

Een eiland

Land's End, Cornwall. Er is hier niets. De klippen zijn niet bijzonder dramatisch, het uitzicht niets dan zee, het bezoekerscentrum een toeristenfuik. En toch komen hier iedere dag honderden bezoekers. Voor een foto van de Britse vlag, met daar achter de wijde Atlantische Oceaan. Van het laatste en eerste huis van dit eiland. Van de witte wegwijzer: 3 147 mijl tot New York.*

Land's End is een symbolische plek. Een bevestiging dat Engeland een eiland is. 'Dit kleinood, in de zilv'ren zee gevat. Die er omheen ligt als een sterke muur. Of als een slotgracht die een huis beschermt. Tegen de wrok van min gelukki'ge landen.'^{1**} liet Shakespeare John of Gaunt in *Richard II* zeggen in zijn beroemde toespraak over Engeland.

Dover, Kent. De witte kliffen van Dover zijn al even zo symbolisch, net zo'n bevestiging voor de Engelsen dat ze zijn omringd door zee. Maar ik ben er vrijwel in mijn eentje. Hier gaat het niet om de vergezichten. Staren naar de horizon zou alleen bevestigen wat de luidsprekers van de haven onder aan

* Ook al zijn de Engelsen formeel overgestapt op het metrieke stelsel, geen Engelsman – zelfs geen wegwijzer – heeft het over kilometers. Voor metrisch ingestelde lezers: 1 mijl is 1,609344 kilometer.

** Alle Engelse teksten staan achter in dit boek.

de krijtrotsen omroepen: de volgende veerboot naar Frankrijk is gereed, of komt aan. Het continent is zo dichtbij dat terwijl ik over de kliffen van Dover naar Deal loop, mijn mobiele telefoon voortdurend overschakelt op het Franse netwerk.

De krijtrotsen moet je vanaf de Straat van Dover zien, of zo je wilt, vanaf het Nauw van Calais. Halverwege de bootreis door de zee-engte doemen ze op, een teken dat Engeland is bereikt. Of voor de Engelsen: thuis.

HET EILANDGEVOEL

Om de Engelsen te begrijpen, is hun eilandgevoel van belang. De zee geeft hen het idee afgezonderd te zijn van anderen. En hoewel de fysieke afstand naar de andere kant van het Kanaal misschien niet groot is, is de mentale kloof dat wel.

Bill Bryson noemde het in *Notes From a Small Island* ‘een fout voorwendsel dat ze met zijn allen delen’. De Engelsen denken te wonen op ‘een eenzaam eiland, in het midden van een lege groene zee’. ‘Natuurlijk zijn ze zich er van bewust, op een abstract soort manier, dat er een aanzienlijke landmassa dichtbij ligt die Europa heet. [...] Maar dat is niet een nabijheid die betekenis heeft, zoals bijvoorbeeld Disney World dat wel heeft.’

Geen Engelsman woont verder dan zeventig mijl van de kust. En daarmee dus van de grenzen van het land. Grenzen die nooit veranderden*, behalve waar de wind of het getij aan de kust knabbelde. Maar die aanpassing door de natuur ge-

* Dan laat ik buiten beschouwing dat de grens natuurlijk wel veranderde door de toevoeging van Wales (1536) en de Unie met Schotland (1707).

beurt bijna onzichtbaar. Ze is niet het gevolg van landjepik, van plotselinge hevige bewegingen als oorlog en verovering.

Hun eiland maakte van de Engelsen avonturiers. Een eiland kent immers zijn grenzen. En de grens over gaan, naar het buitenland, vergt inspanning. Een schip, vliegtuig of – pas sinds 1994 – een trein. Je kunt de grens niet te voet oversteken, zoals in de meeste Europese landen. Het maakte van de Engelsen zeevaarders, een zeemacht, een wereldrijk.

En tegelijkertijd ankert hun eiland de Engelsen aan hun land. Als de zee gelijkstaat aan avontuur is het land automatisch vaste grond, een veilige haven die koste wat het kost beschermd moet worden. Waar de Engelsman zich settelt, zich thuis voelt.

