

Royale schepen

Drie vorsten met omstreden schepen

Genoeg mensen kopen boten, maar staatshoofden en boten gaan niet altijd goed samen. De Zweedse koning Gustaaf II Adolf, Chinese keizerin Cixi en koning Willem-Alexander kochten alle drie schepen en kwamen er alle drie door in de problemen. Vaak is het schip niet het echte probleem, maar de timing.

Kasper Spauwen is docent geschiedenis aan het Bernard Lievegoed College in Maastricht.

Geen al te opzichtige, snelle auto's, of playboyachtige verhalen in de roddelpers, adviseerde *Trouw* prins Willem-Alexander in 1997. Zo zou hij de mythe van 'de goede koning' in stand kunnen houden. Met de recente aanschaf van een speedboot genaamd de *Alma* morrelt hij aan die mythe. Willem-Alexander is niet de eerste vorst die op een onhandig moment veel geld uitgeeft aan een boot. Eerder deed Gustaaf II Adolf van Zweden dit met de *Vasa* en stak keizerin Cixi van China veel geld in de restauratie van haar Marmeren Schip. Met zeer wisselende gevolgen voor hun populariteit, waarover later meer. De vraag dringt zich op: mogen we koning Willem-Alexanders aankoop vergelijken met die van Gustaaf en Cixi?

Het is mooi om onze leerlingen, die vaak een uitgesproken mening hebben over het Nederlands koningshuis, deze vraag te laten beantwoorden. De plek van het Nederlands koningshuis binnen ons staatsbestel komt vaak ter sprake als het absolutisme in tijdvak zes behandeld wordt. Er is altijd wel iemand die refereert aan de toelages van de prinsessen of de panden van prins Bernhard

junior en hoe oneerlijk dat is. Wat is er mooier dan aan de hand van voorbeelden deze kennis erin te slijpen en de leerlingen kritisch te laten kijken naar de plek van ons koningshuis? De drie schepen werden alle drie gekocht door een vorst en hadden invloed op hun uiteindelijke plek in de geschiedenis.

De Vasa

De Nederlanders stonden ook in de zeventiende eeuw al bekend als een succesvolle zeevarende natie. Schepen voeren met grote ladingen terug vanuit 'de Oost' en door de Moedernegotie was er contact met de landen achter het Kattegat. Het is dan ook niet vreemd dat Karel IX van Zweden uitkwam bij de Nederlandse broers Arendt en Henrik Hybertsson toen hij zijn vloot wilde moderniseren. In 1625 kregen de Hybertssons de opdracht van vorst Gustaaf II Adolf, Karels opvolger, om vier schepen te bouwen waarvan de *Vasa*, een verwijzing naar de familienaam van Gustaaf, een van de grootste en meest prestigieuze, en ook de meest pretentieuze, was. De *Vasa* was een stuk langer en hoger dan 'onze', later gebouwde, *Zeven*



De gerestaureerde *Vasa* in het Vasamuseum in Stockholm. Foto: Peter Isotalo.



Provinciën. Het is echter niet door zijn formaat dat het schip een plek in de geschiedenisboeken kreeg. De *Vasa* kwam in het collectieve geheugen van de Zweden terecht doordat het slechts een dikke kilometer gevaren had voor het op zijn *maiden voyage* zonk. De stabiliteit was vooraf wel getest waarbij duidelijk werd dat de gewichtsverdeling nog wat te wensen overliet. De vorst wilde zijn nieuwe speeltje echter zo snel mogelijk inzetten. Op 10 augustus 1628 vertrok de *Vasa* vanuit de scheepswerf. Polen was de bestemming, want daarmee waren de Zweden in oorlog. Ternauwernood wisten de kapitein en zijn bemanning het schip bij een eerste windvlaag nog recht te houden, maar bij een tweede windvlaag stroomde het zeewater via de geschutpoorten naar binnen. Vanwege de ongunstige plaatsing van de kanonnen op de verschillende dekken bleef het schip water maken, en zonk het na de eerste reis van welgeteld 1.300 meter. Dertig tot vijftig bemanningsleden vonden een zeemansgraf. Kapitein Söfring Hansson Jute wist de ramp te overleven. Hij werd gearresteerd en moest zich voor een speciaal opgericht tribunaal verantwoorden. Een goed functionerende trias politica of een grondige lastercampagne zorgde ervoor dat Hansson werd vrijgesproken. Waarna de schuld bij de toen allang overleden Hybertsson kwam te liggen. Koning Gustaaf verging het ongeveer hetzelfde als de *Vasa*. Ondanks dat hij een succesvol militair strateeg was, stierf hij tijdens de Slag bij Lützen in 1632. Hierdoor maakte hij het niet meer mee dat de waardevolle kanonnen van de *Vasa* al in de jaren zestig van de zeventiende eeuw geborgen werden.

