



# De wereld op zee: De maritieme cultuur van de Gouden Eeuw

Inhoud [Inleiding](#)

[Wereldbeeld](#)

[Een maritieme wereldmacht](#)

[Een 'nationale' cultuur](#)

[Noten](#)

## Inleiding

Eén van de meest tot de verbeelding sprekende schilderijen uit de Gouden Eeuw is *De slag bij Gibraltar* van de Haarlemse zeeschilder Cornelis Claesz. van Wieringen. Het monumentale doek, een pronkstuk in de vaste opstelling van Het Scheepvaartmuseum Amsterdam, dateert van 1622, en geeft een zeeslag weer uit 1607 die symbool stond voor de volwassenwording van de Nederlandse Republiek, en haar rol als onafhankelijke macht op het Europese politieke toneel. Na enkele decennia van verbeten strijd tegen de Spaans-Habsburgse erfvijand in de Lage Landen, representeerde *De Slag bij Gibraltar* de vermetelheid van admiraal Jacob van Heemskerck en zijn opdrachtgever, de Hollandse raadpensionaris Johan van Oldenbarnevelt, om de oorlog tegen de afgezworen koning voort te zetten in Spaanse wateren. De slag vormde het laatste grote wapenfeit vóór de totstandkoming van het Twaalfjarig Bestand (1609-1621), en werd na afloop van de wapenstilstand een geliefd thema bij schilders, dichters, prentkunstenaars, tapijtmakers en liedjesschrijvers. De Nederlandse vloot had immers de Spaanse galjoenen een vernietigende nederlaag toegebracht, in hun eigen kustwateren nog wel, en het tweede deel van de Tachtigjarige Oorlog, dat voor een groot deel op zee en overzee zou worden gevoerd, kon met optimisme tegemoet worden gezien. Toen de strijd in de vroege jaren twintig van de zeventiende eeuw allerm minst verliep zoals stadhouder Maurits en de Staten-Generaal hadden gehoopt kwam *De slag bij Gibraltar*

... symbool te staan voor de herinnering aan de moed en de onverzettelijkheid die de Republiek in betere tijden zoveel succes hadden gebracht.<sup>1</sup>



De slag bij Gibraltar, 25 april 1607

[i]

De herinnering aan de slag bij Gibraltar kreeg weer politieke relevantie na de hervatting van de oorlog met Spanje in 1621.

Schilderij door Cornelis Claesz. van Wieringen, 1622.

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.



Vorstudie van De slag bij Gibraltar, 25 april 1607

[i]

Schilderij door Cornelis Claesz. van

Wieringen, 1622.

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam.

Het schilderij van Van Wieringen – zelf zoon van een schipper – kan worden beschouwd als kenmerkend voor de zelfbewuste maritieme cultuur van de Gouden Eeuw. Die cultuur staat in dit hoofdstuk centraal. Zij onderscheidt zich in tal van opzichten van de verbeelding van zee en scheepvaart in de middeleeuwen. De zee werd niet langer uitsluitend als een gevaar beschouwd, maar tevens als een uitdaging, een bassin van onbegrensde economische en geopolitieke mogelijkheden. Tekstuele en visuele representaties van de belevenissen van Nederlandse schippers en matrozen in de Oost en de West zouden een belangrijk onderdeel gaan vormen van de maritieme cultuur in de zeventiende eeuw – en zouden zich ontwikkelen tot de pijlers onder een blijvend Nederlands zelfbeeld als zeemacht.<sup>2</sup> Met de keuze van de Amsterdamse admiraliteit, Van Wieringens opdrachtgever, voor juist de slag bij Gibraltar werd ingespeeld op het collectieve geheugen aan de oorlog, in een poging de gemeenschappelijke identiteit te versterken die tijdens de Bestandstwisten onder druk was komen te staan.<sup>3</sup> Het vlagvertoon moest het harmonieuze karakter van de jonge federatie van steden en gewesten benadrukken. In dit verband was het sneuvelen van Jacob van Heemskerck bij Gibraltar een retorisch geschenk. Zijn roemvolle dood, en de staatsbegrafenis die hem in 1607 ten deel viel, vormden de basis voor de zeeheldencultus die tot ver na de ondergang van de Republiek een herkenbaar element zou blijven van de ‘nationale’


identiteit, en die vooral in tijden van politieke crisis en tweedracht door de autoriteiten gretig werd ingezet om het collectief belang te onderstrepen.<sup>4</sup> Ten slotte laat een vergelijking tussen het uiteindelijke product van Van Wieringen en een kleinschaliger voorstudie (*modello*) van zijn hand zien, dat zeeschilderkunst niet altijd een realistische weergave van de wereld op zee vormde.<sup>5</sup> De kunstenaar zette de werkelijkheid naar zijn hand door een jacht met het wapen van de stadhouder af te beelden, hoewel dat getuige de voorstudie niet de bedoeling was geweest. Maurits was weliswaar officieel admiraal-generaal van de Republiek, maar had zelf in Gibraltar geen enkele rol gespeeld. De admiraliteit beoogde echter het doek te schenken aan de prins, en in de nasleep van de Bestandstwisten gaf de suggestie van een actieve stadhouderlijke bijdrage aan de belangrijkste zeeslag van vóór de wapenstilstand het schilderij van Van Wieringen de gewenste politieke lading.

