

De kogge als symbool

door Frits David Zeiler

Trommeltjes en bussen

Zou het toeval zijn, dat de Koggestraat in Amsterdam een zijstraat is van het Kattengat? Nee, dat is het zeker niet! Toen het smalle grachtje tussen Nieuwezijds Achterburgwal en Singel, achter de ronde Lutherse Kerk, in 1873 was gedempt, besloot de gemeenteraad dit nieuwe straatje te vernoemen naar de laatmiddeleeuwse vrachtvaarder. Daarmee waren immers ook Amsterdammers naar de Sont en verder gezeild. Maar of het Kattengat hier naar het Kattegat daar was genoemd, is onzeker. Zo'n smal grachtje of straatje werd wel eens vergeleken met 'een gat waar nèt een kat doorheen kan kruipen'. Het brede water tussen Denemarken en Zweden, dat je over moet steken om naar de fameuze jaarmarkt van Schonen te gaan, is eerder zo genoemd omdat het er slecht navigeren was. De toevoeging 'kat' heeft hier een pejoratieve, afkeurende betekenis, zoals we nu nog kennen van 'kattig' en 'katzwijn'. Overigens is de benaming van de betreffende toegang tot de Sont en de Oostzee wel van Nederlandse oorsprong.¹

Het raadsbesluit van 1873 was typerend voor zijn tijd. Juist toen, aan het begin van de grote modernisering, industrialisatie en massificatie, greep men graag terug op oude symbolen en historische voorbeelden. Ze werden gebruikt als keurmerk, als garantie voor kwaliteit en deugdelijkheid, of als legitimering van de (vaak heruitgevonden) eigenheid en traditie. Zo nam het historisch Genootschap Amstelodamum bij zijn oprichting in 1900 de kogge op in zijn beeldmerk, voerde de Stadsdrukkerij in diezelfde tijd de naam In 't Koggeschip en brachten hoofdstedelijke banketbakkers omstreeks 1930 een nieuw soort koekjes op de markt dat ze Amsterdamsche Koggetjes doopten. Op het trommeltje stond een koggeschip afgebeeld samen met de Westertoren, op de zijkanten een modern havengezicht en de nieuwste stadsuitbreiding in Zuid. Maar de bedenkers van deze nieuwe symboliek konden wel vol trots wijzen op de windvaan hoog op de toren van het 17de-eeuwse stadhuis (nu paleis) op de Dam, waarin het koggeschip altijd vóór de wind zeilt. Of op de bodebus van 1572, waarop het schip nog drager is van het andere beeldmerk van de stad, de drie Andreaskruizen. En boven-



Koektrommeltje van
'Amsterdamsche Koggetjes',
jaren 1930. Collectie auteur.

dien konden zij zich beroepen op het oudste stadszegel van Amsterdam, waarop de kogge eveneens prominent staat afgebeeld - net als in de zegels en wapens van tientallen andere steden van het grote handelsnetwerk langs de Noord-, Oost- en Zuiderzee. Alleen stamt het zegel wel pas uit de eerste helft van de 14de eeuw, toen de umblandfaerae al drie, vier generaties lang hun koggeschepen hadden uitgereed vanuit de IJsselmonding. Amsterdam is in dit netwerk, zoals we in Kampen weten, een benjamin.²

Het schip en zijn naam

Het is nog altijd niet duidelijk, waar de kogge als scheepstype is ontstaan. Op grond van talrijke archeologische vondsten uit de 11de en 12de eeuw zou Denemarken een goede kandidaat zijn, met name het eiland Falster. De vroegste schriftelijke gegevens wijzen echter sterk in de richting van Bremen. Die stad waagde het al omstreeks 1180 om schepen uit te redden naar het Noorse Bergen, een ommelandvaart die nog gevaarlijker is dan die om de noordpunt van Jutland heen. De vondst van de Kamper IJsselkogge toont aan, dat er nog vele verrassingen in de grond liggen verborgen - ook al is de ontdekking op de rivierbodem vóór de stad er een uit de bloeitijd van het scheepstype en niet uit die intrigerende beginperiode. Het woord kogge is ouder dan het iconische schip. We vinden die oude betekenis nog terug op de kaart van Noord-Holland, en dan met name in West-Friesland. Daar zien we bijvoorbeeld een Schager- en Niederperkogge, een stoomgemaal bij Medemblik dat De Vier Noorder Koggen heet en zelfs een gemeente Koggen-