De geschiedenis bracht Gustaaf en de *Vasa* uiteindelijk toch bij elkaar in de buurt. Het onfortuinlijke schip is sinds 1989 door het publiek te bewonderen. Het werd uit het water gehaald en

door middel van een speciaal conserveringsproces geschikt gemaakt voor tentoonstelling. Vanaf de torenspits van de Riddarholmskyrkan waar Gustaaf begraven ligt, kun je het speciaal aan het schip gewijde Vasamuseum zien liggen.

Het Schip van Puurheid en Gemak

Mocht u denken dat vorsten in Azië anders tegen status en luxespeeltjes aan kijken dan hun Europese evenknieën, dan komt u bedrogen uit. In een eeuw waarin Europese vorstenhuizen te maken kregen met lastige, verlichte ideeën, en net iets later dan de bouw van het vergelijkbare Versailles, liet de Chinese keizer Qianlong in 1735 een zomerpaleis bouwen. Ter ere van zijn vijftienjarig jubileum als keizer liet hij in de tuinen van zijn zomerpaleis het Marmeren Schip of het Schip van Puurheid en Gemak bouwen. Het werd gebouwd aan de rand van het meer dat bij het nieuwe stulpje van de keizer hoorde. En om meteen een misconceptie uit de wereld te helpen: het was helemaal geen schip en het was ook niet van marmer. Het was een paviljoen, gebouwd op stenen pijlers in het meer en het marmer was eigenlijk geveerd hout. Qianlong heeft lang plezier gehad van zijn 'schip', want hij stierf pas in 1799. Met het Marmeren Schip liep het slechter af. Qianlong heeft niet mee hoeven maken hoe het tijdens de Tweede Opiumoorlog (1856-1860) vernietigd werd door de Anglo-Franse troepen.

'Het was duidelijk dat de gewichtsverdeling nog wat te wensen overliet, maar de vorst wilde zijn nieuwe speeltje zo snel mogelijk inzetten'

Er zit natuurlijk een fikse mate van ironie in een niet-drijvend, marmeren schip. Die werd door de Chinezen nog duidelijker gevoeld tijdens het bewind van keizerin-weduwe Cixi, of de Drakenvrouw, zoals ze – niet als compliment bedoeld – genoemd werd. Cixi liet in 1895 het verwoeste schip en het Zomerpaleis restaureren en voegde een aantal in die tijd als hip geldende, Europese elementen toe. Zo kreeg het stationaire schip bijvoorbeeld schepraderen, alsof het een stoomschip was. Cixi kwam aan de macht tijdens een politiek complexe periode. Buiten de bemoeienis van Europese mogendheden met China, waaiden er in het land verschillende winden. De vraag of er vernieuwing en verwesterlijking moest komen of dat er juist een meer conservatieve zelfversterkingspolitiek gevoerd moest worden, liep als een rode draad door haar regeerperiode. Ze probeerde haar machtspositie vast te houden door een verdeel-en-heerspolitiek waarmee ze aanhangers van de verschillende stromingen te vriend probeerde te houden. Hiermee maakte zij zich bij niemand echt populair. Haar Marmeren Schip werd een ►

Portret van de Chinese keizer Qianlong die regeerde van 1735 tot 1796 en het eerste Marmeren Schip liet bouwen. Portret gemaakt door Giuseppe Castiglione in 1736. Bron: Paleis Museum van Beijing.