## Wereldbeeld

Van Wieringens schilderij laat bovendien zien dat de arm van de Nederlandse scheepvaart in de Gouden Eeuw zich uitstreckte tot aan de klassieke ‘Zuilen van Hercules’, en zelfs verder. De razendsnelle schaalvergroting van het Nederlandse wereldbeeld sinds het begin van de Opstand kan goed worden geïllustreerd aan de hand van de zeekaarten van de Enkhuizer cartograaf Lucas Jansz Waghenaer.<sup>6</sup> Deze kaarten dienden uiteraard allereerst een praktisch doel als bron van nautische informatie. Ze hadden echter ook esthetische kwaliteiten, en zijn wellicht juist mede daarom in tal van kopieën bewaard gebleven. Maritieme kaarten waren aantrekkelijk omdat er zoveel op te zien was. De voorstellingen van zeedieren bijvoorbeeld werden door cartografen gretig aangegrepen om witte plekken op de kaart toch van enige kleur en inhoud te voorzien, en waren vrijwel zonder uitzondering geworteld in een rijke iconografische traditie

waarin imaginaire beelden domineerden. De op het Bijbelverhaal over Leviathan geïnspireerde monsters uit de middeleeuwen speelden nog lang een decoratieve rol in de maritieme verbeelding – en behielden ook zeker hun diepere betekenis in de gelovige vroegmoderne samenleving, bijvoorbeeld in 1598 toen een aanspoelde potvis op het strand bij het vissersdorpje Berckhey aanleiding vormde tot uitvoerige bespiegelingen over boven- of buitennatuurlijke krachten.<sup>7</sup> Geloof en vooruitgang gingen echter steeds meer hand in hand in de Nederlandse visie op de zee. Op zeekaarten werden dergelijke ‘monsters’ dan ook vaker vergezeld door schepen met Nederlandse vlaggen die lieten zien dat Waghenaers tweedimensionale wereld inmiddels ook daadwerkelijk bereikbaar was per schip.<sup>8</sup> Die geleidelijke verandering in de manier waarop de mens de zee zag, was kenmerkend voor het prille begin van de zeventiende eeuw: juist als maritieme natie kon de jonge Republiek zich eenvoudig een eigen identiteit en reputatie verschaffen.





Walvis gestrand bij Berckhey, een inmiddels  
verdwenen dorpje tussen Katwijk en  
Scheveningen

[i]

Hoewel de wetenschappelijke kennis over de  
zee in de zeventiende eeuw snel toenam,  
bleven oude vormen van geloof en bijgeloof  
nog lange tijd bestaan.

Kopergravure door Jacob Matham naar  
Hendrick Goltzius, 1598.  
Rijksmuseum, Amsterdam.

De Nederlandse cartografie zou nog lang internationaal toonaangevend zijn, en bracht een groot aantal erflaters voort van wie Johan Blaeu dankzij zijn *Atlas Maior* zonder twijfel de bekendste is.<sup>9</sup> Blaeu was al in zijn eigen tijd beroemd: zijn kaarten hingen aan de muur in menig huishouden in de Gouden Eeuw. Dit blijkt zowel uit boedelinventarissen als uit schilderijen van bijvoorbeeld Johannes Vermeer, waar kaarten (en soms ook globes) een prominente plaats innemen. In beide gevallen droegen deze bij aan het zelfbeeld van de gegoede inwoner van de Republiek als wereldburger. De luxe-edities van de atlas van Blaeu vormden bovendien een belangrijk onderdeel van de Nederlandse culturele diplomatie overzee. Zo liet shogun Tokugawa Ietsuna van Japan speciaal twee globes bestellen in Amsterdam nadat dienaren van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) hem een exemplaar hadden laten zien. De maritieme cultuur droeg op die manier letterlijk bij aan de wereldwijde impact van het Nederlandse wereldbeeld. Maar ook dichter bij huis beïnvloedden zeekaarten de cultuur. Het

klavecimbel van de stad Amsterdam bijvoorbeeld, aangeschaft door de componist Jan Pietersz Sweelinck in 1604 om feesten en partijen op te luisteren, was door de schilder Pieter Isaacz voorzien van een voorstelling van Amsterdam als maritieme stad met mondiale aspiraties. De decoratie van het deksel ging gepaard met een Latijnse tekst, gericht tegen de koning van Spanje, die niets aan de verbeelding overliet omtrent de overzeese ambities van de stad: ‘Dacht je dat ik, uitgesloten van het Spaanse Westen, verloren zou zijn? Integendeel: want de zorg Gods heeft mij vooreerst de weg geopend naar Afrika en Indië, en naar waar het exotische China zich uitstrekt, dat gebied op aarde waar zelfs de Ouden geen weet van hadden. Blijf ons begunstigen, God en geef dat deze volkeren Christus leren kennen’.<sup>10</sup> Naarmate de zeventiende eeuw vorderde kreeg deze tekst een welhaast profetische waarde. Een serie waterverftekeningen van Johannes Vingboons uit 1665, die alle forten en factorijen van Nieuw Amsterdam tot Deshima voorstelde, vormde een visueel-cartografische bevestiging van de wereldwijde realisatie van de Nederlandse maritieme macht.<sup>11</sup>





De geograaf

[i]

Wandkaarten werden in genreschilderijen regelmatig als achtergrondvulling gebruikt, maar gaven tevens blijk van een collectief en wijd verspreid wereldbeeld.

Schilderij door Johannes Vermeer, 1668-1669.

Städel Museum, Frankfurt.

Foto © Städel Museum – ARTOTHEK.



Deksel van het Amsterdamse stadsklavecimbel, beschilderd met een voorstelling van Amsterdam als wereldhaven

[i]

Schildering door Pieter Isaacz, 1604-1607.

Rijksmuseum, Amsterdam.



Gezicht op New York (Nieuw Amsterdam)

[i]

De aanduiding van de Engelse naam New York geeft aan dat dit een voorstelling van het stadje op Manhattan is van kort na de geweldloze overname door de Engelsen.

Aquarel door Johannes Vingboons, c. 1665.

Nationaal Archief, Den Haag.

