

# HET GROTE VOOC BOEK





Benciveri ou Paflo de Satoyo	Benciverij oft de Pafagie van S. Jacop	Os Coes Alhand
Paflo Seco	De Iwoog Pafagie	O Pigo
Paflo de Satoyo	Pafagie van	Afouje
Paflo de Ranji	Pafagie van Ranji	Tranco
Paflo de Norua	Pafagie van Norua	O. Iwoog
Goa (vella)	Ouf Goa	A. Wood
Cafos de Vizeroy	De Aliffa ou Vizeroy	Banichen



Kaart van de stad Goa aan de westkust van India door Johannes Vingboons, circa 1665. Vingboons gebruikt een oude kaart van Jan Huygen van Linschoten uit diens *Itinerario* (1596) om deze kaart te maken.

Verklaering van sommige	Portugeesche woorden	daer door naemste	Plaetsen van Staat en t' Eylant Goa		
Dez. Coninc Reek in haare	Nazar grande	de groote visnerckel	De plaats de harte	De akerwanden	Al waer te verstaen of het oer Staat is een Plaets
De harte	Pangasal	de plaats daer men t' Brouwen	A fuzgadeira das aas	De reede van portus	gefeit ende datter hij staet is den
De Mal	De Nazar de S. Fran	de kleine maerck van S. Fran	do Regio	de gascilken scheepen	naem van de Plaets
De Cooran gathys	Ribeira de gales	De hinnen woerden dan galleyen	Costa brava de gha de	De ruidtse coste van	
De Cooran gathys	Ribara grande	De Groete Coninc t' naem over de	Goa	Eylant Goa	
De Fonteyn alle gosaert	Cava	Dat Zyn de oude grachten van oer	Praya de Bardes de	De strant van Bar	
De Fonteyn alle gosaert		Staat geweest	Alaron fera	de oer oever van ta	
			Champanas e Colias	De Champanon crule Col	
			De Colias	De Colias	

# INHOUD

WOORD VOORAF 3

INHOUD 6

INLEIDING 8

I VOORCOMPAGNIEËN 10

Hoe zij 'malcander de schoenen van de voeten  
en het geld uit de buidel zeilden' 12

Anonieme koopman. 15

Jan Huygen van Linschoten 18

Petrus Plancius 20

Johan van Oldenbarnevelt en de VOC 22

Onderweg - Willem Barentsz 23

Willem Barentsz, opperstuurman . Nova Zembla,  
1596 de nacht van 10 op 11 september 24

2 DE VERENIGDE OOST-INDISCHE COMPAGNIE 26

Voor maximale winst en schade aan de vijand 28

Isaac le Maire, grootaandeelhouder én luis in de pels  
van de VOC. Egmond, na 1617 32

Van Oost-Indische huizen, scheepswerven, de dingen  
die (niet altijd) voorbijgaan 34

Een wetenschapper als bewindhebber bij de VOC 39

De VOC en de beurs 40

Hedendaags perspectief: Short selling 42

Onderweg - Nieuw Nederland 44

3 ZUID-AFRIKA: KAAP DE GOEDE HOOP 48

Taveerne van twee oceanen 50

Anonieme hovenier, heimelijk verliefd op Krotoa.  
De Kaap, 1654 54

De Kaap: 'het is seer mieserabel' 57

Willem de Wijs redt verloren schip aan de Kaapse kust 58

Sporen van een 'gewesene slaef' 58

VOC graffiti 60

Op zoek naar de *Nieuw Haarlem* 61

Hedendaags perspectief: Vêrlander – de Weeskinderen  
van de VOC 65

Onderweg - Mauritius en de dodo 66

4 MIDDEN-OOSTEN: DE RODE ZEE  
EN DE PERZISCHE GOLF 72

Kruispunt in de periferie 74

Wollebrand Geleynssen de Jongh, directeur van de handel  
in Perzië en commandeur van de retourvloot met

Jan van Riebeeck, koopman. Tafelbaai, 1648 76

Een bezoek aan Persepolis 78

Op verkenning in de Perzische Golf 79

'Cauwa of coffij' 80

Hedendaags perspectief: Koffie in de Jemenitische oorlog 81

Onderweg - Op jacht naar de schat: de Geldermalsen 82

5 NAVIGATIE EN CARTOGRAFIE 84

'Schatkamer ofte konst der stuurlieden' 86

Met kompas, lood en lijn 86

De wereld in kaart 88

Gerrit de Haan, baas-kaartmaker in Batavia, 1747-1769 96

6 CEYLON EN MALABAR 98

Monopolie op kaneel en olifanten 100

Pieter van Dam, secretaris van de VOC, Amsterdam, 1676 104

'Een werck van een seer grote opereusheynt en wynt  
uytgestrecktheynt' 106

Een olifant voor de stadhouder 108

Het opmerkelijke verhaal van Hans en Parkie 110

Forten voor het monopolie 112

De loge te Wingurla 113

Een VOC-liefhebber in India 114

Hedendaags perspectief: VOC-archieven gebruikt in  
hedendaagse geschillen 114

Onderweg - Schipbreuk van de *Batavia* 115

7 INDIA: COROMANDEL EN BENGALLEN 118

De rijke Golf van Bengalen 120

Sibylla Sichterman-Sadelijn, echtgenote van de  
'koning van Groningen'. Groningen, 1755 123

Het rariteitenkabinet van Sichterman 126

Stoffen en schelpen in ruil voor mensen 128

Cornelis Heda, een Nederlander aan het hof van de Sjah 129

Hedendaags perspectief: Kraplappen van antieke sifs 130

Onderweg - Abel Tasman 131

8 INDONESIAË EN MALEISIË 134

'...want daer can in Indien wat groots verricht worden' 136

Jan Pieterszoon Coen, gouverneur-generaal.