Het eilandgevoel zit diep in de Engelse ziel. Hun eiland maakt de Engelsman tolerant ten opzichte van zijn landgenoten. Op een eiland kun je immers niet ontsnappen aan je buurman. Beter hun excentriciteit, hun geloof, hun gedrag te dulden, dan de confrontatie aan te gaan.

Het is de reden waarom Engelsen zo zijn gesteld op privacy. Thuis is het enige plekje op het eiland dat eigen is: een uitnodiging om bij iemand langs te komen, is een uitzonderlijke eer. Ik heb goede vrienden bij wie ik nooit verder binnen ben geweest dan de gang en de tuin. Afspreken doe je, zelfs met de burens, in een pub – een *public house*.

Iets over jezelf vertellen is, signaleert antropoloog Kate Fox in haar *Watching the English*, voor een Engelsman ‘als tandentrekken – iedere vraag doet ons huiveren en terugdeinzen’. ‘Het is de reden waarom buitenlanders vaak klagen dat Engelsen koud, gereserveerd en onvriendelijk zijn. In de meeste andere culturen is het noemen van je naam, vertellen wat je doet,

of je getrouwd bent, kinderen hebt en waar je woont, van weinig betekenis.’²

Er is daarop een uitzondering, maar daarover later meer.

Als je omringd bent door de zee, komt van buitenaf niets goeds. Het eilandgevoel gaf de Engelsen het vertrouwen alles zelf te kunnen, maar ook wantrouwen. Binnen de grenzen is iedereen ‘wij’, daar buiten automatisch ‘zij’. Het maakt dat ze diep vanbinnen bang blijven voor inmenging, voor ideeën en mensen die van overzee komen, voor belegering van buitenaf.

Al vertellen ze je ook altijd trots dat ze na 1066 niet meer zijn veroverd. De bedreiging uit het noorden hield begin zeventiende eeuw op toen de Schotten en Engelsen onder één koning (James II) kwamen te vallen. De verovering door stadhouder Willem van Oranje in naam van zijn Engelse echtgenote Mary in 1688 wordt, dankzij toen al uitzonderlijke pr, eerder gezien als een Anglo-Nederlandse fusie.* In een declaratie in vier talen legde Willem uit dat het zijn plicht was te interveniëren om het protestantisme te beschermen. Zijn schoonvader, koning James II, was immers katholiek.

Op die eilandgevoelens speelde de UKIP in toen zij in de zomer van 2014 een poster onthulde van de witte krijtrotsen van Dover, met daartegen een roltrap: ‘Geen grens, geen controle’. Het suggereerde dat de kliffen, die de Engelsen eeuwenlang bescherming hadden geboden, de natuurlijke barrière die zelfs de Romeinse keizer Julius Caesar in 55 v.Chr. in eerste instantie deed aarzelen, nu makkelijk kon worden ingenomen. De Europese Unie kreeg daarvan de schuld.

* Lees hier vooral Lisa Jardine’s *Going Dutch. How England plundered Holland’s Glory* over. Meer leestips aan het einde van dit boek.

Hun eilandgevoel maakt de Engelsen onafhankelijk. Juist daarom voelen zij geen dwang overzeese culturen en talen te leren kennen. ‘Zelfs wanneer ze jarenlang in het buitenland moeten wonen, weigeren ze gewend te raken aan vreemd eten of vreemde talen te leren. Bijna iedere working class Engelsman vindt het verwijfd om een woord in een vreemde taal correct uit te spreken.’ George Orwell schreef dat in 1941 in zijn pamflet *The Lion and the Unicorn* over Engelsheid. Het geldt nog steeds.

Waarom zouden ze ook? Iedereen spreekt Engels.

En de Engelse cultuur wordt wereldwijd gewaardeerd. Engelse chefs, bijvoorbeeld, zijn tegenwoordig beroemder dan hun Franse collega's. Met, overigens, wel dank aan die Fransen. De broers Albert en Michel Roux, die respectievelijk *Le Gavroche* in 1967 en *The Waterside Inn* in 1972 openden, leidden een groot deel van de Engelse chefs op. Michelin-chefs Gordon Ramsey, Marco Pierre White, Marcus Wareing, en vele anderen stonden in de keukens van de Rouxs.

