

# Hollandse historie in 17<sup>e</sup>-eeuws Gotenburg

CAROLINE SCHNEIDER

Het uitgebreide netwerk van handelscontacten van het 17<sup>e</sup>-eeuwse Holland heeft niet alleen in Nederland en in de koloniën sporen achtergelaten. Ook overal in Europa waren Hollanders actief, als handelaren, industriëlen en technici. In dit artikel bekijken we de invloed van Hollandse stadsplanners op de West-Zweedse stad Gotenburg.

De Gota Alv is eeuwenlang een uiterst belangrijke rivier voor de handel van Zweden geweest. Zij was de poort tot west-Zweden, en daarmee tevens de poort tot de belangrijke handelsstad Lodose. Tevens lag zij precies in het, vele malen betwiste, grensgebied van Zweden, Denemarken en Noorwegen. Om het gebied rond de riviermonding is dan ook regelmatig gevochten tussen Zweden en haar buurlanden Noorwegen en Denemarken. Lodose was gedurende de 15<sup>e</sup> eeuw de belangrijkste stad aan de Gota Alv. Door haar ligging in het grensgebied werd zij verscheidene keren geplunderd en verwoest. Ter bescherming van de stad werd het fort van Alvsborg gebouwd, dat nog altijd bestaat en vanaf de rivier zichtbaar is. Ook dit fort is herhaaldelijk verwoest of ingenomen door de vijand. In de 16<sup>e</sup> eeuw verloor Lodose veel van haar macht door hoge tolheffingen, een ondiepe vaargeul en de hoge ligging stroomopwaarts (Bohlin, 2000). Na de laatste verwoesting in 1563 werd een nieuwe handelsstad aangelegd onder de naam Nya Lodose, dicht bij de monding van de rivier. Al met al

hebben zowel Lodose als Nya Lodose eeuwenlang de handel in west-Zweden bepaald door hun ligging aan de Gota Alv (Stadsmuseum Göteborg, 2006). Nya Lodose bleef een kwetsbaar doel voor omliggende vijandelijke staten. Dit bracht koning Karel IX van Zweden in 1603 tot het stichten van nog een nieuwe stad: Gotenburg.

## DE BOUW VAN GOTENBURG

Gotenburg werd gebouwd tegenover het Alvsborg fort in het gebied Farjenas op het eiland Hisingen, aan de noordoever van de rivier de Gota Alv. Door deze locatie was de stad beter bereikbaar dan het meer stroomopwaarts gelegen Nya Lodose. Tevens was de stad door de bescherming van het fort relatief veilig (Stadsmuseum Göteborg, 2006). De koning legde de nadruk op een goed verdedigbare handelsstad. Hij moedigde buitenlandse handelaren, met name Hollanders met veel handelservaring, aan om zich in Gotenburg te vestigen door vrijstelling van tol en belastingen te verlenen voor een periode van 20 jaar. Bovendien kreeg de stad