Uiteraard werd dit wereldbeeld niet alleen uitgedragen in de visuele cultuur, maar ook in teksten. In het laatste decennium van de zestiende eeuw zou de Amsterdamse uitgever Cornelis Claesz een cruciale rol spelen in de verbreding van de maritieme cultuur door de productie van een aantal canonieke reisverslagen, die voor een breed publiek aantoonde dat de Indische Oceaan binnen het bereik van de Nederlandse scheepvaart lag.<sup>12</sup> Claesz had zijn naam als uitgever van overzeese literatuur gevestigd in 1596 met de uitgave van Jan Huygen van Linschotens *Itinerario*, de informatieve reisgids die de oprichting en het succes van de VOC in Azië mogelijk maakte, en richtte zich onmiddellijk daarna op de publicaties van handzame reisverslagen die stuk voor stuk bestsellers werden op de nationale en internationale boekenmarkt. Gerrit de Veers verslag van de overwintering op Nova Zembla, onder leiding van Willem Barentsz en – ook toen al – Jacob van Heemskerck, groeide uit tot één van de bekendste verhalen uit de Nederlandse geschiedenis *tout court*, en sprak met name eeuwenlang tot de verbeelding door de illustraties van de winterse ontberingen die Claesz had laten vervaardigen.<sup>13</sup> Ook andere vroege reisverslagen die bij Claesz verschenen – van de hand van Willem Lodewijcksz., Pieter de Marees en Hendrick Ottsen, en van expedities onder leiding van Jacob van Neck, Olivier van Noort, Sebaldt de Weert en Joris van Spilbergen – bereikten een breed publiek. Dankzij tal van houtsneden en kopergravures werden deze beeldverhalen bepalend voor het Nederlandse beeld van de wereld overzee. Al in 1604 bracht Claesz de prenten van het *Itinerario* uit als zelfstandige publicatie – dus zonder de tekst – een commercieel slimme strategie in een tijd waarin tenminste een deel van het publiek nog sterk visueel georiënteerd was.<sup>14</sup> Andere uitgevers in binnen- en buitenland vertaalden en bundelden deze vroege verslagen in reiscollecties, waardoor er al tijdens de Gouden Eeuw een (tekstuele en visuele) canon van gedrukte reisteksten ontstond.<sup>15</sup>



Nova Zembla

[i]

'Het schip door het ijs omhoog gezet'.

Uit: Gerrit de Veer, *Reizen van Willem Barentsz, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijp en anderen naar het noorden*, S.P. l'Honoré Naber (ed.) (Den Haag 1917).

Het origineel is uitgegeven door Cornelis Claesz (Amsterdam 1598).







Nova Zembla

[i]

'Het optimmeren eene der boten'.

Uit: Gerrit de Veer, *Reizen van Willem Barentsz, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijk en anderen naar het noorden*, S.P. l'Honoré Naber (ed.) (Den Haag 1917).

Het origineel is uitgegeven door Cornelis Claesz (Amsterdam 1598).



Nova Zembla

[i]

'Het huis van buiten, vossenvallen en jacht op een beer'.

Uit: Gerrit de Veer, *Reizen van Willem Barentsz, Jacob van Heemskerck, Jan Cornelisz. Rijk en anderen naar het noorden*, S.P. l'Honoré Naber (ed.) (Den Haag 1917).

Het origineel is uitgegeven door Cornelis Claesz (Amsterdam 1598).

De tekstuele weergave van nationale successen (en, heel soms, nederlagen) in buiten-Europese wateren leidde tot een bloeiende maritieme boekcultuur, waarbij oude en nieuwe genres zoals zeemansgidsen, zakatlassen, en traktaten over scheepsbouw grif aftrek vonden bij een geletterd publiek – te denken valt bijvoorbeeld aan het canonieke *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* van de Amsterdamse regent Nicolaes Witsen (1671). Naarmate de Gouden Eeuw vorderde, vond er echter een belangrijke accentverschuiving plaats. De aantrekkingskracht van de vroege reisverslagen van Cornelis Claesz had berust op de feitelijke weergave van de avonturen van Nederlandse schippers, en hun ontmoetingen met vreemde volken. Maar de regelmaat waarmee Hollandse en Zeeuwse schepen naar Batavia, Recife en andere exotische bestemmingen voeren, leidde ertoe dat feitelijke reisverslagen langzaam werden ingehaald door literaire hoogstandjes, zoals Elias Herckmans' bloemrijke *Der Zeevaart Lof* uit 1634, en verhalen die inhoudelijk aanzienlijk waren verfraaid. De publicatie van het spectaculaire reisverslag van Willem IJsbrantsz. Bontekoe in 1646

luidde een nieuwe periode voor het genre in. In de achttiende eeuw zou deze ontwikkeling leiden tot imaginaire reisverslagen zoals Henrik Smeets' *Krinke Kesmes* (1708), die ruimte boden voor maatschappijkritiek en zo de inspiratie vormden voor buitenlandse klassiekers als *Robinson Crusoe* van Daniel Defoe (1719) en *Gulliver's Travels* van Jonathan Swift (1726).<sup>16</sup> Een ander genre dat bijzonder populair werd in de tweede helft van de Gouden Eeuw was het rijk geïllustreerde koffietafelboek, het specialisme van de Amsterdamse uitgever Jacob van Meurs. Van Meurs publiceerde boeken die waren geschreven door reizigers als Johan Nieuwhof – over Brazilië en China – en broedschrijvers zoals Arnoldus Montanus en Olfert Dapper – over respectievelijk Amerika en Afrika, en die kunnen worden beschouwd als een zelfgenoegzame samenvatting van de opbrengst van de Nederlandse scheepvaart overzee. In de achttiende eeuw zou François Valentijn (*Oud en Nieuw Oost-Indiën*, 1726) deze traditie van informatieve, rijk geïllustreerde boeken voortzetten.<sup>17</sup>



Reisverslag van Willem IJsbrantsz. Bontekoe

[i]

Het reisverslag van Bontekoes rampzalige reis naar Azië vormde een canonieke tekst tot ver



in de negentiende eeuw.

Willem IJsbrantsz. Bontekoe, *Journael, ofte gedenckwaardige beschrijvinghe van Oost-Indische Reyse* (Hoorn 1646). In de uitgave van 1648 werd het reisverhaal van Dirck Albertsz Raven over zijn schipbreuk bij Spitsbergen toegevoegd  
Maritiem Museum Rotterdam.