Dit Brit-pack inspireerde op zijn beurt weer talloze jonge chefs, die zich sinds de jaren negentig vooral toeleggen op de ‘van snuit tot staart’-filosofie en het koken met streekproducten. Die kookwijze bereikte vervolgens gewone buurtrestaurants en wat ‘gastropubs’ wordt genoemd: pubs waar je heen gaat voor het eten, niet voor een drankje. Van zelfgemaakte worstjes tot bijzondere groenten, heerlijke Engelse kazen en zelfs Engelse wijn; uit eten gaan is tegenwoordig vaak een feest. De Franse oud-president Jacques Chirac, die in 2005 over de Engelsen zei dat ‘je mensen wier keuken zo slecht is, niet kunt vertrouwen’, zou nog eens terug moeten komen.

Toegegeven, buiten Londen kan het nog wel eens *hit and*

miss zijn. In Stoke-on-Trent lag er een grijze lap vlees op mijn bord met daarover heen een poederig bruine saus, begeleid door snotterige snijbonen en doorgekookte wortels. In Preston verbrande macaroni met kaas en onzichtbare tomaat.

Maar Londen is ‘zeer waarschijnlijk de gastronomische hoofdstad van de wereld’, erkende zelfs de Franse chef Joël Robuchon (25 Michelin-sterren) in 2011 tot grote Engelse vreugde. ‘Alleen in Londen kun je iedere denkbare stijl van koken vinden. Als het gaat over wat nieuw is op culinair gebied, in innovatieve kookstijlen, dan gebeurt het allemaal in Londen. Het epicentrum is niet Parijs, maar Londen.’



Het continent lag nooit echt ver weg. Integendeel: het Kanaal werd door de eeuwen heen juist smaller. Toen krantenmagnaat Lord Northcliffe, eigenaar van de *Daily Mail*, in 1906 hoorde dat zijn verslaggevers het nieuws van de eerste Franse succesvolle vlucht hadden genegeerd, barstte hij volgens zijn biograaf uit: ‘Besef je niet, man, het nieuws is niet dat de mens kan vliegen. Maar dat Engeland geen eiland meer is.’³

Hij bood vervolgens duizend pond (nu ruim 94.000 pond) voor de eerste die over het Kanaal kon vliegen. De Engelsman Alliot Verdon Roe had al een prijs ontvangen van de *Daily Mail* voor zijn vliegtuigmodellen. Maar zijn eerste succesvolle vlucht boven de Walthamstow Marshes, net iets ten noorden van waar nu het olympische park in Londen ligt, kwam te laat. De wedstrijd in juli 1909 werd gewonnen door Louis Blériot. Een Fransman.

De Kanaaltunnel maakte in 1994 van het Britse eiland een

schiereiland. Althans in continentale ogen. ‘Britten eindelijk verenigd met Europa’, kopte *NRC Handelsblad* bij de opening.⁴ In het bezoekerscentrum vergeleek exploitant Eurotunnel het met de maanlanding van de Apollo-11: ‘Een reuzenstap voor de mensheid.’ Het was de eerste keer dat de twee delen weer waren verenigd sinds 6100 voor Christus, toen het eiland tijdens de IJstijd loskwam van het vasteland.

Het plan voor de tunnel lag er al sinds de negentiende eeuw, toen de Britse spoorinnovaties op hun hoogtepunt waren. Er waren tunnels onder Londen gebouwd voor ondergrondse treinen, als oplossing voor overvolle straten met koetsen en voetgangers. Londen was toen het hart van het Britse Rijk, de grootste stad ter wereld.

De correspondent van de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* deed in januari 1863 verslag van een van de eerste ‘onderaardse’ reizen. Het was er druk, schreef hij: ‘Eene ontelbare menigte verdringt zich onophoudelijk voor de stations, en is men dan eindelijk ten koste van een gescheurde jas, een gescheurde hoed enz. aan het gewenschte doel gekomen, dan klinkt u het “no room” van de conducteur mistroostig in de oren.’