Batavia, 1621/1622 144

Een gouverneur-generaal voor de VOC 146

Het fluitschip in Azië 151

Ziekentrooster bij de VOC 153

Een vrouw aan boord 154

Hedendaags perspectief: De zaak Coen 155

Hedendaags perspectief: Erfgoed in transitie 156

Onderweg - Willem de Vlamingh 158

## 9 JAPAN 160

Roodharige barbaren in het land van de Rijzende Zon 162

Cornelis, onderchirurgijn. Deshima (Japan), na 1655 166

Het meesterwerk van Hendrik Doeff 171

De Japanse rok 171

Een legende van eer en wraak 172

Hedendaags perspectief: Een VOC-pakhuis  
gereconstrueerd 174

Hedendaags perspectief: Vlaggetjesdag in Nagasaki 176

Onderweg - Hamel en Weltevree 177

## 10 CHINA 178

Van Formosa naar China 179

Antonius Hambroeck, dominee. Formosa, 24 mei 1661 184

China naar het leven getekend 186

Sluikhandel en smokkel binnen de VOC 188

Hedendaags perspectief: Artist in residence 191

Onderweg - Schipper Willem Ysbrantsz Bontekoe 192

## II HET LEVEN AAN BOORD 194

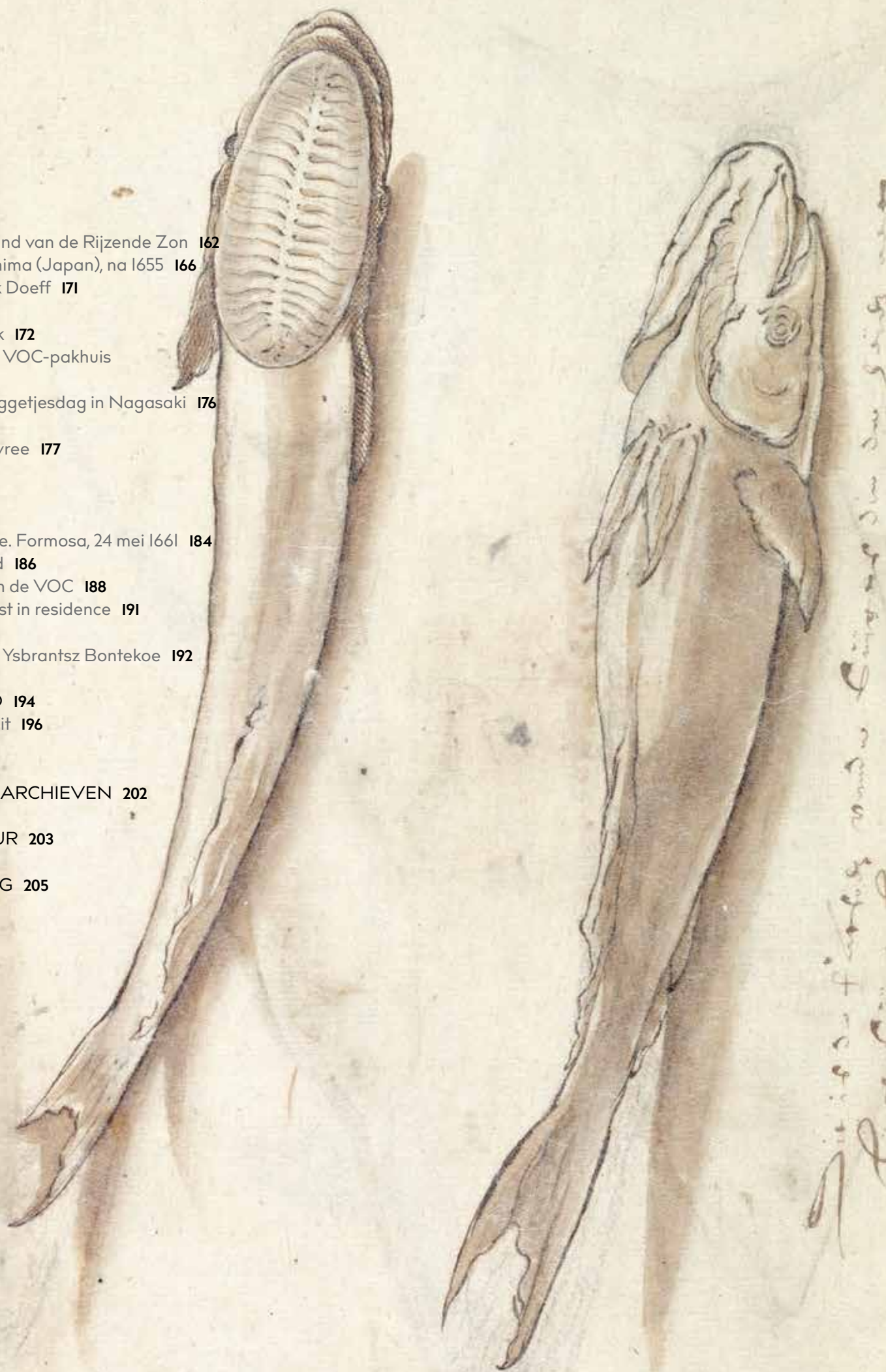
Scheurbuik en scheepsbesluit 196

ZELF OP ZOEK IN DE VOC-ARCHIEVEN 202

AANBEVOLEN LITERATUUR 203

BEELDVERANTWOORDING 205

COLOFON 206



# INLEIDING

De invloed en macht van de VOC waren ongekend in de zeventiende en achttiende eeuw. Tussen 1602 en 1798 zond de Compagnie bijna een miljoen Europeanen naar Azië op 4721 schepen. Andere compagnieën in Europa vervoerden in de periode 1500 tot 1795 gezamenlijk 882.412 mensen. Ter vergelijking: de grootste concurrent van de VOC, de Engelse East India Company, had in totaal 2690 schepen. Net zo indrukwekkend als deze cijfers zijn de archieven van de VOC. Deze geven informatie over de bedrijfsvoering, maar ook over de politieke, culturele, religieuze en sociale omstandigheden in het gebied waar de VOC actief was. Binnen het grote VOC-octrooigebied werd veelvuldig informatie uitgewisseld met de VOC-vestigingen. Naar schatting worden vandaag de dag nog 25 miljoen historische pagina's VOC-archief bewaard. Het VOC-archief in het Nationaal Archief in Den Haag beslaat 1,2 kilometer planklengte en omvat de papieren die afkomstig zijn van de Nederlandse kant van de organisatie. Archieven van lokale vestigingen worden beheerd in Jakarta, Colombo, Chennai en Kaapstad:

- **Arsip Nasional Republik Indonesia, Jakarta – 2.500 m**
- **National Archives of Sri Lanka, Colombo – 310 m**
- **Tamil Nadu Archives, Chennai, India – 64 m**
- **Kaapse Argiefbewaarplek/Western Cape Archives and Records Service, Zuid-Afrika, Kaapstad – 450 m**

Daarnaast is er ook VOC-archief in Frankrijk, en wel in de Archives Nationales, de Bibliothèque Nationale en de Service Hydrographique de la Marine, en in Engeland bij de National Library. Een archief afkomstig van het VOC-kantoor in Malakka, wordt bewaard in het Arkip Negara in Maleisië. De archieven van de lokale VOC-kantoren in bijvoorbeeld Cambodja, Birma, Vietnam, Taiwan en het Midden-Oosten zijn verloren gegaan. In Nederland werd tot het midden van de negentiende eeuw veel vernietigd. Zo werden er in de jaren 1821/22 nog circa 10.000 banden van het Soldijkantoor verkocht als lommen. Een voorzichtige schatting is dat er hoogstens een kwart van het oorspronkelijk VOC-archief bewaard is gebleven.

Voor sommige Aziatische gebieden is, door het gebrek aan lokale bronnen, het VOC-archief de belangrijkste bron voor de economische, politieke en sociale geschiedenis uit de zeventiende en achttiende eeuw. Daarom is het complete VOC-archief in 2003 door UNESCO ingeschreven in het *Memory of the World Register*. Op tal van plaatsen in de wereld zijn de sporen tot vandaag de dag terug te vinden in mensen, gebouwen en landschappen.

Om dit bijzondere gedeelte erfgoed beter toegankelijk te maken is het Haagse VOC-archief in 2015–2017 in zijn geheel gedigitaliseerd en online beschikbaar gesteld. Hiermee komt dit belangrijke werelderfgoed ook wereldwijd beschikbaar. De digitalisering was een goede gelegenheid om het VOC-archief in de schijnwerpers te zetten. Dat gebeurt niet alleen met een tentoonstelling in 2017, maar ook met deze uitgave, *Het Grote VOC Boek*.

Over de VOC zijn al boekenplanken vol geschreven. De avonturen van de Nederlanders in de zeventiende en achttiende eeuw waren kennelijk een rijke bron van inspiratie. Te weinig is echter gebruik gemaakt van het overvloedige archiefmateriaal dat in het Nationaal Archief bewaard wordt. Daaraan wil *Het Grote VOC Boek* een einde maken. Voor het Nationaal Archief is het de kans alle topstukken uit de tijd van de VOC te tonen, zoals de handelspas van de shōgun van Japan uit 1609, het journaal van Abel Tasman en de imposante collectie kaarten van beroemde Nederlandse kaartenmakers. De reis door dit boek is als die van een VOC-schip. Vertrekpunt is Nederland en vandaar gaat de tocht door het VOC-octrooigebied. De honderden beelden geven een adembenemend uitzicht op de wereld van toen. De tekst leidt de lezer door de geschiedenis van de Compagnie. Aan deze rode draad zijn talloze persoonlijke verhalen geknoopt.