## Een maritieme wereldmacht

De tendens om de werkelijkheid positiever of spannender voor te stellen dan de feiten toelieten lag al sinds de late zestiende eeuw verankerd in de verbeelding van de wereld overzee, en beperkte zich niet tot tekstuele representaties. Ook voor de grondlegger van de maritieme schilderkunst in de Noordelijke Nederlanden, de Haarlemse zeeschilder Hendrick Cornelisz. Vroom, was de verleiding om de historische werkelijkheid te vervormen al onweerstaanbaar gebleken. Vrooms verbeelding van de thuiskomst van het schip *De Hollandtsche Tuyn* uit Brazilië in 1605 was niets minder dan een retorische nabootsing van de zes jaar eerder door hem vervaardigde terugkeer van de ‘Tweede Schipvaart uit de Oost’. Beide keren werden de schepen in de voorstellingen van Vroom vol geestdrift onthaald op het IJ door de lokale bevolking. Toch was er in werkelijkheid een belangrijk verschil. Terwijl de ‘Tweede Schipvaart’ een economische en politieke doorbraak had betekend waar de VOC nog bijna twee eeuwen op kon voortbouwen, was de reis naar Brazilië uitgelopen op een mislukking. De opdracht om een fort te bouwen op de Zuid-Amerikaanse kust was niet uitgevoerd, en onderweg naar huis had admiraal Paulus van Caerden een munitiecrisis maar ternauwernood kunnen onderdrukken. Mede om

deze reden besloot Van Oldenbarnevelt tijdens de onderhandelingen over het Bestand dat de oprichting van de West-Indische Compagnie (WIC) geen prioriteit had. Voor de achteloze beschouwer van beide schilderijen van Vroom werd deze relevante informatie echter achterwege gelaten. Dergelijke nuances lieten zich uiteraard niet eenvoudig op het doek vereeuwigen, maar terugkijkend moet worden vastgesteld dat de Nederlandse zeeschilderkunst van de zeventiende eeuw soms een nogal rooskleurig beeld van de Republiek als wereldmacht geeft. Zeges werden uitvergroot, nederlagen werden min of meer positief voorgesteld, of – vaker – in het geheel niet. Als dat wél gebeurde, zoals bij Vrooms voorstelling van de Slag op het Haarlemmermeer, dan beoogde een dergelijk schilderij waarschijnlijk een specifiek sentiment aan te wakkeren. Haarlemmers konden bijvoorbeeld glimmen van trots bij de herinnering aan de heldenmoed van hun voorouders, en bij het feit dat hun stad wél (en Amsterdam niet) meteen de ‘goede’ kant van de Opstand had gekozen.



Thuiskomst van de Amsterdamse viermaster  
*De Hollandtsche Tuyn*

[i]

De Amsterdamse viermaster *De Hollandtsche Tuyn* en andere schepen na terugkeer uit Brazilië onder bevel van Paulus van Caerden (mei 1605). De compositie is nagenoeg identiek aan het schilderij van de thuiskomst van de *Tweede Schipvaart*, zes jaar eerder. De overeenkomst zou bewust door Vroom kunnen zijn aangebracht, om te appelleren aan het succes van de voorcompagnieën en de in 1602 opgerichte VOC.

Schilderij door Hendrick Cornelisz. Vroom, c. 1605-c. 1640.

Rijksmuseum, Amsterdam.



Terugkomst in Amsterdam van de tweede expeditie naar Oost-Indië, 19 juli 1599

[i]

Schilderij door Hendrick Cornelisz. Vroom, 1599.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Na een korte periode van actieve verkenning van de overzeese wereld rond 1600 volgde een veel langer tijdvak van Nederlandse machtsontplooiing in Azië, Afrika en de Amerika's. De Nederlandse koloniale macht overzee in de Gouden Eeuw had overal een sterk maritiem karakter: het 'imperium' van de VOC en WIC, en als metafoor ook de Nederlandse cultuur in brede zin, kenmerkten zich in de woorden van de Australische wetenschapper Donna Merwick door *alongshore*, 'langs de kust', te blijven.<sup>18</sup> De beide handelscompagnieën leken in dat opzicht weliswaar erg op elkaar – hun fixatie op forten en nederzettingen aan zee had vooral een praktische achtergrond – maar de werelden waarin zij opereerden verschilden. Het eeuwenoude handelsnetwerk van de Indische Oceaan vormde juist voor een maritieme onderneming als de VOC een ideaal werkteerrein, maar de Atlantische wereld, waar het in bezit nemen van territorium en de exploitatie van plantages de verhoudingen tussen de verschillende koloniale regimes bepaalde, was voor de WIC veel minder eenvoudig open te breken. Ondanks de grote belangstelling voor de strijd in Brazilië, die *plus ultra* een tweede front vormde in de Tachtigjarige Oorlog, zou vooral de VOC thuis grote symboolwaarde verkrijgen die tot op de dag van vandaag voortduurt.<sup>19</sup> Die discrepantie was in de ogen van tijdgenoten

echter niet vanzelfsprekend, en in de maritieme cultuur van de Gouden Eeuw vallen vooral de overeenkomsten tussen Oost en West op. Stadsplattegronden van Recife (ca. 1643) en Batavia (1652) laten zien dat beide steden uit dezelfde gedachte waren voortgekomen, met de rug naar het binnenland gericht, en de ogen gefixeerd op het water waar de Nederlandse maritieme macht zich moest uitbetalen in militaire overwinningen en economische winst.



Paskaart van de haven van Recife,  
Pernambuco, in Brazilië

[i]

De voorstelling van de stad laat elementen zien – met name de grachten in Mauritsstad – die nooit gerealiseerd zouden worden.

Stadsplattegrond door Johannes Vingboons, c. 1643.

Nationaal Archief, Den Haag.



Plattegrond van Batavia

[i]

Deze voorstelling van Batavia kende vele versies en edities, die telkens aan de meest recente stedelijke vernieuwingen waren aangepast.

Stadsplattegrond uit Clement de Jonghe, *Afbeelding van 't Casteel en de Stadt Batavia* (Amsterdam 1669).

Wikimedia Commons.