Allegorische voorstelling met de riviergoden van de Amstel en het IJ voor een nis. In het midden een zuil, waartegen een medaillon met een kogge (stadszegel van Amsterdam) en een waterspuwende leeuwenkop.

Tekening door Gerardus de Lairese. Collectie Archief van het Sint Jorishof, Leprozenhuis en Oude Mannen- en Vrouwengasthuis.

land. Bij het speuren naar dit soort toponiemen moeten we deze overigens niet verwarren met die op-koog, die nog veel vaker voorkomen in deze contreien. Dit woord betekent 'kleine polder, aandijking' en is te vinden langs de gehele waddenkust tot in Zuidwest-Denemarken - waar het enigszins verward als kog wordt gespeld.³

Vreemd genoeg worden die koggen in West-Friesland óók als waterstaatkundige begrippen beschouwd (zie het gemaal!), maar dat waren ze oorspronkelijk niet. Ze vormden zogenaamde heervaardistricten. Dat wil zeggen: groepen dorpen waaruit de weerbare mannen werden opgeroepen voor de krijgsdienst bij de graaf van Holland. Ieder dorp werd aangeslagen voor een



Kogge-achtige schepen op munten uit Haithabu, 9de-10de eeuw. Naar Kiedel en Schnell 2000, p. 58 en 62.

aantal roeiers, riemtalen genoemd, zodat zo'n groep dorpen gezamenlijk één schip kon bemannen. Wat voor type schip dat was is onbekend; het zal wel zijn gegaan om een tamelijk smalle boot met een geringe diepgang, die niettemin cogge werd genoemd. Volgens taalkundigen is het woord niet inheems, maar stamt het uit het Middellatijnse cogga of coggum, dat weer is afgeleid van het klassieke caudiceus. Hetgeen eenvoudig 'uitgeholde boomstam' betekent.⁴

Het systeem van dienstplicht op schepen kwam onder de krachtige graven van Holland in de 13de eeuw - van Willem I tot Floris V - tot ontwikkeling. Dat was merkwaardig genoeg in dezelfde periode, dat ook de Deense koningen het dienen-op-zee oplegden, de zogenaamde leding. Er is wel eens een verband gezocht tussen beide systemen, en zelfs teruggekeken naar de Vikingtijd (800-1000). Temeer omdat ook de hertogen van Normandië, in oorsprong een Deens-Noorse dynastie, zo'n regel hanteerden. Maar waarschijnlijk stamt deze opkomstplicht uit het Frankische rijk van Karel de Grote, en hebben de Denen dat later gewoon overgenomen. In Holland heeft het systeem tot in de 15de eeuw gefunctioneerd, met de Zoutoorlog (1438-1441) als eerste en direct ook laatste buitenlandse expeditie. Dan is er overigens geen sprake meer van koggen, maar van baerdzen.⁵

Varen bij zon en bij maan

De lijst van steden, die in de 13de of 14de eeuw de kogge als beeldmerk in hun stadszegel gaan gebruiken, is indrukwekkend.⁶ Ze tonen soms alleen een schip, maar vaker worden ook bemanningsleden afgebeeld, soms zelfs gekleed als soldaten, compleet met maliënkolder en lans. Dan wordt het schip natuurlijk tevens voorzien van één of twee kastelen: de kogge is immers vrachtvaarder en oorlogsbodem tegelijk. Als er plaats is op het zegel,