Twee gastauteurs leveren een bijzondere bijdrage aan dit boek. Ramsey Nasr (dichter/schrijver, acteur en regisseur, van 2009 tot 2013 Dichter des Vaderlands) en Nelleke Noordervliet (schrijfster van talloze verhalen over geschiedenis en columnist bij het VPRO radioprogramma *OVT* en dagblad *Trouw*). Zij hebben zich verplaatst in een personage, een tijd, een locatie, een moment en op basis van historische feiten een persoonlijk verhaal geschreven dat de lezer meeneemt naar het verleden. Daarnaast heeft een twintigtal andere specialisten op heel divers terrein een korte bijdrage geschreven over aspecten van de VOC die voor hen van bijzondere betekenis zijn.





granblawo

R. India

ludica

Greco

Bo  
Sina

Danubi

Fluuius

Polonia

Hungaria

Polonia

Imper





# VOORCOMPAGNIEËN



# INHOUD

Handelsbelemmeringen	13
Voorlopers van de VOC	13
Schipvaarten	13
Anonieme koopman. Bantam, juli 1595	15
Jan Huygen van Linschoten	18
Petrus Plancius	20
Johan van Oldenbarnevelt en de VOC	22

## HOE ZIJ 'MALCANDER DE SCHOENEN VAN DE VOETEN EN HET GELD UIT DE BUIDEL ZEILDEN'

In de laatste jaren van de zestiende eeuw kwam de vaart vanuit Nederland op Azië of Indië, zoals men het toen noemde, op gang. Nederland was de Republiek der Verenigde Nederlanden. De Republiek, bestaande uit Gelderland, Holland, Zeeland, Utrecht, Friesland, Overijssel en Groningen, was een nog jonge staat, in de jaren 1579 tot 1581 ontstaan uit een opstand tegen de gezamenlijke landsheer, de Spaanse Filips II. Hij was destijds de machtigste vorst op aarde, niet alleen vanwege zijn vele bezittingen in Europa, maar ook door Spanje's koloniën in de Nieuwe Wereld. In 1580 kwamen daar door een vereniging van de kroon van Spanje en Portugal nog eens koloniën in Azië bij. Filips II deed zijn uiterste best om het verloren terrein in de Lage Landen terug te veroveren. In haar eerste jaren verloor de Republiek dan ook veel terrein, maar omstreeks 1588 begon het er toch naar uit te zien dat zij overeind zou blijven. Ondanks de oorlog met Spanje ontwikkelde de Republiek zich economisch voorspoedig, met name het gewest Holland en daarbinnen de stad Amsterdam. De sterke positie van Holland vloeide voort uit het feit dat zij de handel en scheepvaart op Noord-Europa en het Oostzeegebied beheerste. Die sterke positie voedde weer de handel op Engeland, Frankrijk, Portugal en Spanje.



<p.10-11 Kaart van Europa en Noord-Afrika, door Jacobus Russus, 1533.

Op deze 'portulaan' (van het Latijnse woord voor haven, *portus*) zijn de zeekusten met havens opvallend precies weergegeven. Aan het einde van de Middeleeuwen navigeren schippers namelijk nog met de kust en havens in zicht. Pas in de loop van de zestiende eeuw wagen schepen zich ook de oceaan op. Daarbij hebben zij navigatiekaarten voor de lange afstand nodig.

## Handelsbelemmeringen

In de internationale handel en scheepvaart van de Republiek speelde Lissabon in Portugal een belangrijke rol. Dat kwam doordat Lissabon de Europese aanvoerhaven bij uitstek was van Aziatische koopwaar, zoals peper en andere dure specerijen. De vereniging van de Portugese met de Spaanse kroon dreigde bij tijd en wijlen uit te lopen op een algeheel verbod voor Nederlandse schepen om havens op het Iberisch schiereiland aan te doen. Tot een definitief verbod kwam het echter nooit. Ernstiger voor de Nederlanders was dat de aanvoer van peper in 1591 praktisch helemaal in handen kwam van een klein syndicaat van Europese kooplieden. In 1592 stagneerde de aanvoer in Lissabon, wat de prijzen van peper en andere specerijen behoorlijk omhoog dreef. Deze prijsstijging, gecombineerd met aanwezig kapitaal en kennis, deels afkomstig van Zuid-Nederlanders op de vlucht voor de troepen van Filips II, gaven de stoot voor de vaart op Azië in de Republiek.

## Voorlopers van de VOC

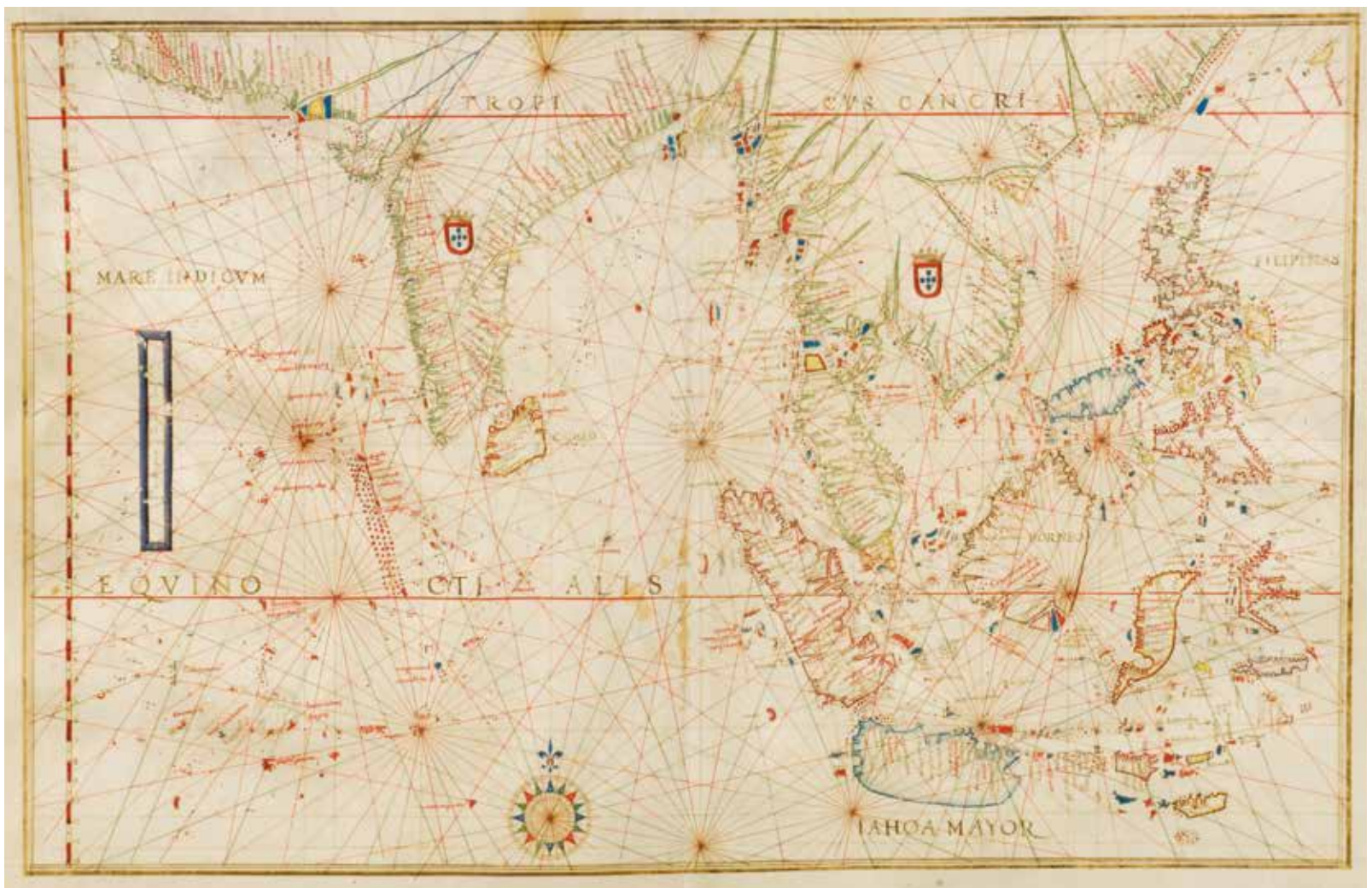
Zo ontstonden de voorcompagnieën, de voorlopers van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Zij rustten schepen uit om tochten, zogenaamde schipvaarten, naar Azië te ondernemen. Karakteristiek voor de voorcompagnieën was dat het gelegenheidsondernemingen waren. Rijke kooplieden en andere investeerders legden geld bij elkaar en huurden of kochten voor één expeditie schepen. Zij voorzagen die schepen van bewapening, voorraden, handelswaar en/of contant geld en werven een bemanning. Daarmee waren aanzienlijke sommen geld gemoeid, omdat de reis heen en terug zo'n twee jaar zou duren. Bij terugkomst in de Republiek werd de balans opgemaakt, het schip ver-