*De ligging van Gotenburg in Zweden*



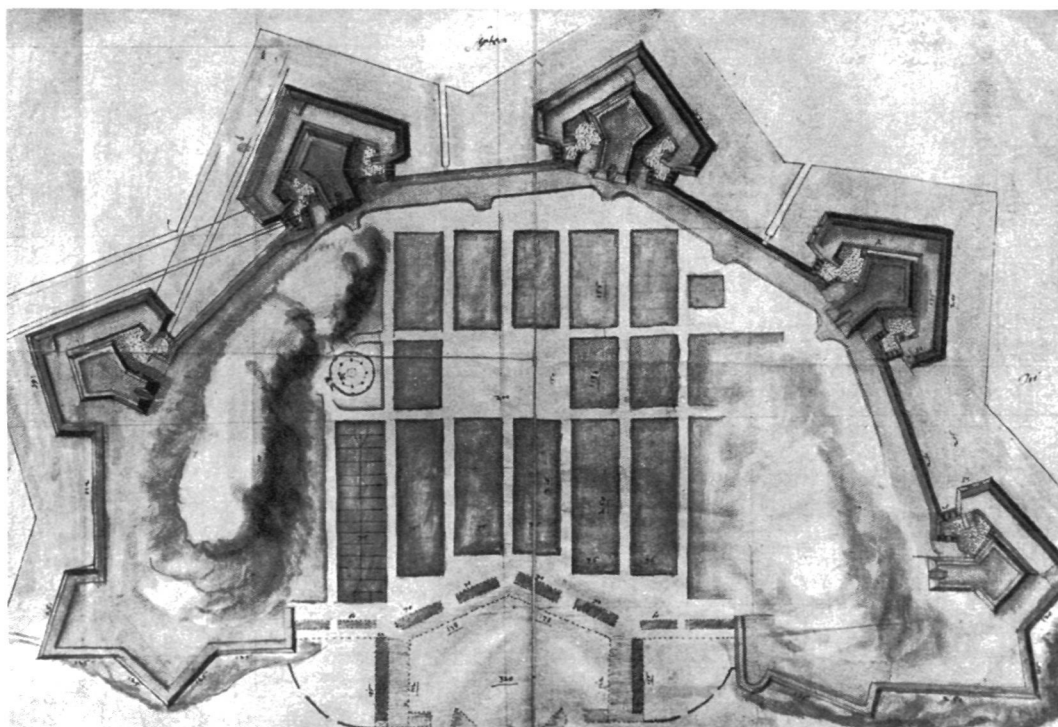
*Aanzicht van het Alvsborg Fort. Foto: Schneider, 2006.*

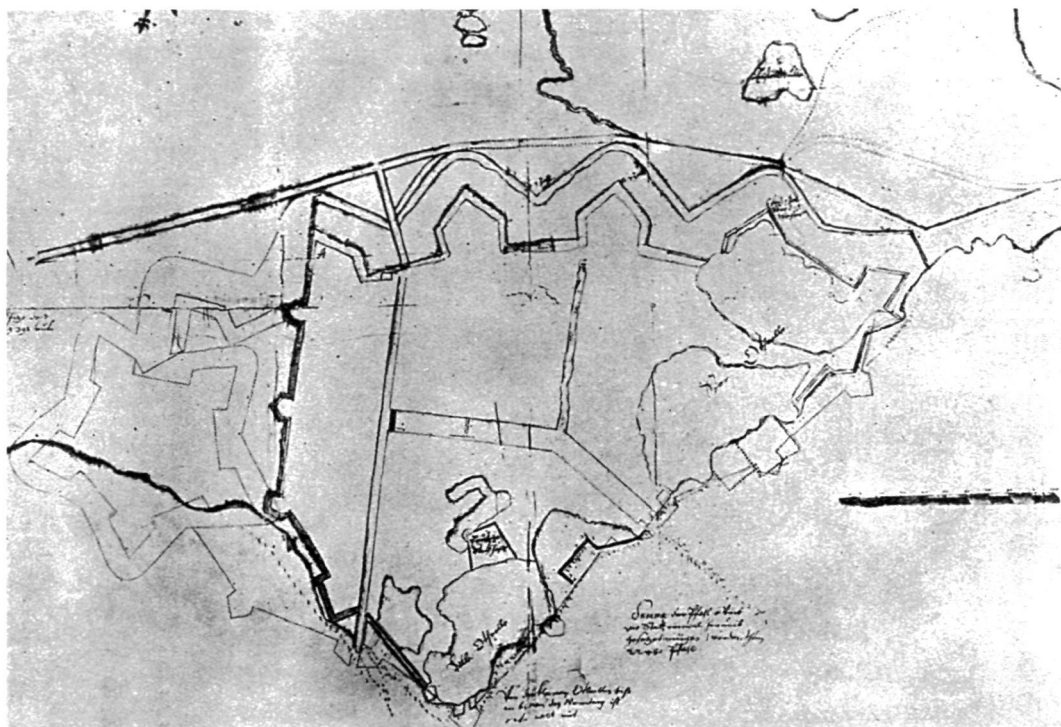
toestemming haar eigen munten te slaan (Bohlin, 2000). De Hollanders, die grote investeringen zouden moeten doen voor de aanleg van de stad, zagen door de strategische ligging van Gotenburg aan de Sont veel mogelijkheden om de toegang tot de Oostzee, en daarmee hun handel