Maar, concludeerde hij: ‘Wanneer de signalen nu maar goed werken, geen gewelven instorten, en de beambten goed hun dienst doen, dan is het zeer ligt mogelijk dat het eene speculatieve zaak is, die weldra door andere maatschappijen zal nagevolgd worden.’ Dat gebeurde: nu worden op een metrospoor-net met een totale lengte van 253 mijl dagelijks 4 miljoen ritten gemaakt. En Londen blijft bouwen aan de ondergrondse.

In 1843, had Marc Brunel – ook al een Fransman – een tunnel onder de Theems gebouwd, de eerste onder water. Het was twintig jaar later vervolgens een kleine moeite de metro ook

onder de rivier door te trekken, waardoor veerboten overbodig werden. Een tunnel onder het Kanaal leek een volgende stap. Zelfs koningin Victoria zou er baat bij hebben, omdat ze last van zeeziekte had.

De bouw van de Kanaaltunnel werd echter uitgesteld, eerst vanwege de Frans-Duitse oorlog van 1870, die voor de Engelsen opnieuw een bevestiging was dat van het continent weinig goeds komt. Vervolgens – toen de eerste graafwerkzaamheden al waren begonnen – door een grote campagne, geleid door generaal Garnet Wolseley, held van de Krimoorlog. ‘De tunnel zal ons ketenen, en ons voor eeuwig bekeren tot de slaven van Frankrijk’, schreef hij. Een recessie deed de rest: de Engelsen werden bang dat goedkope import uit het buitenland de economie verder zou schaden.

In Folkestone, het enige stukje Engeland dat dankzij die Kanaaltunnel sinds 1994 fysiek met de rest van Europa is verbonden, hoor je dergelijke sentimenten nog altijd. De tunnel werd uiteindelijk toch gebouwd, hij zou goed zijn voor de handel. Maar in de volksmond staat hij gelijk aan het Europese recht van vrij verkeer van personen, wat betekent dat immigranten Engeland binnenstromen; herinnert hij aan de Jungle in Calais, waar illegalen dagelijks proberen de andere kant van de tunnel te bereiken; refereert hij aan poreuze grenzen.

Nadat de Kanaaltunnel opening, verdwenen bovendien eerst de veerboten, later ook de hovercrafts. Folkestone bood te weinig redenen voor toeristen om er te blijven. De B&B's zien er dan ook uit alsof ze betere tijden hebben gekend. In het enorme hotel aan de haven, zo vertelt iedereen, kwamen tijdelijk asielzoekers te wonen.



De balans tussen handel en veiligheid luistert nauw voor de Engelsen. De nabijheid van het continent betekent namelijk zowel het een als het ander: goed voor het eerste, een bedreiging voor het tweede.

Het is de reden dat de Engelsen altijd hebben gezocht naar een machtsevenwicht in Europa. Geen enkel land, geen enkele ideologie, mocht te groot of te sterk worden. Geen enkele koning of andere machthebber diende alle havens aan de andere kant van het Kanaal in handen te krijgen, en daarmee de controle over wat er in of uit Engeland kwam.

Als eiland was – is – Engeland immers afhankelijk van de handel. De Engelsen exporteerden wol, tot de Industriële Revolutie haar belangrijkste exportproduct, naar het continent. En omgekeerd exporteerden de Hanzesteden – een economisch verbond van steden in de Lage Landen, Duitsland, Denemarken en Zweden – hennep voor touw, en doek en hout voor schepen naar Engeland, en graan als de Engelse oogst was mislukt.

Steden als King's Lynn, Ipswich en Norwich werden er groot door. De kust van East Anglia ligt in mijlen dichterbij Nederland dan bij Londen, en in de middeleeuwen was een Engelsman uit die regio sneller op het continent dan in de hoofdstad. Hoe nauw de relatie was, is nog altijd te zien aan de trap- en klokgevels van sommige gebouwen in het graafschap Norfolk. Zelfs naast de kathedraal van Norwich staat een 'Hollands huisje'.

