

Hoe zeemogendheden hun identiteit vormen

Andrew Lambert vertelt in *De zeemogendheden* het verhaal van de vijf klassieke zeemogendheden: Athene, Carthago, Venetië, de Republiek der Nederlanden en Engeland. Het ging hun niet om macht en gebiedsuitbreiding, maar om handel en voorspoed. De auteur laat zien waarom deze staten dynamischer, opener en uitzonderlijker waren dan hun imperiale collega's. Volgens Lambert creëerden deze vijf staten bewust een maritieme mentaliteit en identiteit, die de internationale handel en liberale waarden van de moderne wereld hebben vormgegeven.



Voorpublicatie

Dit is een deel van het eerste hoofdstuk uit *De zeemogendheden*, *Hoe een maritieme mentaliteit de vrije wereld maakte* van Andrew Lambert. Het boek, dat op 19 november 2019 verschijnt, bevat kaarten, illustraties en registers (Omniboek, 464 blz., € 34,99).

De cultuur van de zeemogendheden ontwikkelde zich in de uithoeken van de vroege beschavingen, niet in het centrum. Marginale kustgemeenschappen ontwikkelden vanwege hun beperkte territoriale mogelijkheden mediterrane handelsnetwerken die essentiële grondstoffen – hout, koper en tin – leverden aan de grote continentale rijken van Egypte, Anatolië en Mesopotamië.

Na 1000 v.Chr. breidden Fenicische en Griekse zeesteden het van oorsprong Levantijnse handelsstelsel uit naar de Egeïsche, Adriatische en Tyrreen Zee, en via de westelijke Middellandse Zee tot Gadir (Cadix), voorbij de Zuilen van Herakles, op zoek naar metaalertsen. Toen deze maritieme spelers de zeeroutes die de bronnen met de markten verbonden eenmaal beheersten en beschermden, legden ze daarmee het fundament voor de strategische macht ter zee, de controle over de maritieme verbindingslijnen, en voor hun identiteit als zeestaat.

Omdat handel over zee kwetsbaar was voor rivaliserende staten en piraterij werden er beschermende zeestrijdkrachten in het leven geroepen. De kosten op de lange termijn voor de noodzakelijke schepen, zeelieden en infrastructuur noodzaakten zeestaten om meer inclusieve vor-

men van bestuur te ontwikkelen die kooplieden, handelaren en scheepseigenaren in de politieke macht lieten delen, in ruil voor hun diensten of financiële bijdragen. De politieke structuur van deze zeestaten verschoof daardoor van absolutistische heerschappij via constitutionele monarchie naar republikeinse oligarchie.

Grote en middelgrote staten die bewust voor dit socio-economisch-strategische model kozen, werden zeestaten en -mogendheden, staten die de zee tot middelpunt van hun identiteit maakten, in tegenstelling tot de continentale mogendheden, die oorlogsvloten gebruikten voor hun landgerichte strategische doeleinden. Zeestaten en -steden ontwikkelden afwijkende culturen die in het teken stonden van zeevaart en handel.

Verskillende concepten

Als de zeehandel niet veel voorstelde, had ook de bescherming van de overzeese verbindingen weinig strategische waarde. Doordat ze deze essentiële realiteit over het hoofd zagen, ontstonden er veel misverstanden bij onderzoekers die directe parallellen proberen te trekken tussen de strategieën van zee- en landmogendheden. De twee concepten zijn fundamenteel verschillend wat oorsprong, doel en methode betreft. Landmogendheden konden overwinningen boeken met 'beslissende' veldslagen en het bezetten van kerngebieden, zeemogendheden konden slechts beperkte resultaten boeken door economische uitputting van de vijand. Hun strategische macht op zee was gericht op controle in het kader van veiligheid en economisch gewin, niet op de lege glorie van zeeslagen.

De zeemogendheden die deze strategische macht uitoefenden, opereerden in tijden van evenwicht en stabiliteit in de waterige marges tussen de grote landmogendheden.