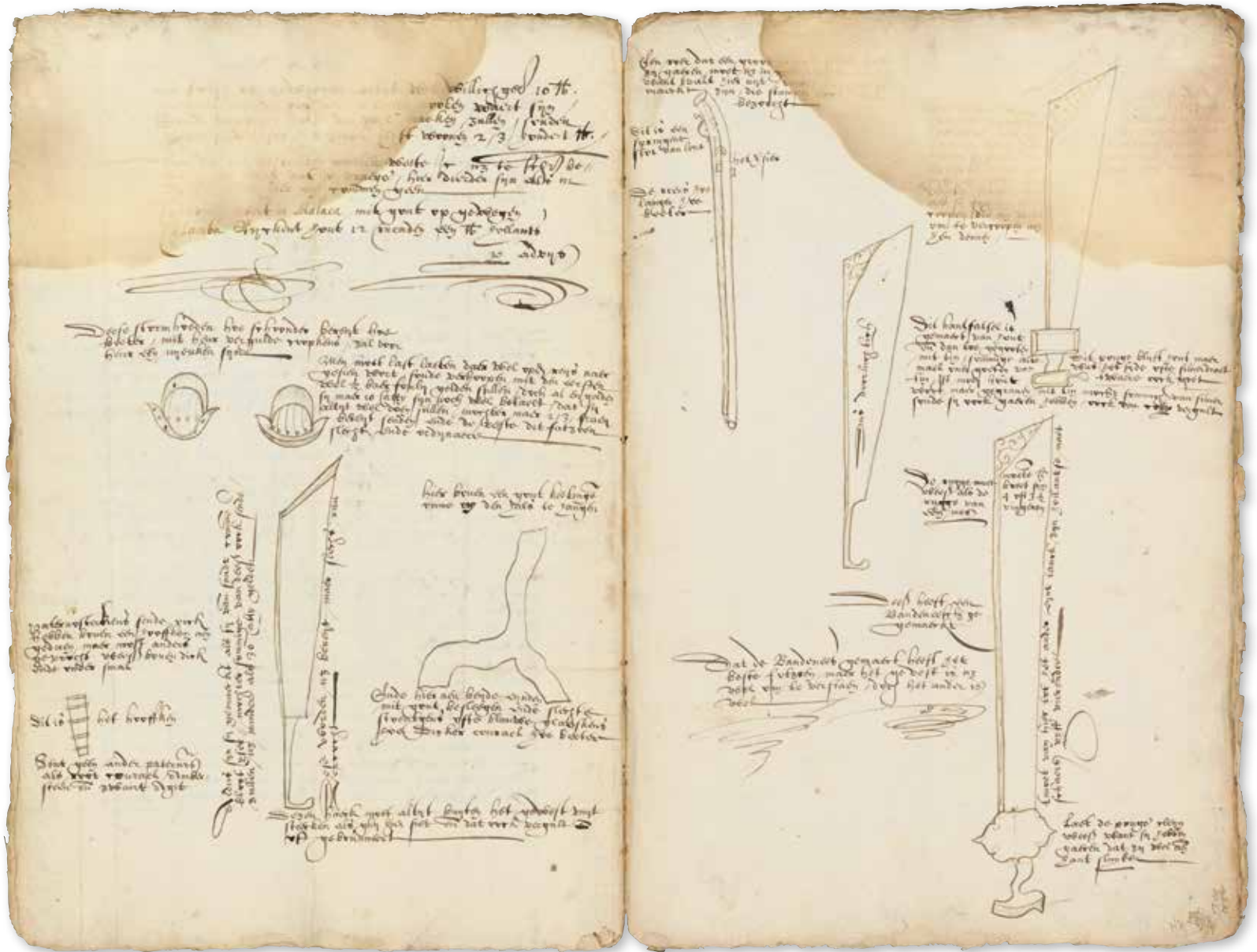
kocht en het personeel afgedankt. Van de eventuele winst konden men weer een nieuwe expeditie op touw zetten. De hele cyclus begon dan weer van voren af aan.

In Holland en Zeeland werden in de periode 1595–1602 door acht of negen voorcompagnieën 65 schepen uitgereed naar Azië. De eerste schipvaart was die van de Amsterdamse Compagnie van Verre, vier schepen onder leiding van Cornelis de Houtman. Hij vertrok in april 1595 van de rede van Texel en bereikte in juni 1596 na veel tegenslag Bantam op Java, de belangrijkste niet-Portugese haven in de eilandenwereld van Zuidoost-Azië. De route die De Houtman had gevaren was dezelfde als die van de Portugezen: om Zuid-Afrika langs Kaap de Goede Hoop. In augustus 1597 was De Houtman, met drie van zijn vier schepen en 87 van zijn oorspronkelijk 240 man sterke bemanning terug in de Republiek. Het was een avontuurlijke tocht geweest, met veel sterfte door ziekte, onenigheid aan boord en gevechten met diverse Aziatische tegenstanders, bijvoorbeeld te Bantam en verder oostelijk langs de kust van Java. Het doel, de specerij-eilanden in het oosten van de Indonesische archipel (de Molukken), was niet bereikt. Het voornaamste belang van de expeditie was achteraf gezien niet het povere financiële resultaat, maar het feit dat de mogelijkheid van de Nederlandse vaart op Azië was aangetoond.

### Het Portugese voorbeeld, Bartholomeu Lasso, 1590.

Als de Portugezen in de zestiende eeuw steeds meer de wereldzeeën gaan beveren, neemt ook de techniek van het maken van kaarten (de cartografie) een hoge vlucht. Bartolomeu Lasso is een belangrijke Portugese kaartenmaker (cartograaf), die invloed heeft op de cartografen in de Republiek.





## Schipvaarten

Geen wonder dat in 1598 Zeeuwse, Amsterdamse en Rotterdamse voorcompagnieën schepen het ruime sop lieten kiezen om hun geluk te beproeven. De tweede schipvaart met acht schepen onder leiding van Jacob van Neck van de Oude Compagnie te Amsterdam, een opvolger van de Compagnie van Verre, was daarvan de meest succesvolle. Die vloot bereikte wel de specerij-eilanden, bracht van daar kruidnagels, muskaatnoten en foelie mee terug, terwijl zij in Bantam een goede partij peper verwerfde. De Portugezen bleken slechts op enkele plaatsen in staat de Nederlanders tegen te houden; Azië was simpelweg te uitgestrekt.

De Zeeuwse voorcompagnieën van 1598 hadden met meer tegenslag te maken, onder andere door gewelddadigheden van de kant van Atjeh op de noordkust van Sumatra, waarbij ook Cornelis de Houtman, inmiddels in Zeeuwse dienst, de dood vond. De Rotterdammers, die het meer om kaapvaart en plundering van de Iberiërs te doen was dan om de handel, brachten het er echter nog rampzaliger vanaf. Van de negen schepen, die allemaal om de zuidpunt van Zuid-Amerika door de Straat Magellanes waren gevaren, keerde er slechts één in de Republiek terug. Dat schip stond onder bevel van Olivier van Noort, die zodoende de eerste Nederlander was die een reis om de Wereld maakte.

In 1599 en 1600 voeren dus Amsterdamse schepen naar de Oost, die het er daar redelijk van afbrachten. In 1601 bundelden de Zeeuwen en de Amsterdammers hun initiatieven en ontstonden er zogenaamde verenigde compagnieën. De staatsman Johan van Oldenbarnevelt speelde daarbij een belangrijke rol. Die initiatieven resulteerden in expedities die met een positief bedrijfsresultaat zijn afgesloten. De winstmarge werd niet alleen bepaald door gunstige resultaten in de handel. Door de grote concurrentie op de Nederlandse markt stond die namelijk behoorlijk onder druk. Het kapen van rijk beladen Portugese handelsschepen droeg ook bij tot het positieve resultaat. Inmiddels was het ook duidelijk dat de Portugezen meer defensieve maatregelen tegen de Nederlanders namen, onder meer met een expeditie tegen die landstreken in de specerij-eilanden die de Nederlanders gastvrij hadden ontvangen.