Koningin Máxima in een interview met Matthijs van Nieuwkerk. *Máxima 50 jaar*, NPO 1, 17 mei 2021.

symbool van haar falende beleid. Zij koos ervoor om tijdens deze turbulente periode veel geld uit te geven aan de restauratie van het Zomerpaleis en het bijbehorende schip. Een groot deel van het budget was eigenlijk bedoeld voor defensie en specifiek voor de marine. De minister van Defensie durfde niet echt te klagen. De marine stond er in de aankomende oorlogen dan ook niet goed voor. De bevolking ontging de ironie niet dat het defensiebudget opging aan een schip dat niet eens kon varen. Zo werd het Marmeren Schip een symbool van decadentie en kortzichtig beleid. Cixi overleed aan het begin van de twintigste eeuw. Haar impopulariteit werd nogmaals duidelijk tijdens de onrustige periode richting het ontstaan van de Chinese Republiek. Haar graf werd geschonden en geplunderd en de regering deed hier ondanks protesten van de keizerlijke familie niets tegen.

De Alma

Als laatste het snelste van de drie schepen. Een schip vernoemd naar de samentrekking van de voornamen van de eigenaars. De *Alma* is de vervanger van de *Aldebaran*, vernoemd naar een van de helderste sterren van ons universum, en er hangt een prijskaartje van twee miljoen euro aan het nieuwe speeltje van de Nederlandse vorst. Wat hij hiervoor krijgt, is een speedboot, model Wajer-55, van zestien meter lang met een topsnelheid van 38 knopen, ongeveer 70 kilometer per uur. Ook is er een volledig uitgeruste keuken en een badkamer. Het nieuws over de aankoop van de *Alma* kwam op een ongelegen moment voor het staatshoofd. De aflopen jaren was er al wat

kritiek op het koningshuis. Er werden (Kamer) vragen gesteld over de verkoop van kunst door prinses Christina, het al dan niet 'huisjesmelken' van prins Bernhard junior en natuurlijk de nogal onfortuinlijke keuze van de vorst en zijn gezin om op het hoogtepunt van de coronapandemie toch op vakantie te gaan naar hun villa in Griekenland. De reis naar Griekenland noemde koning Willem-Alexander een 'inschattingfout', over de aankoop van de *Alma* was koningin Maxima recentelijk iets milder. Hierover zei ze: 'Het was iets dat mijn man heel graag wilde hebben. Ik gun hem dat wel, maar dat mag niet afdoen aan alle werk dat hij voor Nederland doet.' Feit is dat de populariteit van het koningshuis en koning Willem-Alexander het laatste jaar flink gedaald is.

Onze vwo-leerlingen werden getraceerd op een tekst van Maarten van Rossem bij hun examen Nederlands. Onze favoriete nationale mopperkont vergeleek het verloop van de geschiedenis met de seizoenen: een bepaalde volgorde ligt vast, maar het precieze verloop is onvoorspelbaar. Dat een vorst veel geld uitgeeft aan een schip, is al vaker voorgekomen. Dat het niet altijd de meest verstandige investering is, is ook niets nieuws. Vraag die we aan onze leerlingen zouden kunnen voorleggen: had koning Willem-Alexander, zeker als afgestudeerd historicus, beter kunnen of moeten weten? Volgens Van Rossem herhaalt de geschiedenis zich niet een op een, maar zijn er wel patronen. Hoe koning Willem-Alexander de geschiedenisboeken ingaat, zal de toekomst uitwijzen. Het is misschien wel aardig om nu al eens te peilen hoe de leerlingen hiertegen aankijken. ■



Het Marmeren Schip van keizerin-weduwe Cixi. Aan de zijkant is de 'moderne' toevoeging van het scheprad te zien, een kenmerk van het stoomschip. Foto: Daniel Case.