in het Oostzeegebied, veilig te stellen. De export van de Hollanders naar de Baltische staten bestond voornamelijk uit zout, haring, wijn en koloniale producten. In ruil hiervoor keerden zij terug met hout, graan en ijzer. Amsterdam was in de 17<sup>e</sup> eeuw de belangrijkste haven in Europa voor de Baltische staten (Postma, 2006).

In 1604 was Gotenburg een feit. Met de grote Hollandse invloed stond de stad al gauw bekend als een Hollandse kolonie (Bohlin, 2000). In 1611 werd de stad door binnengevallen Denen met de grond gelijk gemaakt. Slechts het kerkje overleefde. Net als Lodose, kreeg ook Gotenburg een tweede kans. Koning Gustav II Adolf en zijn adviseurs wilden een nieuwe stad aanleggen. Deze stad zou van groot strategisch belang zijn, aangezien zij de doorgang op de Gota Alv wederom moest gaan waarborgen. Dit keer

*Plan van Koning Karel IX voor Gotenburg uit 1608. Bron: Lilienberg, 1928.*



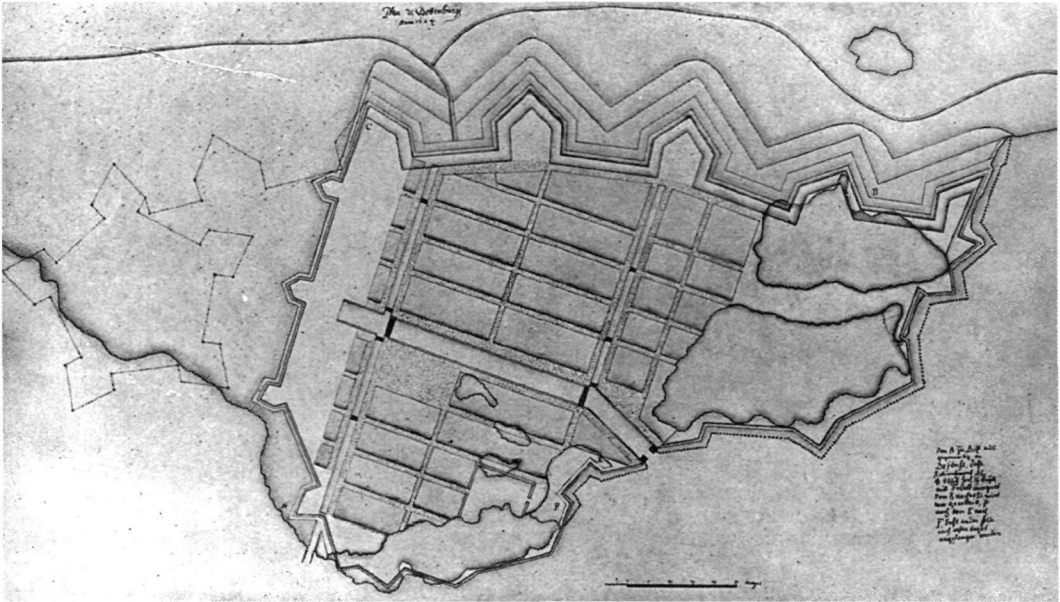


moest zij echter niet op de noordoever van de rivier aangelegd worden, maar op de zuidoever. Dit moerassige gebied was evenwel op dat moment, tezamen met het Alvsborg Fort, in handen van vijand Denemarken. Om een nieuwe stad te kunnen realiseren had Zweden investeerders nodig om de grond van de Denen, die op dat moment ernstig in geldnood zaten, terug te kopen. Deze noodzaak tezamen met de wens om een grensfort op Hollandse wijze aan te leggen, resulteerde in een nieuwe samenwerking tussen de rijke Hollandse kooplieden en de Zweden (Bohlin, 2000).