### Producten voor de ruilhandel, september 1600

Koopman Augustijn Stalpaert van der Wiele vraagt aan de bewindhebbers van een van de voorcompagnieën om hem mooi versierde wapens te sturen. Stalpaert is op dat moment onderkoopman op de Banda-eilanden. Die wapens kan hij dan gebruiken om te ruilen tegen specerijen.

# ANONIEME KOOPMAN

Bantam, juli 1595

Nooit heb ik twee broers gekend die zo verschillend waren als Cornelis en Frederik de Houtman. Cornelis denkt dat hij de baas is van de vloot. Ja, hij is door de geldschieters aangesteld als opperkoopman, maar hij moet de leiding delen met anderen. Met mij bijvoorbeeld. En dat gaat hem slecht af. Hij maakt ruzie, is een onbehouwen botterik, gaat desnoods op de vuist, maar als het er echt om spant neemt hij de benen. Hoe hij zo hoog gekomen is zal wel te danken zijn aan invloedrijke familie. Zijn broer Frederik daarentegen is veel bescheidener, een heer kun je zeggen. Hij is als vrijwilliger meegegaan, misschien om zijn broer wat in te tomen, want hij – ja zo gaat dat nu eenmaal – is wel op zijn broer gesteld, maar ziet als geen ander zijn tekortkomingen. Het liefst zit Frederik op de sterren te studeren, en waar wij maar aan land kwamen zocht hij vreemde planten, tekende hij de bevolking en beschreef hij hun gewoonten. Een geleerde is hij. Ik mag hem graag.

Het is een wonder dat we nu op de rede van Bantam liggen. Het was een onzeker avontuur, maar we hebben ons doel bereikt. Ik heb God op mijn blote knieën gedankt, want het zag er niet naar uit dat we het ooit zouden halen. En menigeeen heeft het ook niet gehaald. Vrijwel dagelijks schoven we de lijken overboord. Soms gruwelijk verminkt door de ratten, die – net zo hongerig als wij – tenminste nog wat te knagen hadden aan de doden. Maar eenmaal op de bestemming aangekomen vervagen de ontberingen, zo kort van memorie is de mens, hij kijkt graag vooruit. We zijn zelfs al bijna de knallende ruzies vergeten tussen De Houtman en Gerrit van Beuningen. Gerrit zit nog steeds gevangen op de *Hollandia*, die heeft nog geen voet op Bantam gezet!

Wat we hier zagen konden we vermoeden, omdat onze gids Jan Huygen van Linschoten was, althans zijn *Reisbeschrijving*, zijn *Itinerario*. Jan haalde zijn kennis bij de Portugezen en heeft die uit eigen waarneming aangevuld. Portugezen waren ons overal voor, hè. Van onschatbare waarde was Linschotens beschrijving. Ook over Bantam schreef hij. Je moet je voorstellen: een heerlijke baai, beschermt tegen de wind en de golven, een briesje haalt de vochtig klamme hitte van de tropen weg, de stad – het is een stad – ligt in het groen, bedrijvigheid alom, de haven wemelt van de jonken en de prauwen, kleine scheepjes, hier en daar een grote Portugees, een kraak, en aan

Een aantal Oost-Indiëvaarders voor de kust, door Hendrick Cornelisz. Vroom, circa 1600-1630. Vroom wordt wel beschouwd als de grondlegger van de Europese zeeschilderkunst.







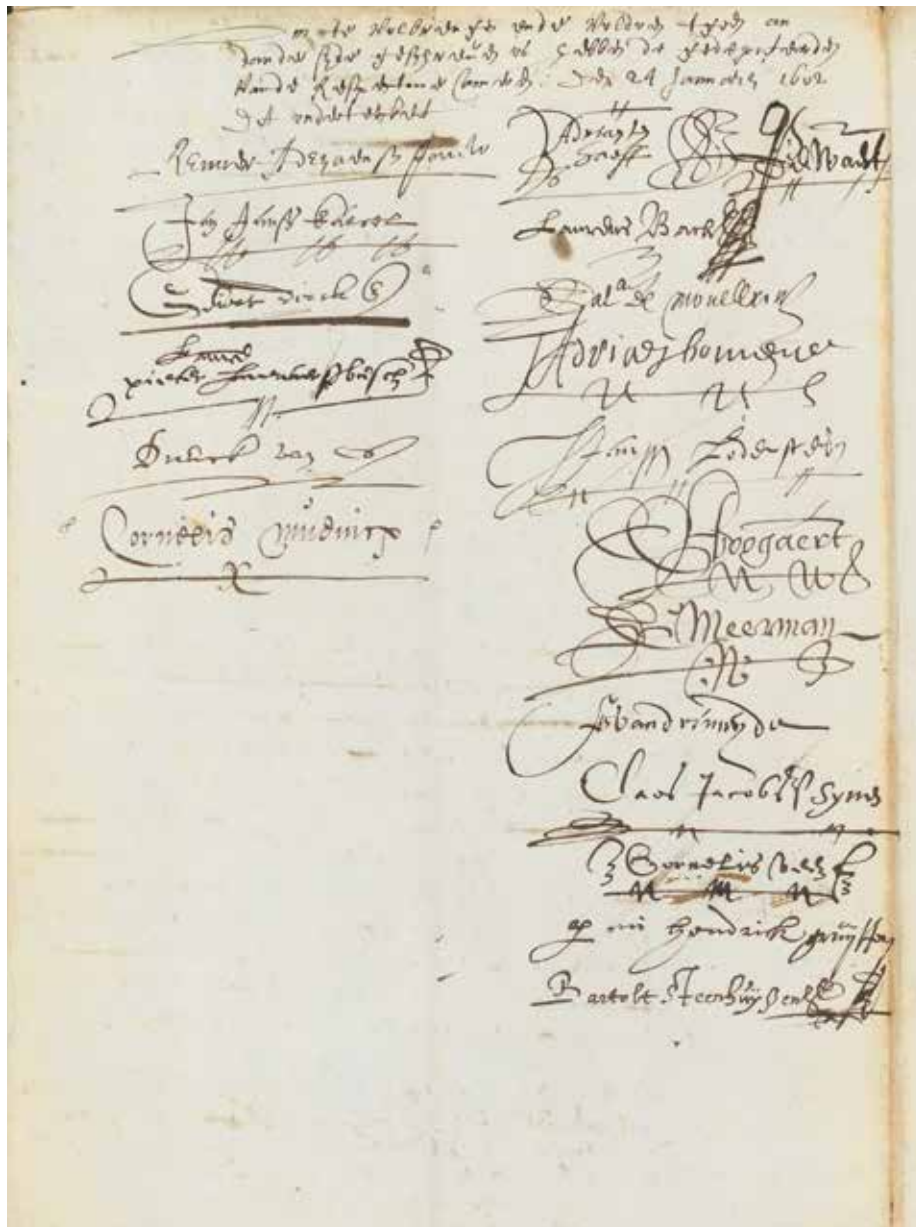
DE EERSTE O. I. VAARDERS OP DE REEDE VAN BANTAM.

willen geven.' Zo gaat hij voort. Is dat zoals we hier onszelf zullen doen kennen? Ik wissel een geschrokken blik met Frederik. Zullen wij voortaan zo met de ander omgaan? Uit handelsoogpunt is dat niet erg snugger, uit christelijk oogpunt zondig. Wat moeten ze wel van ons denken? Dat we allemaal zijn als onze leiders?

Nelleke Noordervliet

**Schoolplaat getiteld *De eerste O.I. vaarders op de reede van Bantam***

Op de schoolplaat zien we Cornelis de Houtman met zijn mannen aan land gaan bij Bantam. Zij worden ontvangen door de plaatselijke vorst. Op de achtergrond de galjoenen *Mauritius* (met als schipper Jan Jansz. Molenaar) en *Hollandia* (schipper Jan Dignumsz. van Kwadijk), het kleinere schip *Amsterdam* (schipper Jan Jacobsz. Schellinger) en de pinas of jacht *het Duijcken* (schipper Simon Lambrechtsz. Mau). Een bediende houdt een pajong boven het hoofd van de vorst, zij staan onder klapperbomen. De Nederlanders zijn zojuist uit een sloep gestapt, links komt een tweede sloep aanvaren. Links en rechts op zee inheemsen met drie bootjes.