Zolang de striid en zee zich achter de horizon voltrok konden tekstuele en visuele

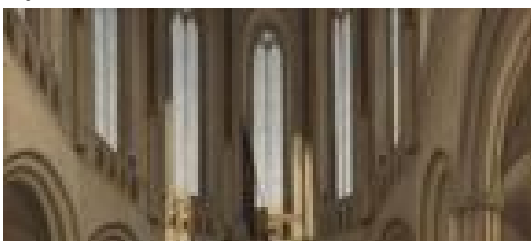
Zolang de strijd op zee zich achter de horizon voltrok, konden tekstuele en visuele representaties van de ontwikkelingen aldaar relatief gezaghebbend zijn in het moederland, maar de Vrede van Münster in 1648 leidde tot een aanzienlijke verandering in het Nederlandse vijandbeeld. Na tachtig jaar strijd tegen Spanje, waarin de belangrijkste zeeslagen zich hadden afgespeeld in Gibraltar en Duins, of zelfs Matanzas (Cuba), Pernambuco (Brazilië) en Malakka (Maleisië), werden de drie opeenvolgende oorlogen met Engeland voornamelijk op de Noordzee uitgevochten. Gewone mensen werden zo plotseling ooggetuigen van de strijd, zoals tijdens de Slag bij Ter Heijde in 1653 toen de plaatselijke bevolking vanaf de Zuid-Hollandse duintoppen de laatste ogenblikken van *Bestevaer* Maerten Harperszoon Tromp van dichtbij kon meebeleven. De dood van Tromp leidde, na een korte periode van hysterie en wanhoop, tot een vorm van persoonsverheerlijking die eerder alleen Van Heemskerck en Piet Hein ten deel was gevallen, maar die de nieuwe standaard zou worden voor admiraals die, anders dan aanvoerders van het Staatse landleger, meestal een Hollandse of Zeeuwse afkomst hadden waarmee de bevolking zich kon identificeren. Dat de Republiek tussen 1650 en 1672 door regenten en niet door een stadhouder werd bestuurd, gaf de zeeheldencultus een extra impuls – als ‘volks’ antwoord op de verheerlijking van de Oranjes die onder Frederik Hendrik monarchale trekjes had gekregen. In de persoon van Michiel de Ruyter, bestempeld als ‘Zeeleeu op de Theems’ tijdens de Tocht naar Chatham, en als redder des Vaderlands in het Rampjaar, zou de zeeheldencultus zijn hoogtepunt kennen.



De slag bij Ter Heide waarin admiraal Maarten Harpersz Tromp sneuvelde, 10 augustus 1653

[i]

Penschilderij door Willem van de Velde de Oude, 1657.  
Rijksmuseum, Amsterdam.





Het praalgraf van Michiel de Ruyter in het koor van de Nieuwe Kerk in Amsterdam

[1]

Schilderij door Emanuel de Witte, 1683.

Rijksmuseum, Amsterdam.



Michiel de Ruyter als luitenant-admiraal

[1]

De afbeelding is geschilderd ter herinnering aan de overwinning in de Vierdaagse Zeeslag in 1666, waarna besloten werd dat identieke portretten van De Ruyter in alle

admiraliteitscolleges zouden worden  
gehangen.

Schilderij door Ferdinand Bol, 1667.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Behalve schippers werd, zo leek het soms wel, ook het schip verheerlijkt. Het mythische verhaal dat een Hollandse oorlogsbodem in juni 1667 de ketting op de Medway aan stukken voer, werd tot diep in de twintigste eeuw zorgvuldig gekoesterd, in navolging van Joost van den Vondels 'hy rukt stael, als ragh, aen flarden'. Maar nooit werd het schip als metafoor voor de Nederlandse maritieme macht indrukwekkender voorgesteld dan op de schilderijen van zeeslagen in het derde kwart van de zeventiende eeuw – tijdens de eerste Engelse Oorlog door Jan Abrahamsz. Beerstraten, en in de roemrijke Tweede Engelse Oorlog door Willem van de Velde de Oude en zijn zoon Willem van de Velde de Jonge. De doeken van de Van de Veldes vormden de climax van een monumentaal genre, dat een halve eeuw eerder door Hendrick Vroom voor het eerst in de verf was gezet. De schilderijen werden doorgaans in opdracht van de autoriteiten – vroedschappen, admiraliteiten, compagnieën – vervaardigd, en waren derhalve publiek bezit. Prenten naar voorbeeld van de beroemdste schilderijen waren breed toegankelijk, en de dood van een vlootvoogd was dan ook een publieke ceremonie, op termijn uitmondend in een marmeren praalgraf dat door iedereen kon worden bezocht.<sup>20</sup>

Schilders deden hun uiterste best om een zo betrouwbaar mogelijke voorstelling van de hoogtepunten van een zeeslag op het doek te krijgen. Willem van de Velde de Oude benadrukte zijn status als ooggetuige door niet alleen mee te varen met de oorlogsvloot wanneer een beslissende slag zich aandiende, maar ook zichzelf al schetsend af te beelden in de marge van zijn grootse voorstellingen – iets wat in de tijd van Vroom en Van Wieringen nog geen gebruik was geweest, al gingen ook zij indien mogelijk op locatie kijken.<sup>21</sup> Vanaf het begin van de Derde Engelse Oorlog, in 1674, zou Willem van de Velde de Jonge zijn artistieke kwaliteiten aan de overzijde van Het Kanaal verder perfectioneren.



Willem van de Velde aan het werk, gezeten in  
een galjoot tijdens de zeeslag bij Ter Heide,  
1653

[i]

Prent door Willem van de Velde (detail  
rechterblad), 1653.

Rijksmuseum, Amsterdam.

Op de voorstellingen van de Van de Veldes en de andere Nederlandse zeeschilders zijn de schepen zelf de belangrijkste actoren, herkenbare actoren bovendien dankzij hun vlagvertoon en rijk versierde spiegels. De versiering van schepen groeide in de Gouden



Eeuw uit tot een instrument van stedelijke of gewestelijke trots. Zowel schippers en kapiteins als instellingen bestelden schilderijen waarop hun collectieve of individuele engagement met de ‘nationale’ maritieme identiteit werd vastgelegd. Maar in de Republiek ging trots bij voorkeur gepaard met (de suggestie van) bescheidenheid. Nicolaes Witsen schreef in de tweede druk van zijn traktaat over scheepsbouw uit 1690 dan ook een vorm van culturele gematigdheid voor. In een summiere beschouwing op de functie van de spiegel, nog niet opgenomen in de eerste druk twintig jaar daarvoor, stelde hij korzellig vast dat ‘Men pleeg hier te Lande veel te zien dat de Scheepen breede hek-boorden en spiegels hadden’. Dit was echter niet de bedoeling, aldus Witsen, want dit gebeurde slechts uit ‘hovaerd, en om de pronk’ – een weinig verhullende afkeuring van de door de barok geïnspireerde sierlijkheid die in de late zeventiende eeuw steeds gebruikelijker werd. ‘Doch is niet dienstigh’, voegde hij er vervolgens op broodnuchtere toon aan toe, ‘alzo te veel windt vangt, en zwakheit toebrengh’.<sup>22</sup> Misschien was het vanwege Hollandse bescheidenheid dat de spiegels van Engelse en Franse schepen doorgaans veel rijker waren versierd dan die van Nederlandse oorlogsbodems.