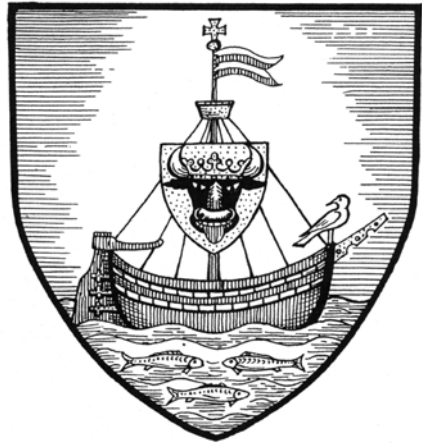


Stadszegels van Stubbekøbing uit 1367 en 1584. De eerste met vol zeil, de tweede met opgerold zeil. Naar Rying & Jensen 1972, p 271.

worden nog wimpels of mastbekroningen toegevoegd, een zon en een maan aan de hemel en vissen in de zee. Rond de Zuiderzee werden deze voorstellingen niet alleen door Amsterdam gebruikt, maar ook door Harderwijk, Staveren en Medemblik. In Vlaanderen voerde Damme, de voorhaven van Brugge, de kogge in zijn schild. Aan de overzijde van de Noordzee, aan de Engelse kust, waren dat onder meer Ipswich en Dunwich; laatstgenoemde stad, die naderhand door kustafslag grotendeels in zee is verdwenen, had het beeldmerk al omstreeks 1200 in gebruik. Maar de langste rij vinden we in Noord-Duitsland en een deel van Denemarken, rond het zuidwestelijke bekken van de Oostzee. Vanaf de Sont zijn dat tegen de klok in: Helsingør (14de eeuw), Stubbekøbing (1367), Kiel (1365), Lübeck (1226), Wismar (circa 1250), Stralsund (circa 1300), Danzig (1371) en Elbing (1242). Net als langs de Noord- en Zuiderzee is het symbool in de meeste Oostzeesteden vanaf de 16de eeuw in het ongereede geraakt. In Denemarken zijn er twee uitzonderingen. De stad Helsingør aan de ingang van de Sont (Øresund), waar tussen 1429 en 1857 ook de beroemde of beruchte Sonttol werd geheven, wist zijn koggewapen tot op de dag van vandaag te bewaren.⁷ Ook Stubbekøbing, op het eiland Falster, hield het schip hoog in het vaandel. Deze kleine stad heeft dan ook een grote naam in de scheepsbouw en de handelsvaart te verliezen. Enkele kilometers naar het zuidoosten is een grote scheepswerf opgegraven, waar in de late 11de, vroege 12de eeuw een deel van de (koninklijke?) vloot in het najaar werd opgelegd en gekalefaat om het volgend jaar weer dienst te kunnen doen. Waarschijnlijk heeft deze werf een rol gespeeld bij de vestiging en handhaving van de Deense dominantie op dit deel van de Oostzee.⁸ Kort daarop, in de 13de eeuw, trokken inwoners ieder jaar aan het eind van de zomer ter haringvangst. Hun rijke buit brachten ze aan land op de zuidflank van het schiereiland Skanör, waar hun seizoensnederzetting



Het wapen van de gemeente IJsselham (1970 - 2000).
Naar Harmans 2000, p. 197.



Het nieuwe wapen van Wismar uit 1990.
Naar Kindler & Weldt 1999, p. 35.

Falsterboden werd genoemd - dat wil zeggen 'barakken van (de inwoners van) het eiland Falster'. Zij tekenden lange tijd voor ongeveer 30 procent van de aanvoer van haring, oftewel tussen de 80.000 en 90.000 ton per jaar.