**Het einde van de voorcompagnieën, 24 januari 1602.**

Op aandringen van Johan van Oldenbarnevelt, de landsadvocaat van Holland, ondertekenen de bewindhebbers van de verschillende voorcompagnieën gezamenlijk een document. Daarin staat dat ze afspreken om na ruim vijf jaar toenemende concurrentie in het vervolg samen te gaan werken in één bedrijf. Daarmee komt een einde aan de voorcompagnieën; de toekomst is aan de Verenigde Compagnie.

Portret van Johan van Oldenbarnevelt, door Michiel Jansz. van Mierevelt, circa 1616.



# Johan van Oldenbarnevelt en de VOC

De totstandkoming van de VOC mag voor een groot deel op het conto van Johan van Oldenbarnevelt worden geschreven. Hij wist het streven naar uitbreiding van de handel overzee te combineren met de strijd tegen Spanje en kwam daar als overwinnaar uit.

Van Oldenbarnevelt was na de dood van Willem van Oranje in 1584 een van de belangrijkste personen geworden, niet alleen als leidsman van het gewest Holland, maar al spoedig ook van de nieuwe Republiek. Deze Republiek was een constructie waarin zeven gewesten (zij het min of meer onder leiding van Holland) gezamenlijk de soevereiniteit bezaten. In een gemeenschappelijke vergadering, de Staten-Generaal, spraken zij over oorlog, vrede en de internationale verhoudingen.

Ook al hadden de Nederlanders hun koning in 1581 'verlaten' het Plakkaat van Verlatinge was daarvan het schriftelijke bewijs), toch weigerde de Spaanse koning zijn gezag over de noordelijke gewesten op te geven. In de internationale handel en scheepvaart waren de Portugezen oppermachtig. Lissabon was de belangrijkste Europese aanvoerhaven van Aziatische koopwaar. Daarnaast kwam de aanvoer van peper in handen van een klein syndicaat van Europese kooplieden. De Nederlandse kooplieden dreigden de boot te missen. Vooral dankzij kapitaal en kennis, die Zuid-Nederlanders op de vlucht voor de troepen van Filips II meebrachten naar Holland, keerden de kansen voor de vaart op Azië in de Republiek. Van Oldenbarnevelt wist de kooplieden te overtuigen de krachten te bundelen, niet alleen om economische redenen, maar ook om Spanje dwars te zitten.

De oprichting van de VOC in 1602 maakte het dringend nodig dat de handelsschepen de zeeën ongestoord konden bevaren. In de eerste jaren van de zeventiende eeuw hebben de strijdende partijen, Spanje en de Republiek, een soort patstelling bereikt. De koning, gedwongen door financiële zorgen, voelde wel voor vredesbesprekingen, maar in de Republiek waren de meningen verdeeld. Geleidelijk aan werden de voor- en tegenstanders van voortzetting van de oorlog gepersonifieerd door prins Maurits en de Hollandse raadpensionaris (een soort premier) Johan van Oldenbarnevelt. Het Twaalfjarig Bestand, in 1609 gesloten, was dan ook een overwinning voor Van Oldenbarnevelt die handel belangrijker vond dan oorlog. De strijd zou gedurende twaalf jaar gestaakt worden. De Republiek werd in die tijd erkend als een zelfstandige staat. Officieel moest de vaart op gebieden buiten Europa worden goedgekeurd door Filips III, maar in een geheim artikel werd deze toch verleend aan de Nederlanders.

Het Twaalfjarig Bestand, de vrije vaart op Azië en de internationale erkenning van de Republiek als zelfstandige staat mogen zonder meer op het conto van Van Oldenbarnevelt worden geschreven.





# ONDERWEG

Willem Barentsz

De kortste weg naar de Oost: dat was het streven van Nederlandse zeevaarders op hun zoektocht naar de noordelijke doorvaart naar Azië. In 1596 vertrokken twee schepen vanuit Amsterdam. Op het ene was Jan Cornelisz Rijp de schipper, op het andere Jacob van Heemskerck. De leiding van de expeditie was in handen van Willem Barentsz.

De schepen raakten – eenmaal in de noordelijke wateren aangekomen – spoedig verzeild tussen de ijsschotsen. Rijp besloot terug te keren naar Amsterdam, maar Van Heemskerck en Barentsz. gingen verder. Toen hun schip vast raakte in het ijs ten noorden van het huidige Rusland bij Nova Zembla, bouwde Willem Barentsz met zijn bemanning er een hut, waar zij van

oktober 1596 tot mei 1597 overwinterden in onmenselijke omstandigheden. Daarna keerden zij terug naar Amsterdam, tot de noordelijke haven Kola in twee sloepen, verder met een vrachtschip. Barentsz overleed op de terugreis. De hut op Nova Zembla kreeg de naam: het Behouden Huis. Een van de overwinteraars, Gerrit de Veer, schreef na zijn behouden terugkomst een boek over hun belevenissen. Op zijn verhaal is bijna alle kennis over het avontuur van de overwintering op Nova Zembla gebaseerd. Dankzij dat verhaal, dat al snel na verschijning een bestseller werd, werd de barre reis naar Nova Zembla een belangrijke gebeurtenis in onze vaderlandse geschiedenis.



Schoolplaat getiteld *Het behouden huis*, over de overwintering op Nova Zembla, getekend door Johan Isings, 1950.

# WILLEM BARENTSZ, OPPERSTUURMAN

Nova Zembla, 1596  
de nacht van 10 op 11 september

Willem Barentsz stond op de voorplecht van zijn schip. De bewolking hing als een laag plafond van donkergrijze caissons boven hem. De rest van de bemanning lag in de geknakte kajuiten, alleen hijzelf kon de slaap niet vatten. Hij stuurde naar de donkerblauwe lucht. Grote dampkolommen ontsnapten aan zijn mond. De poolkou leek voor een moment geen greep op hem te hebben. Nu draaien de nachten nog op halve kracht, bedacht hij, maar het duurt niet lang meer of maanden van ononderbroken duisternis zullen elk gevoel van leven opheffen.

Het besluit suisde al dagen door zijn hoofd, als een onwelkome boodschapper die hij telkens had teruggestuurd, terug zijn gedachten in, hopen, biddend tegen beter weten in. Dat gekraak... Dat vond hij nog het ergste, dat beangstigende gekraak van het schip. Tien dagen ging dat nu al zo door. En altijd maar de noordoostenwind, die de achterkant van het schip zo hard tegen het ijs drukte dat de bovenste opbouw van de achtersteven helemaal vernield was. Eerder al had het ijs een gat in de boeg geboord, als was het een speelgoedscheepje van berkenbast. Nu eens was het schip in zijn geheel vijf voet hoog opgestuwd onder zo'n kabaal dat het leek te zullen exploderen; dan weer helde het schip al te schuin naar één kant over. Zo zaten ze vastgeperst tussen de richels van het ijs.

Er waren momenten dat hij zeker wist: nu gaat het gebeuren. Tot nu had als door een godswonder het breeuwsel het gehouden, waren de naden dicht gebleven. Maar Barentsz beseftte: alleen de huidplanken hielden het geheel nog bij elkaar. Toen eergisteren de achtersteven totaal vermorzeld was, hadden ze erbij gestaan en ernaar gekeken. Een monsterlijk wezen was langzaam begonnen hen te verorberen.

Men had de laatste dagen het schip uitgekleeft, de oude fok in treurstemming het ijs op gedragen. Nu de kraanbalk was gebroken, nu het noodrantsoen, de schuit, de bok, het kruit, lood, de musketten en de meeste voorraden zich aan land bevonden, wist iedereen waarop ze stonden: op een skelet. De herinnering aan een schip. Niemand had het uitgesproken.