## Een ‘nationale’ cultuur

De Nederlandse maritieme cultuur onderscheidde zich in de Gouden Eeuw door haar brede herkenbaarheid en impact in alle lagen van de samenleving. Boedelinventarissen en veilingcatalogi uit de late zeventiende eeuw tonen aan dat zelfs mensen uit de lagere middenklasse schilderijen met maritieme thema’s aan de muur hadden hangen. Hoewel de identificatie van deze kunstwerken vier eeuwen later lastig is – er werd door de notaris van dienst vaak gerept van ‘een zeetje’ zonder verdere specificaties – betekende deze groeiende belangstelling dat de markt voor zeeschilders behoorlijk groot was.<sup>23</sup> Sterren als Vroom en de Van de Veldes werkten overwegend in opdracht, maar schilders die kwalitatief niet veel voor hen onderdeden, zoals Adam en Abraham Willaerts, Jan Porcellis, Reinier Nooms, Abraham Storck of de Duitse immigrant Ludolf Backhuysen, verkochten hun werk aan de middenklasse die in de Republiek relatief kapitaalkrchtig was geworden. Ook meer alledaagse thema’s, zoals schipbreuk, visserij en walvisvaart, alsmede zee- en strandgezichten verschenen zo gedurende de Gouden Eeuw vaker op paneel of doek.

Over de sociale achtergrond van de kopers van ‘zeetjes’, alsmede hun eventuele betrokkenheid bij de zeevaart, is vooralsnog helaas weinig bekend. Dat de snelle toename van het aantal schippers, matrozen en sloopstimmerlieden bijdroeg aan de uitstraling van de maritieme cultuur, ook internationaal, ligt echter voor de hand. De maritieme sector in de Republiek werkte als een magneet op arbeiders in Noordwest Europa. Duitsers, Scandinaviërs en Hugenoten bemanden naarmate de zeventiende eeuw vorderde in steeds grotere getale de schepen van de handelscompagnieën, waardoor Hollandse en Zeeuwse reisverslagen en schilderijen ook over de grens aandacht genoten – en bijvoorbeeld Duitstalige egodocumenten als een verlengstuk van de Nederlandse maritieme cultuur kunnen worden beschouwd.<sup>24</sup> De Nederlandse vloot in Europese wateren was zo toonaangevend, dat zelfs het internationale maritieme jargon ‘vernederlandste’, en met name de Engelse taal blijvend werd beïnvloed door de terminologie die werd gebezigd door Nederlandse schippers. Tijdgenoten als de schoolmeester Wigardus van Winschoten, auteur van het eerste maritieme woordenboek in 1681, realiseerden zich dit al.<sup>25</sup> Engelse sloopstypen als ‘yacht’, ‘yawl’, ‘hulk’ en

'sloop', sloopsonderdelen als 'bowsprit', 'mast' en 'rudder', functies aan boord zoals 'skipper' en 'quartermaster', en maritieme activiteiten zoals 'to cruise', 'to keelhaul' en 'to smuggle' hebben een herkenbare Nederlandse oorsprong, terwijl ook de herkomst van begrippen als 'the North Star', 'scurvy' en 'freight' door etymologen wordt gezocht in het laatmiddeleeuwse en vroegmoderne Nederlands of Nederduits.<sup>26</sup> Ook de producten die de Nederlandse maritieme cultuur voortbracht behielden soms hun oorspronkelijke naam – het beste voorbeeld is zonder twijfel het Engelse begrip 'Waggonner' voor zeekaarten en atlanten dat niets minder was dan een verbastering van de naam van Lucas Jansz. Waghenaer.

De internationale uitstraling van de Nederlandse maritieme cultuur kon echter niet verhullen dat het intrinsieke belang ervan vooral nationaal bleef, iets wat steeds zichtbaarder werd naarmate de Gouden Eeuw op zijn einde liep. De relatieve en later absolute neergang van de Nederlandse dominantie op zee, in de late zeventiende en achttiende eeuw, leidde ertoe dat de meest vooraanstaande schilders naar het buitenland vertrokken, en de schrijvers en kunstenaars die achterbleven steeds vaker een specifiek Nederlands publiek beoogden voor hun werk. Een veelzeggend voorbeeld in dit verband is de Dordrechtse veelschrijver Lambert van den Bosch, die een belangrijk hagiografisch overzicht van Nederlandse vlootvoogden in de Gouden Eeuw componeerde. De eerste editie van dit werk, *Leeven en daden der doorluchtigste zee-helden* uit 1676, plaatste admiraals als Piet Hein en Michiel de Ruyter in een internationaal pantheon van vooraanstaande schippers, naast Christoffel Columbus en Amerigo Vespucci. Maar in de tweede editie uit 1683 waren de beroemdheden van over de grens uit het boek verwijderd ten faveure van tweederangs vlootvoogden uit de eigen recente geschiedenis. De eigen maritieme cultuur was zo weliswaar de zucht tot vergelijking ontgroeid, maar raakte als gevolg daarvan ook expliciet naar binnen gekeerd.