Aan de Hollanders werden wederom grote investeringen gevraagd om zowel het land voor het nieuwe Gothenburg van de Denen te kopen als de stad te ontwerpen en aan te leggen. Daartegenover stond dat de stad de Hollanders een goede haven, een handelscentrum met internationale contacten en een vrijstelling van plichten en belastingen kon bieden (Bohlin, 2000),

*Plannen voor de bevestiging van Gothenburg uit 1622.  
Bron: Lilienberg, 1928.*

plus de eerder genoemde handelsvrijheid op de Oostzee. Zo was Gothenburg in de eerste jaren van en na de bouw een 'Hollandse' handelsplaats, waarbij in het eerste stadsbestuur 10 Hollanders plaatsnamen, waaronder Abraham Cabeljau en Jacob van Dijk. Uit het bevolkingsregister van de stad uit 1639 kan, op basis van een analyse van achternamen, worden afgeleid dat er ongeveer veertig tot vijftig Hollanders aanwezig waren. De beroepen van deze Hollanders liepen uiteen van handelaar, stuurman en schipper tot timmerman (Långström, 1937). In 1621 is men begonnen met de aanleg van de stad. De eerste, bekende, tekening is gemaakt in 1622 (Lilienberg, 1928). Bij de indeling van de stad is rekening gehouden met de aanwezige natuurlijke elementen. Allereerst uiteraard haar ligging aan de rivier, ten tweede de rotskust en



Plan voor Gothenburg in 1624. Bron: Lilienberg, 1928.

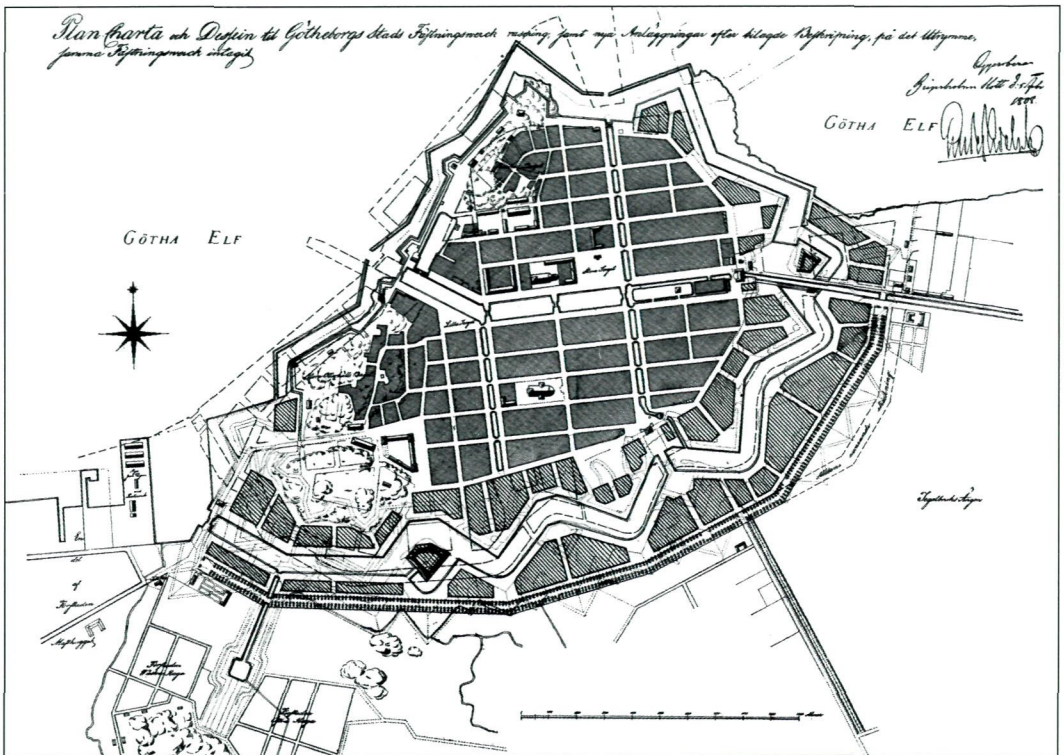
als laatste de moerassige ondergrond. De stad zelf is ingedeeld volgens de principes van de Hollandse vestingbouwers. Op de kaart uit 1624 is slechts een vage indeling van de stad te zien. Hierin wordt echter wel al de straatindeling en de ligging van de kanalen zichtbaar. De buitenste verdedigingswerken zijn pas op de kaart van 1644 goed te herkennen. Duidelijk zijn de vijfhoekige punten. Het is opvallend dat men in eerste instantie is begonnen met de aanleg van deze punten. Later zijn er nog ravelijnen aan toegevoegd. Op deze wijze bleef men de vestingwerken aanpassen aan de ontwikkelingen op het gebied van de vestingbouw.