De synergie tussen landmogendheden en zeestaten was af te lezen aan de geografie en de cultuur van Egypte en Mesopotamië. Deze 'balkermatten van de beschaving' waren begrensde



Een Egyptische rivierboot. Afbeelding uit de tombe van Menna in Thebe (nu Luxor), ca. 1422-1411 v.Chr.

regio's, georiënteerd op rivieren, omsloten door woestijnen en gebergten, met politieke kerngebieden die ver van de zee lagen. Politiek succes werd bepaald door binnenlandse stabiliteit en territoriale veroveringen. Hun geografische ligging werkte een op territorium en mankracht gebaseerd gevoel van uitzonderlijkheid en superioriteit in de hand, dat nieuwsgierigheid en exploratiedrang in de weg stond.

Zeestaten richtten zich vanwege hun beperkte landbouwmogelijkheden met visserij en handel op exploitatie van de zee. Zeevaart en een nieuwsgierige, onderzoekende instelling gingen veelal hand in hand, terwijl de landgerichte geestelijke oriëntatie beperkt bleef tot de bekende wereld en militaire oplossingen.

Wanneer er op het land sprake was van iets dat op een machtsevenwicht leek, schiep dat de politieke ruimte waarin zeestaten konden opereren. Grote, rivaliserende continentale staten hechtten waarde aan zeehandel en hadden belangrijker zorgen aan hun hoofd dan de kleine zeevarende staten. Daarentegen vernietigden de hegemoniale, universele rijken van Assyrië, Babylon en Perzië de Levantijnse zeestaten als politieke en culturele spelers, waardoor ze het voor Athene en Carthago, net buiten het onmiddellijke bereik van de Mesopotamische militaire macht, mogelijk maakten om tot echte zeemogendheden uit te groeien.

Botsing

De botsing tussen de zeemogendheden en de expansionistische, continentale staten die hun dynamiek en afwijkende cultuur vreesden, zou de politieke ontwikkeling van de oude wereld bepalen. In een reeks cultuurbotsingen vanaf de Griekse overwinning op de Perzen bij Salamis in 480 v.Chr. tot de vernietiging van Carthago door een Romeins leger onder Scipio Africanus in 146 v.Chr., stond de strategie van de beperkte oorlogvoering van de zeemogendheden – coalitievorming, economische uitputting en onderhandelingen om tot een overeenkomst te komen

– tegenover het continentale alternatief van onbegrensde oorlogvoering, grootschalige legers, beslissende veldslagen, territoriale verovering en absolute vernietiging. In deze confrontatie kwamen de theoretische grondslagen van de zeemogendheid tot stand en werden de vroegste staten met deze identiteit vernietigd.

De opkomst van de zeemogendheden was een direct gevolg van de ontwikkelingen in de zeehandel van het Middellandse Zeegebied. In het vierde en derde millennium v.Chr. kwam de Levantijnse handel in olie, wijn en hout tot ontwikkeling om aan de vraag uit Mesopotamië en Egypte te voldoen, niet om in de behoeften van de relatief kleine lokale gemeenschappen te voorzien. De noodzaak om deze handel tegen rivaliserende economische spelers te beschermen, hetzij staten of piraten, leidde tot militarisering van de maritieme activiteiten. Schepen werden gebruikt als gevechtsplatformen of voor amfibisch transport voor invallen overzee, zoals de Trojaanse Oorlog.

Het eerste strategische basisproduct waarin gehandeld werd, was timmerhout. Egypte en Mesopotamië hadden zware, sterke balken nodig voor de bouw van schepen en tempels, materiaal dat de inheemse boomsoorten niet konden leveren. Niet alleen importeerden ze het timmerhout, ze vochten ook om controle over de ceders en de harshoudende naaldhoutbossen op de bergen van Libanon. ▶



De staten uit de oudheid gebruikten grote hoeveelheden metaal, dat niet makkelijk te vinden was. Halssieraad van goud met carneolen kralen. Afkomstig uit Cyprus, gemaakt tussen de veertiende en de twaalfde eeuw v.Chr. British Museum, Londen.