De kogge duikt onder... en herleeft

Verschillende andere Deense steden gebruiken een schip als waarmede, maar of die alle teruggaan op de kogge is niet duidelijk. Curieus is de ontwikkeling van de wapenschilden van Kerteminde, Bogense en Middelfart op de noordkust van het eiland Fyn. Alle drie hanteerden ze in 1535 een stadszegel dat een schip verbeeldde met duidelijke kogge-kenmerken. En alle drie veranderden ze later die eeuw de afbeelding in een meer eigentijdse driemaster. Omgekeerd heeft de havenplaats Marstal op het eiland Ærø sinds 1913 een wapenschild met liefst twee koggen - dit om zijn grootse maritieme verleden te benadrukken. Dat heeft Marstal inderdaad: in de 19de eeuw bezat het de grootste handelsvloot van Denemarken op die van de hoofdstad Kopenhagen na. Maar in de late middeleeuwen speelde het nog geen enkele rol van betekenis.⁹

In de tweede helft van de 15de eeuw raakte de kogge uit de gratie. Andere, modernere scheepstypen kwamen op, zoals de hulk en het karveelschip. Dat

leidde ook tot een heroriëntatie van het zelfbeeld van de handelssteden. Ze gingen een ander symbool gebruiken of pasten hun heraldische sloopje aan, zoals uit bovenstaand voorbeeld blijkt. Die verandering zal zeker ook te maken hebben gehad met een nieuwe vorm van stadspromotie door middel van de drukpers. Houtsneden met stadsgezichten en niet veel later de stadsplattegronden werden een vorm van reclame, waarvoor een modern en fris gekleurd stadswapen gewenst was. Zo evolueerde het waarmark voor echtheid (zegel), het kenmerk van herkomst (op vlag of zeil) en een uiting van pronkzucht (op poort of stadhuisgevel) tot een officieel stedelijk wapenschild. De kogge verdween daarmee letterlijk uit beeld, maar dook soms onder en overleefde, zoals het voorbeeld van Amsterdam liet zien. Of hij vond in recenter tijd een herwaardering en heeft zijn plaats teruggewonnen naast de burcht of poort (zoals Kampen) en de Drie Haringen (zoals Enkhuisen).¹⁰

Van een juister historisch besef dan in Marstal getuigt het besluit van de gemeenteraad van Wismar in 1990, het jaar na de Duitse Wende. Niet alleen gaf men zijn stad weer officieel het predikaat Hansestadt terug, ook het wapen met het koggeschip werd in ere hersteld. Wel liet men in het zeil nog een ruimte over voor de ossenkop uit het landsheerlijke wapen van de hertog van Mecklenburg.¹¹ In Nederland is iets dergelijks nog niet gebeurd; zelfs in Amsterdam zijn de drie Andreaskruizen sterker gebleken dan de kogge. Toch hebben we hier een voorbeeld gehad van een historisering, dat wel wat lijkt op die van Marstal. Het gaat om de Overijsselse gemeente Blankenham, die in 1898 officiële erkenning kreeg voor een wapenschild met een kogge-achtig schip. Redengeving was, dat daar ooit een luwe inham aan de Zuiderzeekust had gelegen, waar de handelsschepen bij stormachtig weer voor anker konden gaan. Bij de samenvoeging van Blankenham met de buurgemeenten tot IJsselham in 1970 werd het beeldmerk gehandhaafd. Er ontstond een zogenaamd schuin gevierendeeld wapen, waarvan het onderste segment een koggeschip vertoonde in vol ornaat. Een mooi ontwerp, dat door de verdergaande gemeentelijke fusie weer is opgegeven, maar dat natuurlijk ook een treffend voorbeeld is van wat de Engelsen noemen *invention of tradition*.¹²

Intussen is het de vraag, wat Kampen nog voor de kogge kan betekenen. Ja, de tekening uit het *Digestum Vetus* staat in alle boekjes over de laatmiddeleeuwse handel afgebeeld. Maar toen in 1952 de Hanzewijk werd gebouwd, is men een Koggestraat vergeten, wel was daar een Hanzelaan. Deze omissie is nu hersteld: de compleet herbouwde wijk is in 2017 begrensd door een



Koggesingel in de nieuwe Hanzewijk in Kampen (2017). Foto Remy Steller.

heuse Koggesingel. Ook heeft de stad al geruime tijd een Koggewerf met een zeer verantwoorde replica, en binnenkort misschien ook een tentoonstellingshal met het wrak dat uit de IJssel is omhoog getakeld. Maar het beeldmerk van de stad is nog steeds de poort - waarin sommigen de Koornmarktspoort menen te herkennen. Met daaronder een pieplein, schuins geplaatst wapenschildje met de kleuren zilver (wit) en lazuur (blauw). Zou de Hoge Raad van Adel niet genegen zijn, om dit schildje voortaan te voorzien van een héél bescheiden koggescheepje?