Barentsz was nu nog enkele uren verwijderd van het bevel dat zijn bemanning verwachtte en vreesde. Ze hadden tijdens eerdere verkenningstochten al een zoetwater-rivier gevonden en sporen van rendieren. Of het te doen was, was de vraag niet. Er was geen keuze en dus geen vraag. Sinds ze deze baai enkele weken geleden hadden betreden, was het spel uit geweest. Daarna werd het trappelen ter plaatse. Zelfs de kleine schuit was niet meer weggeraakt uit deze witte aarde.

Merkwaardig, dacht Barentsz, hoe de kleuren 's nachts veranderden. In deze blauwe schemer kwam ook het blauw in de ijsschotsen los: de spitse kolos voor hem leek licht te geven, een purperen vlam lekte eruit.

Misschien was dit geen buiten meer. Misschien waren ze met schip en al opgeslokt, bevonden ze zich in de bevroren maag van de winter.

Nee, hij zou morgen geen bevel geven. Dat was niet nodig. Barentsz zou een nieuwe tocht organiseren: ze zouden gezamenlijk op zoek gaan naar drijfhout en dat tot aan de ijsrivier dragen. Aan sommige zaken moet men traag wennen, als aan de nacht. Ieder voor zich zou dan in stilte kunnen wennen aan hetgeen ook Barentsz niet durfde uit te spreken: al voorbereidend kauwen op het woord *overwinteren*.

Hij betastte zijn neus, die plots ijskoud was geworden. Hij wreef er enkele malen hardhandig over en dook diep weg in zijn kraag. Zoals hij daar stond leek hij niet bijster geëmotioneerd. Zoiets had weinig zin. Dit waren geen omstandigheden voor gevoelens. Het was ook geen somberheid die Barentsz nu overviel. Het was een geestestoestand die elke hoop of tegenstribbeling had laten varen. Voor het eerst in zijn leven leek zijn geest te overlappen met het landschap. Hier, waar geen bomen, geen bewoners, geen geluiden anders dan het kruien van het ijs en de wind bestonden, hier werd elke menselijkheid weggevaagd.

25.000 gulden hadden ze hem beloofd indien hij de doortocht kon vinden. De opperstuurman barstte geluidloos in lachen uit. In deze wereld, in dit uitgestrekte niets, waarbij elke voorstelling van opperste eenzaamheid faalde, waar geen mensen, geen schilders, geen cartografen, geen koningen, geen prinses en stedehouders, geen echtgenotes, geen marktlui en geen kinderen waren, was de gedachte aan geld zó volslagen absurd. Hij kon hier met al het verzamelde goud van de wereld in het ijs zakken en niemand zou het merken – nu niet, hier niet, thuis niet. Deze wereld was geschapen voor de afweziging.

En hij had er vrede mee, uiteindelijk – een vrede die de contouren van een grote nederlaag droeg. Tegelijk vormde juist dat de grootste opdracht voor de komende maanden: om iets van die doodse vrede in de harten van zijn 16 reisgezellen te doen postvatten en te bewaren; om de omstandigheid dat ze hier met zijn allen waren zo lang voor hoop aan te zien.

Er waren verslagen bekend van zeelieden die niet één maar *twee* jaar in het ijs hadden vastgezet, en zij waren niet gek geworden. Barentsz rilde. Het was genoeg. Hij was op de zwarte grens van zijn verbeelding gestuit. Hij kon zich geen idee vormen van wat hen te wachten stond. Maar in een wereld zonder opties vond men troost in het enige denkbare.

De opperstuurman wreef zacht met zijn wanten over de krakende voorplecht, alsof hij zijn hond streekte.

Er was geen doortocht. Niet dit jaar.

Hij had de ruimte en alle tijd om het avontuur dat God hun verleende te omarmen.

Ramsey Nasr



**Voorwerpen gevonden op Nova Zembla, 1597.**

Op het eiland Nova Zembla worden 300 jaar na dato verschillende gebruiksvoorwerpen, die zijn achtergelaten door de zeevaarders die in het Behouden Huys overwinterden in 1597, teruggevonden. De wandelstok is misschien wel gebruikt door Willem Barentsz zelf. De overwinteraars vervangen hun schoenen al snel door wijde klompen waar dikke sokken in kunnen, om zich zo te wapenen tegen de kou.

NIEUW AMSTERDAM OFTE NIEUW



IORX OPT' T.EYLAN T MAN



Gezicht op  
Nieuw-Amsterdam,  
door Johannes  
Vingboons, circa 1665.



# ONDERWEG

## Mauritius en de dodo

In de herfst van 1601 ging het eskader van de *Gelderland*, bestaande uit drie schepen en twee jachten, voor anker bij Mauritius. De voornaamste reden voor deze tussenstop was het vinden van een verversingsstation. Op de route naar Azië moest water en voedsel gehaald kunnen worden. Mauritius leek heel geschikt, want er was voldoende om te eten en te drinken. Het leek wel een paradijs: inheemse vogels – de rode gal, de grijze papegaai, de blauwe duif en de dodo. De dodo had nauwelijks natuurlijke vijanden en was niet schuw. De bemanning van de *Gelderland* kon hem makkelijk vangen. Het vlees was echter niet lekker. Misschien komt daarvan een van de oudste Nederlandse namen voor de dodo, 'walchvogel'. De bemanning noemde hem 'griffeendt' of 'kermisgans', naar voor de Amsterdamse kermis vetgemest gevogelte. Verder aten de mannen veel schildpadden en andere vogels en vissen. Veel vogels staan getekend in het journaal van de *Gelderland*. Gelukkig maar, want ze zijn inmiddels uitgestorven.

Tot hun grote verbazing trof de bemanning ook een Fransman aan. Deze man, die wat verward maar in goede conditie naakt op het strand gevonden werd, was achtergebleven na een mislukte Engelse expeditie. Ze noemden hem 'Francoys'. Hij is de enige mens die in het journaal afgebeeld staat.

Aan het einde van de zeventiende eeuw was de dodo uitgestorven. Een van de laatste betrouwbare beschrijvingen van het dier treffen we aan in het dagregister van het opperhoofd in Deshima, in Japan. Hij schrijft dat in 1662 het schip *de Jonge Prins* een dodo en een wit hert naar Japan bracht als geschenken voor de shōgun. Het witte hert werd geschonken aan een lokale heerser, over de dodo vinden we niets meer na de aankomst in Japan.

Het journaal van de *Gelderland* is aldus een uniek document. De meeste tekeningen erin zijn eerst in potlood geschetst en daarna met inkt uitgewerkt. Waarschijnlijk zijn er meer tekenaars aan het werk geweest. De kaarten en kustprofielen zijn vermoedelijk het werk van Joris Joostenszoon Laere en mogelijk heeft hij ook het grootste deel van de dieren getekend. Een paar tekeningen van de dodo zijn door een wat minder begenadigd tekenaar gemaakt. De afbeeldingen zijn niet geheel natuurgetrouw, de poten lijken wat te dik, maar toch zijn ze opmerkelijk goed. Latere afbeeldingen geven de dodo vaak weer als een dikke, lompe vogel, maar modern onderzoek toont aan dat het slankere postuur, zoals we ze in dit journaal zien, accurater is.