De eerste maritieme handelsroutes brachten het hout van Libanon naar het zuiden, naar Egypte, of naar de noordelijke haven Byblos, waarna het over de bergen naar Mesopotamië werd vervoerd. De economische noodzaak doorbrak het culturele isolationisme van deze statische, riviergerichte samenlevingen. Toen de langeafstandshandel over zee werd uitgebreid met strategische metalen kwam daarmee het ontstaansproces van een mediterrane beschaving op gang, de vorming van een culturele ruimte die bepaald werd door de zee.

Handelscontacten

Hoewel de zee voor de grote, op hun inheemse rivieren gebaseerde beschavingen letterlijk een randverschijnsel was, leidde hun afhankelijkheid van geïmporteerde grondstoffen wel tot handelscontacten. Rond 2500 v.Chr. importeerden de Egyptenaren naast cederhout, pek en andere materialen voor scheepsbouw en andere bouwprojecten ook olie uit Syrië.

‘De Thebaanse priesterelite haatte de zee en verzette zich tegen plannen om de hoofdstad naar de Nijldelta te verplaatsen, om contact met buitenlandse handelaren en buitenlandse ideeën te vermijden’

De schepen werden gefinancierd door Egypte en leken op de riviervaartuigen waarmee bouwmaterialen over de Nijl werden vervoerd, maar ze werden waarschijnlijk in de Levant gebouwd en bemand. Uit de tijd rond 1800 v.Chr. zijn afbeeldingen bekend van Levantijnse zeemannen die bij Thebe goederen uit hetzelfde soort schepen lossen.

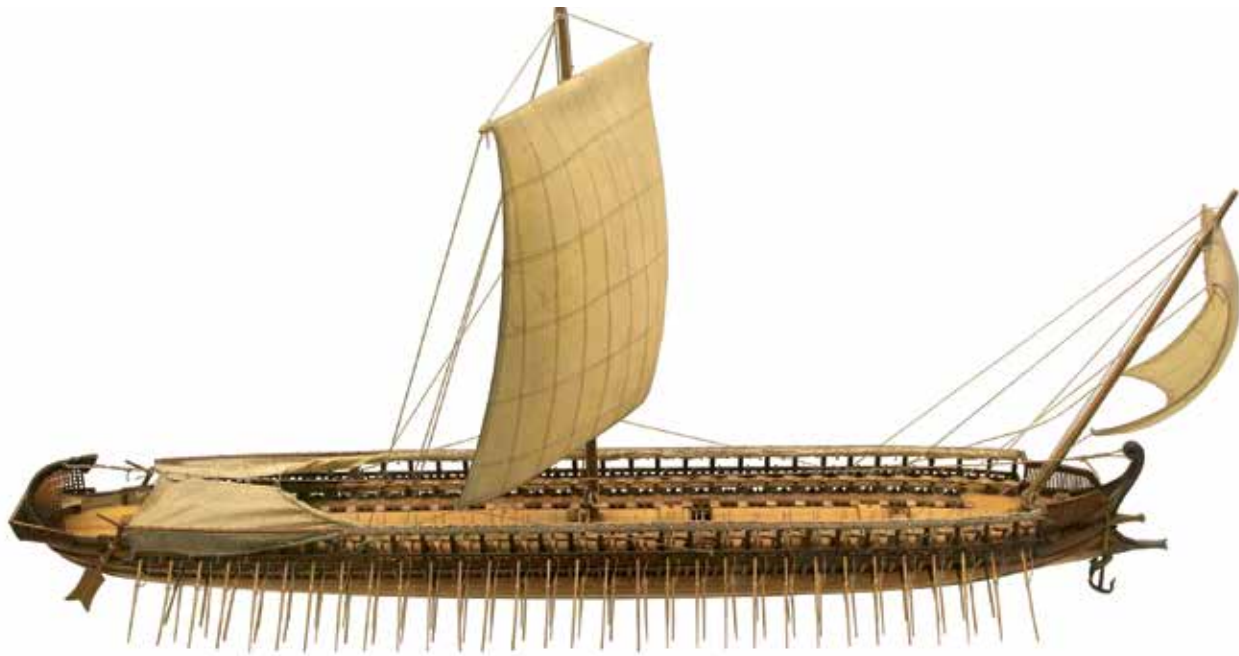
Maar hoeveel de Egyptenaren ook bijdroegen aan deze ontwikkeling, zelf toonden ze weinig belangstelling voor de buitenwereld. Ze lieten de meeste externe handel aan buitenlanders over, en hoewel ze een uitgebreide haveninfrastructuur aan de Nijl bouwden, vestigden ze geen haven aan de kust en lieten ze het eerste Suezkanaal in onbruik raken.