Noten

1. M. Bakker (red.), *Stadsatlas Amsterdam. Stadskaarten & straatnamen verklaard* (Amsterdam 1998), 58 en 61; Bent Jørgensen, *Dansk Stednavneleksikon. Øerne øst for Storebaelt* (København 1981), 64.
2. A. le Cosquino de Bussy, 'Het Amsterdamse "Koggeschip"', *Ons Amsterdam* 1 (1949) 1, 3-4. De bodebus staat afgebeeld in: J. Bracker, *Die Hanse II* (zie noot 6), 100-101.
3. H.S. Danner e.a., *Polderlands. Glossarium van waterstaatstermen* (Wormer 2009), 76; F.D. Zeiler, 'Achter het polderlands', *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis* 20 (2011) 1, 39-46.

4. P.A.F. van Veen en N. van der Sijs, *Etymologisch woordenboek. De herkomst van onze woorden* (Utrecht/Antwerpen 1989), 409.
5. A. van der Zee, 'De vloot van 1438. Holland bouwt zijn eigen schepen', *Holland Historisch Tijdschrift* 48, (2016) 126-132. Over de Zoutoorlog: F.D. Zeiler, 'De wegen van het zout', *Kamper Almanak* (2012), 109-121.
6. De hier volgende opsomming is voornamelijk gebaseerd op de afbeeldingen in: J. Bracker (red.), *Die Hanse. Lebenswirklichkeit und Mythos I-II* (Hamburg 1989) I, 567-574 en II, 323-327; alsmede: K.P. Kiedel en U. Schnall (hrsg.), *Die Hanse-Kogge von 1380. Geschichte, Fund, Bergung, Wiederaufbau, Konservierung* (Bremerhaven 2000).
7. Over deze stad: F.D. Zeiler, 'Kampen en de Sont', *Kamper Almanak* (1997), 131-140.
8. B. Rying en G.A. Jensen (red.), *Lolland-Falster-Møn med omliggende øer. Gyldendals Egnbeskrivelser* (København 1972) 271; J. Skamby Madsen en L. Klassen, *Fribrødre Å. A late 11th century ship-handling site on Falster* (Højbjerg 2010).
9. Kerteminde c.a.: B. Rying, *Nordfyn med omliggende øer. Gyldendals Egnbeskrivelser* (København 1970), 248, 252-256; Marstal: Ibidem, 301; De latere maritieme geschiedenis van Marstal is magistraal beschreven in de roman *Vi, de druknede* ('Wij, de verdronkenen') van Carsten Jensen uit 2006.
10. W. Haentjens, *Het geheim van de drie haringen. Historische havenstad Enkhuizen* (Enkhuizen 2015). De stad kon deze laatmiddeleeuwse traditie voortzetten dankzij de Noordzeeharing. Vergelijk daarvoor plaatsen als Utrecht (Drieharingsteeg) en Deventer (koopmanshuis De Drie Haringen). In Denemarken, het centrum van de Oostzeeharing, is het symbool onder anderen bewaard in de wapens van Rønne, Rudkøbing en het eiland Møn.
11. C. Kindler en K. Weldt, *Wismar. Ein illustriertes Reisehandbuch* (Wismar 1999), 35.
12. Kl. Sierksma, *De gemeentewapens van Nederland* (Utrecht/Antwerpen 1962); G.M. Harmans (red.), *Gemeentewapens in Nederland: 1914-1989. Naar het officiële register van de Hoge Raad van Adel* ('s-Gravenhage 1989).