Haarlems Helicon. Literatuur en toneel te Haarlem vóór 1800*  
(Hilversum 1993) 11-25, 14-15; J. van Moolenbroek, *Nederlandse kruisvaarders  
naar Damiate aan de Nijl. Acht eeuwen geschiedenis en fantasie in woord en  
beeld* (Hilversum 2016).

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

31. J. van Moolenbroek, *Nederlandse kruisvaarders naar Damiate aan de Nijl. Acht  
eeuwen geschiedenis en fantasie in woord en beeld* (Hilversum 2016) 181.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)

32. I. Friel, 'How much did the Sea matter in Medieval England (c.1200-c.1500)?' in:  
R. Gorski (ed.), *Roles of the Sea in Medieval England* (Woodbridge 2012) 167-  
186, 183.

[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)