Deze vorm van introspectie staat in scherp contrast met de razendsnelle expansie van de Nederlandse kunst en literatuur tijdens de vroege zeventiende eeuw. Steeds meer werken verschenen die bedoeld waren als een terugblik op de glorie van de Republiek op zee en overzee, en dus impliciet als erkenning dat die periode ten einde was gekomen. Simon de Vries' *Wonderen soo aen als in; en wonder-gevallen op en omtrent de zeeën* (1687) bijvoorbeeld was een uitputtende samenvatting van de hoogtepunten van de Nederlandse scheepvaart, maar parasiteerde op klassieke verhalen 'van vroeger' en de modieuze hang naar fictie en spektakel. Actuele maritieme ontwikkelingen verdwenen steeds verder naar de achtergrond. Regionale sentimenten, in Friesland en met name Zeeland, kregen regelmatig de overhand, zoals in een encyclopedisch werk van de Zeeuwse regentzoon Pieter de la Rue uit Middelburg, die in 1736 de zeeheldencultus die bedoeld was als een instrument van collectieve herinnering en bovengewestelijke eenheid, omvormde tot een bron van louter provinciale trots.<sup>27</sup> Terwijl de grensoverschrijdende Gouden Eeuw steeds meer op een voetstuk werd geplaatst, werd de maritieme cultuur van de achttiende eeuw juist kleinschaliger – en werd er nauwelijks aanleiding gevonden om de gestolde maritieme canon verder uit te breiden. Alleen de Slag bij de Doggersbank (1781) zou nog aan het evenementiële pantheon worden toegevoegd. Zo valt te verklaren waarom ook aan het einde van de achttiende eeuw de begrafenis van Jacob van Heemskerck van ruim 150 jaar eerder nog steeds tot de verbeelding sprak.<sup>28</sup> De cultuur van de natiestaat die kenmerkend was voor de negentiende eeuw zou vervolgens de maritieme hoogtenpunten uit de Gouden Eeuw

reglementen van, zoo ver volgens de hantieren hoogtepunten en de Gouden Eeuw definitief omsmeden tot een onwrikbare nationale canon, die pas in onze huidige tijd weer onderwerp van belangstelling en discussie is geworden.



Begrafenis van Jacob van Heemskerck in de Oude Kerk te Amsterdam, 1607

[i]

De staatsbegrafenis van Jacob van Heemskerck sprak ruim anderhalve eeuw later nog altijd tot de verbeelding.

Prent door Simon Fokke, 1722-1784.

Rijksmuseum, Amsterdam.



Oostelijk halfmond, vloer van de Burgerzaal,

1748, Paleis op de Dam

[i]

De Burgerzaal van het nieuwe stadhuis op de Dam, opgeleverd in 1655, presenteerde Amsterdam als centrum van de wereld. De twee halfronden op de vloer geven een overzicht van de in de kaart gebrachte wereld in het midden van de achttiende eeuw. De impliciete boodschap van de Burgerzaal was dat de hele wereld binnen het handbereik van de stad was gekomen.

Koninklijk Paleis, Amsterdam.

*Foto Maarten Schuth.*



Westelijk halfrond, vloer van de Burgerzaal,  
1748, Paleis op de Dam

[i]

Koninklijk Paleis, Amsterdam.

*Foto Maarten Schuth.*

## Noten

1. Voor een indruk van de maritieme cultuur van de Gouden Eeuw in ruime zin, zie behalve de hieronder verwerkte literatuur allereerst de reeks Werken van de Linschoten-Vereeniging (sinds 1908). Voor de VOC is er het weinig gebruikte boekje J. Bethlehem en A.C. Meijer (ed.), *VOC en cultuur. Wetenschappelijke en culturele relaties tussen Europa en Azië ten tijde van de Verenigde Oostindische Compagnie* (Amsterdam 1993). Een recent themanummer van het historisch tijdschrift *Holland* 48:3/4 (Hilversum 2016) is gewijd aan het thema ‘maritieme identiteit’. In recente overzichtswerken over de Gouden Eeuw komt ook de maritieme cultuur aan bod: D. Onnekink en G. Rommelse, *The Dutch in the Early Modern World: A History of a Global Power* (Cambridge 2019); H.J. Helmers en G.J. Janssen (ed.), *The Cambridge Companion to the Dutch Golden Age* (Cambridge 2018); C. Antunes en J. Gommans (ed.), *Exploring the Dutch Empire: Agents, Networks, and Institutions, 1600-2000* (Londen 2015). Over Van Wieringen, zie R. Brand, “Een schilderij van de Slach van Heemskerck”.

Cornelis Claesz. van Wieringen en de opdracht voor een zeestuk van de Slag bij Gibraltar nader bekeken', *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 34:2 (2015) 3-22; P. Sigmund, *Zeemacht in Holland en Zeeland in de zestiende eeuw* (Hilversum 2013) 380-396; R. Daalder, 'Een zeeslag voor Prins Maurits', *Maandblad Amstelodamum* 95 (2008) 3-12.

[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)

[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. Twee voorbeelden van de integratie van overzeese gebeurtenissen in het Nederlandse zelfbeeld en wereldbeeld zijn: B. Schmidt, *Innocence Abroad: The Dutch Imagination and the New World, c. 1570-1670* (Cambridge 2001) en idem, *Inventing Exoticism: Geography, Globalism, and Europe's Early Modern World* (Philadelphia 2015).

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

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

3. J.A. van der Steen, 'A Contested Past: Memory Wars During the Twelve Years' Truce (1609-21)' in: E. Kuijpers e.a. (ed.), *Memory before Modernity: Practices of Memory in Early Modern Europe* (Leiden 2013) 45-61.

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

4. C. Lawrence, 'Hendrick de Keyser's Heemskerk Monument: The Origins of the Cult and Iconography of Dutch Naval Heroes', *Simiolus: Netherlands Quarterly for the History of Art* 21:4 (1992) 265-295. Zie ook F. Scholten, *Sumptuous Memories: Studies in Dutch Seventeenth-Century Tomb Culture* (Zwolle 2003).

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

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

5. Over zeeschilderkunst in de Gouden Eeuw, zie R. Daalder, *Van de Velde & Zoon: Marine Painters: The Firm of Willem van de Velde the Elder and Willem van de Velde the Younger, 1640-1707* (Leiden 2016); J. Giltaij (ed.), *Lof der zeevaart. De Hollandse zeeschilders van de 17e eeuw* (Rotterdam 1996); M. Russell, *Visions of the Sea: Hendrick C. Vroom and the Origins of Dutch Marine Painting* (Leiden 1983); L.J. Bol, *Die holländische Marinemalerei des 17. Jahrhunderts* (Braunschweig 1973).

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

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

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

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

6. G. Schilder, *Early Dutch Maritime Cartography: The North Holland School of Cartography (c. 1580-c. 1620)* (Leiden 2017) 56-128.