Egypte trok handel aan maar vormde geen eigen zeevarende, commerciële klasse. In plaats daarvan liet het de commercie over aan Kretenzische, Fenicische en Griekse kooplieden. Het bleef tot de Perzische verovering in 525 v.Chr. een economie die gebaseerd was op ruilhandel. De parallellen met het keizerlijke China, een ander groot, op rivieren georiënteerd rijk, zijn moeilijk over het hoofd te zien. Egypte was een bureaucratische staat, gebaseerd op traditie, continuïteit, priesterlijk gezag en zelfgenoegzaamheid. Nederlagen leidden tot xenofobie in plaats van tot zelfreflectie. Het is veelbetekenend dat de Egyptische

maritieme activiteit haar hoogtepunt kende onder niet-inheemse dynastieën. De Thebaanse priesterelite haatte de zee en verzette zich tegen plannen om de hoofdstad naar de Nijldelta te verplaatsen, om contact met buitenlandse handelaren en buitenlandse ideeën te vermijden. Maritieme gemeenschappen kozen er daarentegen bewust voor om naar buiten te kijken, een keuze die in alle aspecten van hun cultuur, van de politiek tot oorlogvoering, is te herkennen. In de bronstijd, tussen 2800 en 1300 v.Chr., boden de groeiende internationale verbindingen van de mediterrane handel kansen voor de ontwikkeling van zeemogendheden. Rond 2000 v.Chr. werden de geroeide, kanoachtige vaartuigen vervangen door zeilschepen, wat een verschuiving van lokale handel in luxegoederen naar bulktransport markeerde. De nieuwe schepen konden tot 500 ton vervoeren en begonnen vanaf de dertiende eeuw v.Chr. in schriftelijke bronnen op te duiken. Hun belang is af te leiden uit 's werelds oudst bekende scheepswrak. Het Uluburun-vaartuig (veertiende eeuw v.Chr.) dat voor de zuidwestkust van Turkije werd ontdekt, vervoerde zes ton aan ruwe koper en een ton tin, genoeg metaal om, wanneer het was omgesmolten tot brons, een klein leger mee uit te rusten. De staten uit de oudheid gebruikten grote hoeveelheden metaal, voor wapens, om hun macht en rijkdom te demonstreren, of als voorraad voor toekomstig gebruik. De zeehandel voorzag in een vraag die ontstond doordat de vindplaatsen van de belangrijkste metalen bijzonder ongelijk verdeeld zijn in het Middellandse Zeegebied. In Noord-Europa kwamen metalen relatief gelijkmatig verspreid voor en konden ze over het algemeen over land getransporteerd worden, maar de mediterrane regio's met een hoge landbouwproductiviteit en grote bevolking, zoals Mesopotamië en Egypte, hadden geen kwalitatief goed timmerhout en geen belangrijke metalen. De belangrijkste bron voor koper was Cyprus. Aanvankelijk werd tin, dat vrijwel volledig ontbreekt in het Middellandse Zeegebied, uit



Een Fenicisch schip op de zijkant van een sarcofaag.