De wijze van versterken die gebruikt is in Gothenburg, werd veel toegepast in de Hollandse stedenbouw van de 17<sup>e</sup> eeuw en werd sterk beïnvloed door de denkwijze van ingenieur Simon Stevin. In zijn optiek had de ideale stad een orthogonaal wegenpatroon met bouwkavels en pleinen. Deze structuur werd doorsneden door grachten en omgeven door verdedigingsmuren. Bij de aanleg werd ook sterk rekening

gehouden met de organisatie van de stad. Om een maximale ontwikkeling van de handel te kunnen garanderen, moesten er verzamelplekken, goede doorgangswegen en een duidelijke en eenvoudige plattegrond aangelegd worden. Deze denkwijze resulteerde in een aantal herkenbare kenmerken in de door Nederlanders ontworpen steden uit de 17<sup>e</sup> eeuw. Zo hebben de meeste steden, Gothenburg inclusief, een geslo-

Buitenste gracht van Gothenburg met de karakteristieke punten. Foto: Schneider, 2006.





ten lay-out. Dit betekent dat zeker 3 zijden van de stad moeten zijn afgesloten door verdedigingswerken, met of zonder grachten. Tevens speelde in vele steden water een belangrijke rol in de verdediging. Om maximaal gebruik van water te maken werden steden dan ook vaak aangelegd op een lager gelegen nat gebied, zoals kleigronden of moerasgebieden bij rivieren of aan zee. Door het water uit deze gebieden te gebruiken in de verdediging werd ook onderhoud van de omgeving belangrijk voor de bouw van een stad. De nabijheid van water, en het gebruik ervan, verbeterde tevens de goede handelspositie van de steden. Bij de aanleg van de stad werd zoveel mogelijk gebruik gemaakt van natuurlijke en culturele omstandigheden die al aanwezig waren. Als laatste zijn de kanalen, sluisen, bruggen en dijken, als logische bijkomstigheid van het gebruik van water, een zeer herkenbaar kenmerk van de door Hollanders

*Plan voor Gotenburg in 1808. Bron: Lilienberg, 1928.*

aangelegde steden (Van Oers, 2000).

Veel steden in Nederland zijn op deze wijze versterkt. Willemstad aan het Hollandsch Diep is wel het best bewaard gebleven voorbeeld. Vooral via Hollandse bouwmeesters verbreidde deze wijze van vestingbouw zich ook naar Scandinavië en het Oostzeegebied.

In de vesting Gotenburg zijn niet alleen de verdedigingswerken, maar ook het patroon van straten en grachten onder Hollandse invloed tot stand gekomen. De inrichting van de stad, met haar grachten en geordende stratenpatroon, is tegenwoordig nog duidelijk te herkennen in het oude centrum. Vanuit de haven loopt één brede hoofdgracht door de stad. Loodrecht op deze hoofdgracht staan twee kleinere grachten. De straten tussen de grachten zijn in een schaakbordpatroon aangelegd. Het is een overzichtelijk