Met het verstrijken van de eeuwen en de uitbreiding van het Britse Rijk werd handel steeds belangrijker – onder meer van

slaven en specerijen, later ijzer en kolen: eind achttiende eeuw was een derde van de wereldexport in Britse handen. De Bank of England heeft van oudsher een windwijzer die is gekoppeld aan een kompas in de vergaderzaal: een sterke wind uit het Oosten betekende dat schepen de Theems op zouden varen, de handel in Londen zou toenemen, en er extra geld nodig was om transacties mogelijk te maken.

En nog altijd gaat de handel grotendeels via de zee. Je hoeft maar bij de haven van Dover te gaan staan – of Harwich, Felixstowe, Newcastle – en je ziet de vrachtauto's af en aan rijden, op weg naar of afkomstig van het continent. Grotendeels: want het grootste exportproduct van Engeland zijn geen goederen, maar diensten.

Engeland is sinds het midden van de negentiende eeuw niet zelfvoorzienend meer; haar vermogen genoeg te verbouwen voor de eigen bevolking verkleint met het jaar. Veertig procent van de Engelse basisbehoeften – en dan gaat het niet over olijven of auto's – moet elders vandaan komen. Het hele Verenigd Koninkrijk heeft een handelstekort in groenten: de komkommers en tomaten komen grotendeels uit het Nederlandse Westland en uit Spanje. Ruim zestig procent van de bacon – voor het ontbijt en de *bacon butties* (baconsandwiches) – komt uit Nederland en Denemarken. Omgekeerd exporteert het Verenigd Koninkrijk meer graan dan het importeert, en is het de grootste producent van lamsvlees.

Dat er een handelstekort is, werd de meeste Britten pas ná de Brexit-stem duidelijk toen er over de scheiding werd onderhandeld. Hen was voorgehouden dat 'Duitsland zijn auto's en Frankrijk zijn wijn toch wel kwijt wilde' (aldus Boris Johnson). Maar dat de goederenstroom richting het Verenigd Ko-

ninkrijk ging om basisbehoeften was niet door de Brexiteers verteld.

De Britse supermarkten bleken afhankelijk te zijn van een ‘just-in-time’-keten: de tomaat die ’s middags in de Britse supermarkt ligt, is diezelfde ochtend in het Westland geplukt. Het British Retail Consortium berekende dat er iedere dag gemiddeld 50.000 ton voedsel in de Britse havens aankomt vanuit de rest van Europa. Voorraden zijn er nauwelijks. Hamstereven heeft ook weinig zin. Er zijn simpelweg niet genoeg lege pakhuizen in het Verenigd Koninkrijk.

Dat die tomaat zo snel in de supermarkt ligt, bleek door lidmaatschap van de EU te komen: vrachtauto’s konden doorrijden. Maar de vrees bestaat dat na Brexit de file rondom Dover enorm wordt als chauffeurs en hun waar gecontroleerd moeten worden.

Een voorproefje kregen de Britten toen in de zomer van 2016 Franse douanebeambten strengere controles uitvoerden na de terreuraanslagen in Nice, ontstonden er in Dover mijlenlange files. De ophef mocht dan gaan over gestrande toeristen, maar een paar dagen lang werd er via het Kanaal nauwelijks meer in- en uitgevoerd.

De vrees afgesloten te raken was de reden dat de Engelsen zich eeuwenlang niet fixeerden op de zee als gracht, maar Europa zagen als ‘een integraal onderdeel van de defensie – een vestingwal’,⁵ schrijft de Ierse historicus Brendan Simms in *Britain’s Europe*. Daarom was in de achttiende eeuw niet de eigen kust, maar waren de Lage Landen de eerste verdedigingslinie tegen de oprukkende katholieken. ‘Holland kan gezien worden als net zo’n belangrijk onderdeel van dit land als Kent’, zei filosoof en politicus Edmund Burke in 1791. De