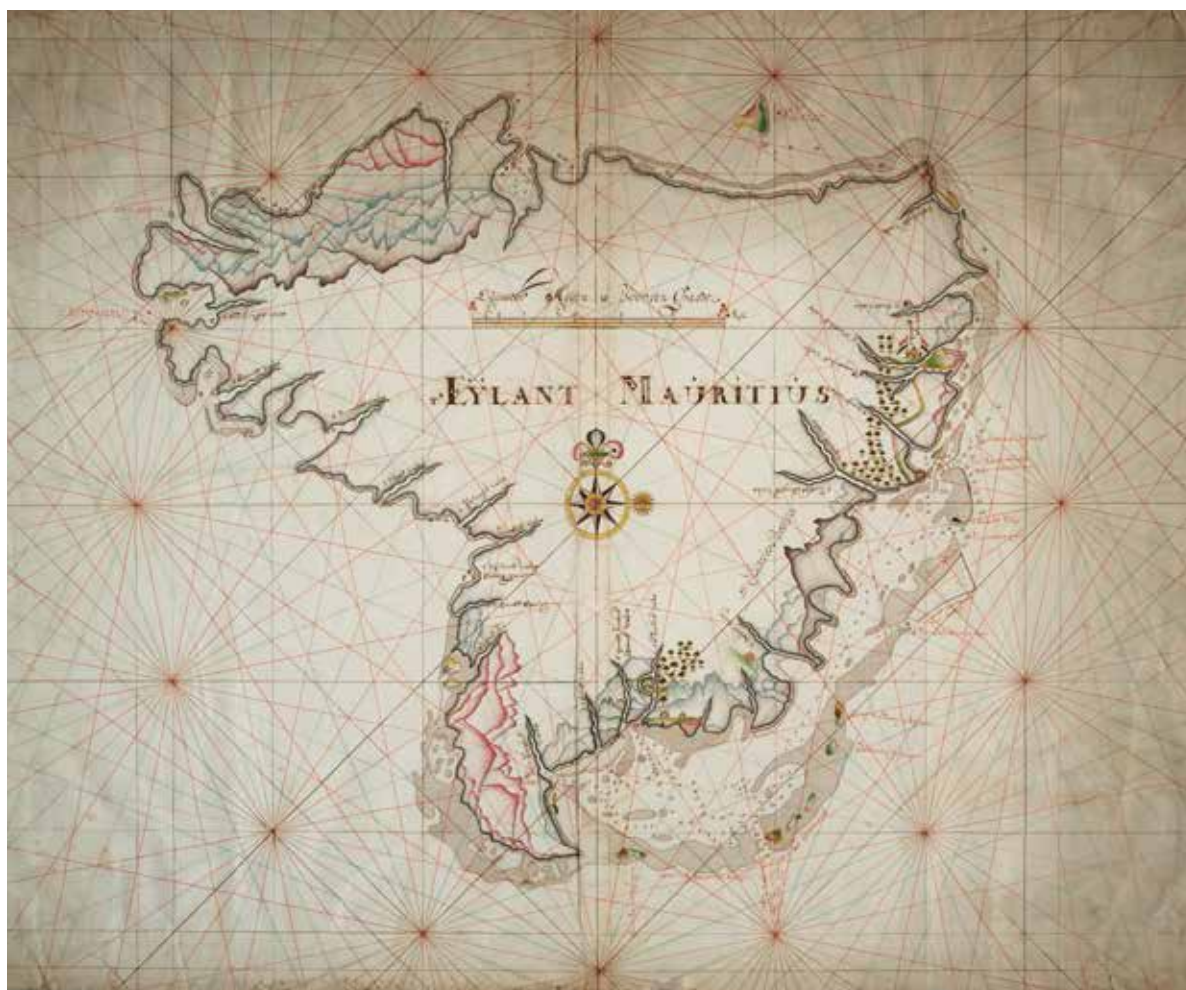


### Reconstructie van een dodo.

De dodo is het eerste dier dat is uitgestorven door toedoen van de mens. Dat is waarschijnlijk de reden dat er in de loop van de geschiedenis altijd veel belangstelling is geweest voor het uiterlijk en het gedrag van de dodo. In *Naturalis* in Leiden is een moderne reconstructie van de dodo te zien. In tegenstelling tot oudere modellen is de vogel hier slanker voorgesteld.

### Kaart van het eiland Mauritius door een anonieme maker, 1700–1750.

Vooraf in de begintijd van de Nederlandse vaart op Azië is Mauritius een belangrijke verversingspost. Admiraal Wybrand van Warwijck vernoemt het eiland in 1598 naar de stadhouder prins Maurits. In 1638 vestigen de Nederlanders er een kleine kolonie.





This is a drawing of a dinosaur  
 which was found in the  
 mountains of the  
 Alps in the year  
 1800. It is a  
 very large animal  
 and is thought to  
 have lived in the  
 same country as  
 the mammoth.

# Colofon

## UITGAVE

WBOOKS, Zwolle  
info@wbooks.com  
www.wbooks.com  
i.s.m.

Nationaal Archief, 's-Gravenhage  
info@nationaalarchief.nl  
www.gahetna.nl

## GASTAUTEURS

Ramsey Nasr en Nelleke Noordervliet

## TEKST- EN BEELDBIJDRAGEN

Isabelle Boon, Jeroen Bos, Jan de Bruin, Peter Diebels, Ad Geerdink, Mara de Groot, Willem van Gulik, Gerard Jasperse, Adriaantje de Jong, Jelmer Krom, Joris Luyendijk, Erik Odegard, Peter M. Potters †, Tom Quist, Michiel Roscam Abbing, Geert Snoeijer, Suzanna Weeda, Bruno E.J.S. Werz, Leo Wevers

## SAMENSTELLING EN TEKST

Paul Brood, Thomas Dresscher, Ron Guleij, Gerrit Knaap, Arjan Poelwijk

## REDACTIE

Ron Guleij en Gerrit Knaap

## EINDREDACTIE

Paul Brood

## VORMGEVING

Ingeborg Scheffers, Amsterdam

## SPECIALE DANK AAN

Ephan Potgieter, Mark Prowse en Andrew Matthews van Underwater Surveys in Kaapstad; Willemijn Waal en Theo Krispijn van de Universiteit Leiden; Rebecca Tucker, Colorado College en Deborah Hutton, College of New Jersey; Dick Barendsen; Holger de Kat van Enderman de Kat architecten; Martine Gosselink, hoofd Geschiedenis Rijksmuseum Amsterdam; Enric Hensing, voorzitter comité 'Viering 400 jaar VOC'

---

## © 2017 WBOOKS

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2017.

ISBN 978 94 625 8177 7 (Nederlands)

ISBN 978 94 625 8178 4 (Engels)

NUR 685, 688

 **W** BOOKS

 **na**  
nationaal archief



**Marinus Plantema  
Foundation**

**VSBfonds,**  
iedereen doet mee

**M**  
mondriaan  
fonds

**A COMO**

**HEMA**



 **nationale  
nederlanden**

 **het genootschap  
voor het  
nationaal archief**

**KAAP HOLLAND**  
— FILM —







# Ontdek de wereld van de VOC

De VOC heeft nog steeds een grote aantrekkingskracht op de Nederlanders. De onderneming refereert aan een tijd van ontdekkingen (Australië), handelsgeest, ontwikkeling van de techniek (navigatie en cartografie) en welvaart. Bovendien voeren vele van onze voorouders op de schepen van de VOC en bevolkten de vestigingen en factorijen in Azië. Maar de VOC heeft ook een donkere kant: tegenover het succesverhaal staan afschrikwekkende verhalen over geweld, gruwelijkheden en onderdrukking.

De aanleiding voor de uitgave van *Het Grote VOC Boek* is de voltooiing van de digitalisering van het archief van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) dat in Den Haag bewaard wordt. Het maakt deel uit van de wereldwijd verspreide VOC-archieven in Jakarta, Kaapstad, Colombo en Chennai. De in totaal ruim 4500 strekkende meter archief met 25 miljoen pagina's informatie vormen de bron voor de geschiedenis van tientallen landen in Azië en zuidelijk Afrika in de 17de en 18de eeuw. De reis door dit boek is als die van een VOC-schip. Vertrekpunt is Nederland en vandaar gaat de tocht door het gehele VOC-octrooigebied. De honderden beelden geven een adembenemend uitzicht op de wereld van toen. De tekst leidt de lezer door de geschiedenis van de compagnie. Aan deze rode draad zijn talloze persoonlijke verhalen geknoopt. Opmerkelijke, ontroerende en schokkende verhalen die alle kanten van het VOC-bedrijf en de effecten op de samenlevingen weergeven. Gastauteurs zijn Nelleke Noordervliet en Ramsey Nasr die tien hoofdpersonen uit het VOC-verleden op hun eigen wijze belichten.

WWW.WBOOKS.COM



9 789462 581777