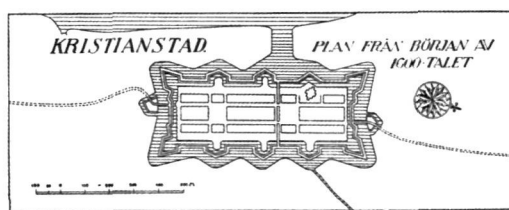
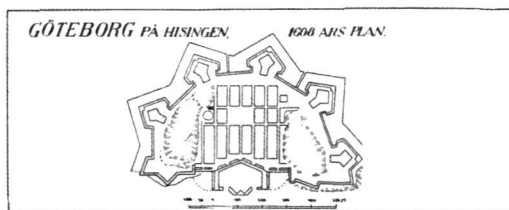
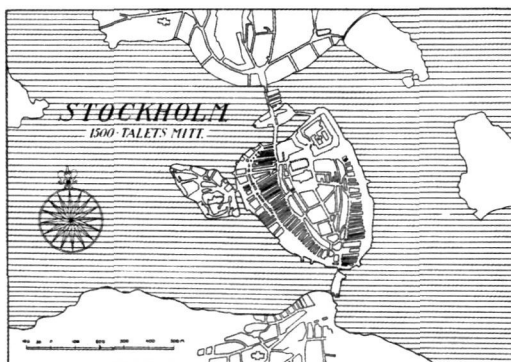
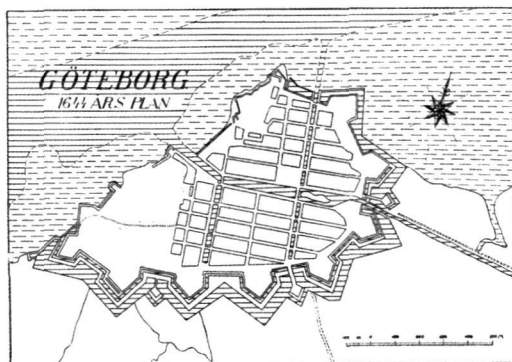
ke indeling, die kenmerkend is voor veel planmatig aangelegde steden uit de vroegmoderne periode. Vergelijkbare Nederlandse voorbeelden vinden we in stadsvernieuwingen van bijvoorbeeld Galle (Sri Lanka) en Malakka (Maleisie), maar vooral in nieuw aangelegde steden in de Koloniën, zoals Paramaribo (Suriname) en Kaapstad (Zuid-Afrika) (Van Oers, 2000). Ten opzichte van andere grote Zweedse steden van die tijd neemt Gotenburg een unieke positie in. Vergeleken met Stockholm, Kristiansstad en het oude Gotenburg, valt het nieuwe Gotenburg op door de sterke verdedigingsstructuur, de afgesloten ligging door de rotsen, het moerassige land en het gebruik van water in de binnenstedelijke structuur.

Gotenburg groeide uit tot een florerende handelsstad. Zoals zoveel handelssteden had de stad inwoners van veel verschillende nationaliteiten. Naast Zweden en Hollanders leefden er Duitsers, Vlamingen en Engelsen. Deze sfeer van openheid naar nationaliteiten zorgde voor een

open handelsklimaat. Dit betekende dat handelsrelaties werden geïntensiveerd (Stadsmuseum Goteborg, 2006). Aan het einde van de 17<sup>e</sup> eeuw verloren de Hollanders hun invloedrijke positie doordat oorlogen met buurlanden Frankrijk en Engeland en de bisdommen Munster en Keulen de aandacht opeisten. Vooral de Engelsen namen hun plaats in als handelaren in Gotenburg, maar ook de Zweedse handel was in opkomst. Ook de Engelsen lieten hun sporen achter in de stad en het is dan ook niet verwonderlijk dat zij de ene keer wordt omschreven als 'Little Amsterdam' en de andere keer als 'Little London'. Deze verschuiving is zichtbaar in de exportcijfers van de 17<sup>e</sup> eeuw. Zo had Nederland in 1649 een aandeel van 49 procent in de export, wat verminderde naar 29 procent in 1661. Het Engelse aandeel groeide daarentegen in dezelfde periode van 9 naar 29 procent (berekend naar de aantekeningen van Erik Dahlberg uit 1649 in het archief van Gotenburg).