Centraal-Azië aangevoerd, via Mesopotamië, met Oegarit (Ras Shamra) als belangrijkste ruilhandelscentrum. Later kwamen daar Bohemen, Bretagne en Cornwall als bronnen bij, terwijl de kleine voorraden op het Iberisch Schiereiland, in Toscane en op Sardinië de handelaren uit het oostelijke Middellandse Zeebekken naar de Adriatische en Tyrreense Zee lokten, en uiteindelijk naar de Atlantische Oceaan, om aan te sluiten bij de routes over land die de metalen naar het Middellandse Zeegebied brachten. Deze handelsroutes waren in de oudheid niet alleen essentieel voor de machtspositie van staten, ze hadden ook ingrijpende strategische gevolgen.

Gewelddadige strijd

Begerig naar metalen en hout richtten opeenvolgende Mesopotamische rijken hun blik op de Middellandse Zeekust, waar zeevarende handelsstaten ontstonden die de grondstoffen leverden. Zij bouwden steeds grotere handelsnetwerken op om in de aanvoer van erts te kunnen blijven voorzien. Fenicische en Griekse handelaren en kolonisten drongen in de Tyrreense Zee door, het centrum van de handel in tin uit Noord-Europa, en kwamen in conflict met de Etrusken, een andere op metaalbewerking georiënteerde cultuur. De strijd om de controle over de maritieme handel werd gewelddadig, en de vroegst vermelde zeeslag vond plaats voor de kust van Sardinië. 'Ondanks de onmiskenbare gevaren overtrof het transport over zee de verbindingen over land zozeer in gemak dat het Middellandse Zeegebied een omgeving werd van nauw met elkaar verbonden routes waaraan kustlanden en havens lagen.²¹ Het was een realiteit die op de lange termijn tot een andere werkelijkheidsperceptie leidde, waarin zeeroutes en navigatietechnieken centraal stonden en die de zee tot een brede rivier begon te reduceren.

De reusachtige groei in handel, contacten en uitwisseling werd niet overal met gejuich ontvangen. De handel over zee werd de drijvende

kracht achter progressieve ideeën, verandering en emancipatie, een afwijkend cultureel model dat haaks stond op dat van de toenmalige verstarde continentale machten: filosofen en heersers vreesden de 'corrumpierende zee' die een bedreiging vormde voor de maatschappelijke orde en politieke stabiliteit. Hoewel ze uitgezonden werden om handel te drijven, vervoerden de schepen behalve goederen ook mensen, ideeën en beelden.

De niet tot de elite behorende reizigers vormden de verbinding tussen de regio's en rijken van het oostelijke Middellandse Zeegebied en Mesopotamië, over zeeën die over het algemeen open toegankelijk waren voor iedereen. De verspreiding van de op de zee georiënteerde culturen bleef grotendeels beperkt tot havensteden en hun onmiddellijke achterland. De vrije gedachte-uitwisseling veranderde het perspectief en sloot de elite buiten. Elk aspect van het leven kreeg een andere betekenis voor de zeeculturen: terwijl de priesterkoningen van Mesopotamië en Egypte de hemel bestudeerden om astrologische voortekenen te onderkennen, keken zeelieden omhoog om de 'kunst van het vinden van havens' te ontwikkelen, de navigatie die in het centrum van hun wereldbeschouwing kwam te staan. Het proces werkte naar twee kanten: de Grieken namen de sculptuurkunst uit Egypte over en voorzagen de statische goden van de Nijl van het leven en de hartstocht van een veel mensgerichtere cultuur. De Egyptenaren brachten het bootmodel van de Nijl naar Fenicië, waar het in een zeevarende vorm werd vertaald. We weten dat deze culturele uitwisseling de inspiratiebron was voor de Griekse zeevaart; dezelfde vorm van uitwisseling leende zich uitstekend voor het vervoer van rijke ideeën en ladingen in beide richtingen. ■

Model van een Grieks trireem, een door roeiers voortbewogen schip. Duits Museum, München.

■ V. Gabrielsen, *Financing the Athenian Fleet: Public Taxation and Social Relations*, Baltimore, MD, Johns Hopkins University Press, 1994, p. 19-26.

Noten

De oorspronkelijke tekst bevat meer noten, die zijn er in deze voorpublicatie uitgelaten. Ook de afbeeldingen bij deze tekst komen niet uit het boek.