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

7. S. Schama, *The Embarrassment of Riches: An Interpretation of Dutch Culture in*

*the Golden Age* (Berkeley 1988) 130-139; E. Jorink, *Het 'Boeck der Natuere'. Nederlandse geleerden en de wonderen van Gods Schepping, 1575-1715* (Leiden 2006) 18-20. Zie ook F. Egmond, *Het Visboek. De wereld volgens Adriaen Coenen, 1514-1587* (Zutphen 2005).

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

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

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

8. C. van Duzer, *Sea Monsters on Medieval and Renaissance Maps* (Londen 2014); R.W. Unger, *Ships on Maps: Pictures of Power in Renaissance Europe* (Londen 2010).

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

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

9. K. Zandvliet, *Mapping for Money: Maps, Plans, and Topographic Paintings, and Their Role in Dutch Overseas Expansion During the 16th and 17th Centuries* (Amsterdam 1998).

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

10. 'Exclusam hesperia perituram Hispanie putasti Me? Frustra: nam cura Dei mihi pandit ad Afros Primo iter, atque Indos, et qua patet extima China Quaque etiam priscis non cognitus Orbis in Orbe. Perge favere Deus, daque his agnoscere Christum'.

11. M. Gosselink (ed.), *Land in zicht: Vingboons tekent de wereld van de zeventiende eeuw* (Zwolle 2007).

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

12. Over Cornelis Claesz als uitgever en boekhandelaar, zie B. van Selm, *Een menigthe treffelijcke boecken. Nederlandse boekhandelscatalogi in het begin van de zeventiende eeuw* ('t Goy-Houten 1987). Over Claesz als uitgever van (maritieme) kaarten, zie G. Schilder, *Cornelis Claesz (c. 1551-1609): Stimulator and Driving Force of Dutch Cartography* (Alphen aan den Rijn 2003).

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

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

13. P. Sigmond, 'De illustraties bij het reisverhaal van Gerrit de Veer' in: J. Braat e.a. (ed.), *Behouden uit het Behouden Huys. Catalogus van de voorwerpen van de Barentsexpeditie (1596), gevonden op Nova Zembla* (Amsterdam 1998) 22-59.

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

14. E. van den Boogaart, *Het verheven en verdorven Azië: Woord en beeld in het Itinerario en de Icones van Jan Huygen van Linschoten* (Amsterdam 2000).

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

15. Zie bijvoorbeeld de case study over de afbeeldingen van West-Afrika in het verslag van Pieter de Marees door E.A. Sutton, *Early Modern Dutch Prints of Africa* (Farnham 2012). Over de internationale impact van de vroege Nederlandse reisverslagen, zie M. van Groesen, *The Representations of the Overseas World in the De Bry Collection of Voyages (1590-1634)* (Leiden 2008).

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

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

16. M. Barend-van Haeften, 'Van scheepsjournaal tot reisverhaal. Een kennismaking met zeventiende-eeuwse reisteksten', *Literatuur* 7 (1990) 222-228.

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



- 
17. B. Schmidt, *Inventing Exoticism: Geography, Globalism, and Europe's Early Modern World* (Philadelphia 2015) 25-81.  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  18. D. Merwick, *The Shame and the Sorrow: Dutch-Amerindian Encounters in New Netherland* (Philadelphia 2006).  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  19. M. van Groesen, *Amsterdam's Atlantic: Print Culture and the Making of Dutch Brazil* (Philadelphia 2017); H.J. Cook, *Matters of Exchange: Commerce, Medicine, and Science in the Dutch Golden Age* (New Haven 2008); E. Bergvelt en R. Kistemaker, *De wereld binnen handbereik. Nederlandse kunst- en rariteitenverzamelingen, 1585-1735* (Zwolle 1992).  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  20. F. Scholten, *Sumptuous Memories: Studies in Dutch Seventeenth-Century Tomb Culture* (Zwolle 2003).  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  21. R. Daalder, *Van de Velde & Zoon: Marine Painters: The Firm of Willem van de Velde the Elder and Willem van de Velde the Younger, 1640-1707* (Leiden 2016).  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  22. N. Witsen, *Aeloude en hedendaegsche scheeps-bouw en bestier* (Amsterdam 1690 [1671]) 112.  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  23. J.M. Montias, *Art at Auction in 17th Century Amsterdam* (Amsterdam 2002) 87.  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  24. J. van Lottum, *Across the North Sea: The Impact of the Dutch Republic on International Labour Migration, c. 1550-1850* (Amsterdam 2007); R. van Gelder, *Het Oost-Indisch avontuur. Duitsers in dienst van de VOC (1600-1800)* (Nijmegen 1997). Zie ook de serie Duitstalige reisverslagen onder de titel *Reisebeschreibungen von deutschen Beamten und Kriegsleuten im Dienst der niederländischen West- und Ost-Indischen Kompagnien, 1602-1797* die in de jaren 1930-1932 door Nijhoff in Den Haag werd uitgegeven.  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  25. N. van der Sijs (ed.), *Seeman. Maritiem woordenboek van Wigardus à Winschooten* (Zutphen 2011).  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  26. Ik gebruikte voor deze passage de *Online Etymology Dictionary*, die bij twijfel verwijst naar de *Oxford English Dictionary (OED)*.  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  27. P. de la Rue, *Staatkundig en heldhaftig Zeeland* (Middelburg 1736).  
[Zie worldcat.org](http://worldcat.org)
  28. Voor de opkomende nationale cultuur van de achttiende eeuw, zie N.C.F. van Sas, *De metamorfose van Nederland. Van oude orde naar moderniteit. 1750-1900*

(Amsterdam 2004). Voor de canonisering van de negentiende eeuw, zie L. Jensen, *De verheerlijking van het verleden. Helden, literatuur en natievorming in de negentiende eeuw* (Nijmegen 2008).

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

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

*Nieuwe*

**Maritieme Geschiedenis**

van **Nederland**

**Deel 2**

*De vaart in en buiten Europa*

1600 - 1780

ISBN: 9789052162010

**Hoofdstuk 7**

*De wereld op zee:*

*De maritieme cultuur van de Gouden Eeuw*

Door **Michiel van Groesen**

Doi: doi: aangevraagd