Met de technische ontdekkingen van de 19<sup>e</sup> eeuw veranderde ook Gotenburg van handelsstad tot industriële stad. Zweden ontwikkelde zich tot een stedelijke samenleving. In het begin van de

*De Zweedse steden Gotenburg (1604 en 1621), Stockholm en Kristiansstad. Bron: Lilienberg, 1928.*



19<sup>e</sup> eeuw woonde nog geen 10 procent van de bevolking van Zweden in een stad, in 2000 was dat 90 procent (Berglund, 2003). Ook Gotenburg groeide mee. Om ruimte te geven aan deze stedelijke ontwikkeling werden de gebieden buiten de oude vestingwerken bij de stad getrokken. De oude vestingmuren verloren hun functie. Op een kaart van 1808 zijn de eerste tekenen van deze groei al zichtbaar. De buitenste vestingwerken zijn minder sterk aanwezig en de bebouwing reikt dan al tot in de punten van de bastions. De ruimte die direct om de vestinggracht was ontstaan werd in de 19<sup>e</sup> en de 20<sup>e</sup> eeuw steeds meer in gebruik genomen als stadspark.

#### HET HUIDIGE GOTENBURG

In het huidige Gotenburg herinnert vooral de plattegrond nog aan de Hollandse wortels. Zoals op de kaart zichtbaar is, is de vestinggracht gedeeltelijk behouden gebleven. De bastions zijn echter door de aanleg van de parken minder goed herkenbaar. De centrale gracht door de binnenstad is ook nog aanwezig en vormt nog altijd een gezichtsbepalend element in de stad. De twee kleinere grachten die hier loodrecht op lagen, zijn echter gedempt. Aan het stratenpatroon is nauwelijks iets gewijzigd. Centraal ligt het grote plein, met een standbeeld van de stichter van de stad koning Gustav II Adolf. De vestingwerken aan de oost- en westzijde van de stad zijn vrijwel geheel verdwenen. Slechts een paar van de torens, zoals het Kronhuset, staan nog. Deze zijn echter niet aangelegd door de Hollanders, evenmin als het Alvsborg Fort. Van de gehele stadsmuur staat nog slechts een paar meter overeind. Deze delen zijn nauwelijks herkenbaar als oude stadsmuren door slecht onderhoud en bekladding met graffiti.

#### ROL VAN DE HOLLANDSE GESCHIEDENIS IN HET TOERISME

De Hollandse invloeden zijn in de stad weliswaar herkenbaar, maar niet erg bekend. In het kader van een onderzoek naar beeldvorming van Nederlands erfgoed in Gotenburg spraken



*De wanden van de gracht bestaan nog altijd uit de stenen van de toenmalige stadsmuur. Foto: Schneider, 2006.*

we met verschillende bezoekers en bewoners van de stad om hun kennis van het erfgoed te testen. De meeste ondervraagde bewoners reageerden verbaasd. Slechts een klein deel heeft er ooit wel eens wat van gehoord, gedurende de lange jaren dat ze in de stad wonen, of op school. Bezoekers waren zich evenmin bewust van de Hollandse historie. Hoewel in Nederlandse reisgidsen regelmatig een enkele zin wordt gewijd aan de Hollandse historie in de stad, blijft deze informatie in andere landen en buiten de gidsen erg beperkt.

De marketing van de stad Gotenburg wordt geleid door een privaat bedrijf. In die zin heeft de stad dan ook geen beleid, slechts plannen op het gebied van promotie. Hierin onderscheidt het marketing bedrijf een aantal bezoekersdoelen: het attractiepark Liseberg, winkelmogelijkheden, uitgaansmogelijkheden en evenementen (Goteborg & Co, 2006). Historie speelt hierin geen belangrijke rol. Dit is een opvallende constatering, aangezien ongeveer 35 procent van de 141 respondenten aangaf de stad te bezoeken voor haar erfgoed. Hierbij moet worden opgemerkt dat dit slechts een kleine enquête betreft, die is afgenomen gedurende de zomermaanden. Zelfs bij bezoeken aan historische rondvaarten en gebouwen blijkt dat er niet diep wordt inge-

gaan op de Nederlandse invloed in de 17<sup>e</sup> eeuw. De vraag blijft of dit alleen komt omdat dit niet in het hippe imago van de stad past, of omdat zij niet graag herinnerd worden aan het verleden van Gotenburg als een ‘Hollandse kolonie’. Uit de gesprekken met veel van de respondenten bleek echter wel dat er een vraag is naar informatie betreffende dit onderwerp. Wanneer de respondenten erop gewezen worden, zijn zij over het algemeen zeer geïnteresseerd. Dit geeft aan dat er zeker een potentiële behoefte is aan informatie over de Hollandse invloed op het ontstaan van Gotenburg. Een kans die de stad nu nog laat liggen.

#### **Dutch history in Gothenburg in the 17<sup>th</sup> century**

*At the beginning of the 17<sup>th</sup> century the Swedish king Gustav II Adolf asked Dutch traders, merchants and town architects to design a new city at the mouth of the river Gota Alv in western Sweden. The idea was to build a city that would be the most important trading city of Sweden as well as a fortification to secure an important route of entrance into Sweden against the neighbouring countries Denmark and Norway. With their knowledge of city planning and their resources to make large investments, the Dutch were able to design this city in 1621: Gothenburg. In exchange for the design and investments the Dutch were promised a good harbour, a meeting place for international trade and also exemption of taxes and duties in Sweden. By building Gothenburg, Sweden also increased its power on the Swedish west coast against rival Denmark. This helped to keep the Sont open for Dutch trading in the Baltic Sea, which was the most important trading area for grain to Europe at the time.*

*Gothenburg was designed according to the view of Simon Stevin, an important 17<sup>th</sup> century city planner. This meant that Gothenburg was designed with an optimal use of water, canals playing an import role in the defence but also in the*

*trade of the city. The city's design was based on an orthogonal plan and was reinforced on three sides with defensive works, a so-called closed lay-out. Thus, Gothenburg became known as a new 'Dutch settlement', an epithet emphasised by the ten Dutch members of the first city council.*

*At the end of the 17<sup>th</sup> century, Holland lost her influence in world trade as a result of various wars with other countries and the in-creasing influence of English trade.*

#### **LITERATUUR**

- BERGLUND, B. (2003). Urban history in Sweden, an overview. Chalmers institute of technology. Edited by HÅRD, M. & T.J. MISA (2003). The urban machine: recent literature on European cities in the twentieth century. A ‘tensions of Europe’ electronic publication. [www.iit.edu/~misa/toe20/urban-machine](http://www.iit.edu/~misa/toe20/urban-machine).
- BOHLIN, G. (2000). Göteborg och dess historia, Familjen Olofssens.
- FRODING, H. (1908). Berättelser ur Goteborgs Aldsta historia, wald Zachrissons Forlag, Goteborg.
- GÖTEBORG & CO. (2006). Göteborg Sweden, Just around the corner.
- LÅNGSTRÖM, E. (1937). Göteborgs stads borgarelängd 1621-1864, pp. 110-117
- LILIENBERG, A. (1928). Stadsbildningar och stadsplanar. I gotaalvs Mynningsomrade. Dran aldtsa tider till omkring adertonhundra wald. Zachrissons Boktryckeri A-B.
- OERS, R. VAN (2000). Dutch town planning overseas during VOC and WIC rule (1600-1800). Walburg, Zutphen.
- POSTMA, M. (2006). Coenraad van Beuningen en Johan de Witt, correspondentie ten tijde van de Noordse oorlog (1655-1660), Doctoraalscriptie geschiedenis, Faculteit der Letteren, Universiteit Utrecht.
- STADSMUSEUM GOTEBOURG (2006). English texts to the permanent exhibitions.