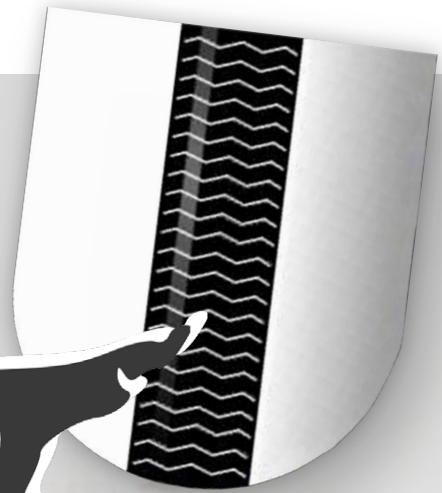


Kroniek van Delfshaven

👉 JOOP SMITS



VOC



DE VERENIGDE OOST-INDISCHE COMPAGNIE IN DELFT EN DELFSHAVEN

DE V.O.C. IN DELFT EN DELFHAVEN

De V.O.C. werd opgericht tijdens de Tachtigjarige oorlog. Het was een tijd van oorlogen en uitbuiting. Van edelen en van paupers. Van meesters en van knechten. Het was ook een tijd dat veel gewone jongemannen het avontuur zochten als zeeman. Ze werden aangetrokken door de gedachte aan avontuurlijke, maar vaak gevaarlijke, ontdekkingsreizen naar verre oorden met de kans op een beter leven. Kortom: een fascinerend tijdperk waarin onze perceptie van de wereld in snel tempo veranderde.

DEEL I Het ontstaan van Delfshaven

In 1389 verleende **Aelbrecht van Beieren**, graaf van Holland en Zeeland, aan Delft het recht om een eigen scheepvaartverbinding naar de Nieuwe Maas te graven. Die zou lopen langs Overschie, waar de Delftse Schie zich splitst in de Schiedamse Schie en de Rotterdamse Schie. Deze derde Schie moest leiden naar een nieuwe haven aan de Maas voor de stad Delft.

Delft wilde met deze “Delftse” zeehaven concurreren met het een eeuw eerder ontstane **Rotterdam**, met name in de laken- en bier-export. Men omzeilde zo de havengelden en de tol die aan de Schiedamse of Rotterdamse sluizen moest worden betaald. Ook kon men nu zelf havengelden gaan innen en verdienen aan de overslag van de vracht uit de zeeschepen op kleinere boten.

Rond 1400 vestigden zich vissers, ambachtslui en handelslieden rond de nieuwe sluis in de Schielands Hoge Zeedijk en aan de haven. Er ontstond een kleine, maar gestaag groeiende, nederzetting van houten huisjes. Vijftig jaar later werd er een tweede haven bij gegraven, de **Achterhaven** (die vroeger de Nieuwe Haven werd genoemd).

“Delft’s Haven” kreeg de lage status van **kolonie** van de stad Delft, met veel beperkingen en verboden voor Delfshaven. De Delftse hoge heren wilden daarmee voorkomen dat nieuwe concurrentie van buiten de stadsmuren hun zakelijke belangen zouden kunnen schaden.

In Delfshaven verdiende men voornamelijk de kost met het bouwen en repareren van schepen, de haring- en walvisvangst, zoutziederij (het koken van zeewater om zout te verkrijgen) en kuiperij (het maken van houten vaten). Delfshaven mocht ook graanalcohol stoken. Dat werd echter pas winstgevend toen in de 18e eeuw de jeneverhandel opbloede.



Deze kaart, die in 1512 werd vervaardigd als illustratie bij een gerechtelijke twist over het gebruik van de drie Schieën, geeft ons inzicht in de vroegere bewoning in het Schieland. Uit de linker onderhoek komt de Schie vanuit Delft aan in Overschie. Links op de kaart loopt de Rotterdamse Schie via Schiebroek omhoog naar Rotterdam. Evenwijdig aan de onderkant van de kaart loopt de Schie richting Schiedam (naar rechts). De Delfshavense Schie loopt over het midden van de kaart. Het passeert het Kasteel ter Spangen en loopt daarna met een bocht naar Delfshaven, goed herkenbaar aan de twee sluistorens. Als we de Rotterdamse Dijk vanaf Delfshaven omhoog volgen langs de Nieuwe Maas, zien we middenboven het ambacht Schoonderloo.

Gezicht vanaf de Kolk met links het Raadhuis en St. Anthoniuskapel in Delfshaven, Coenraet Decker, 1667

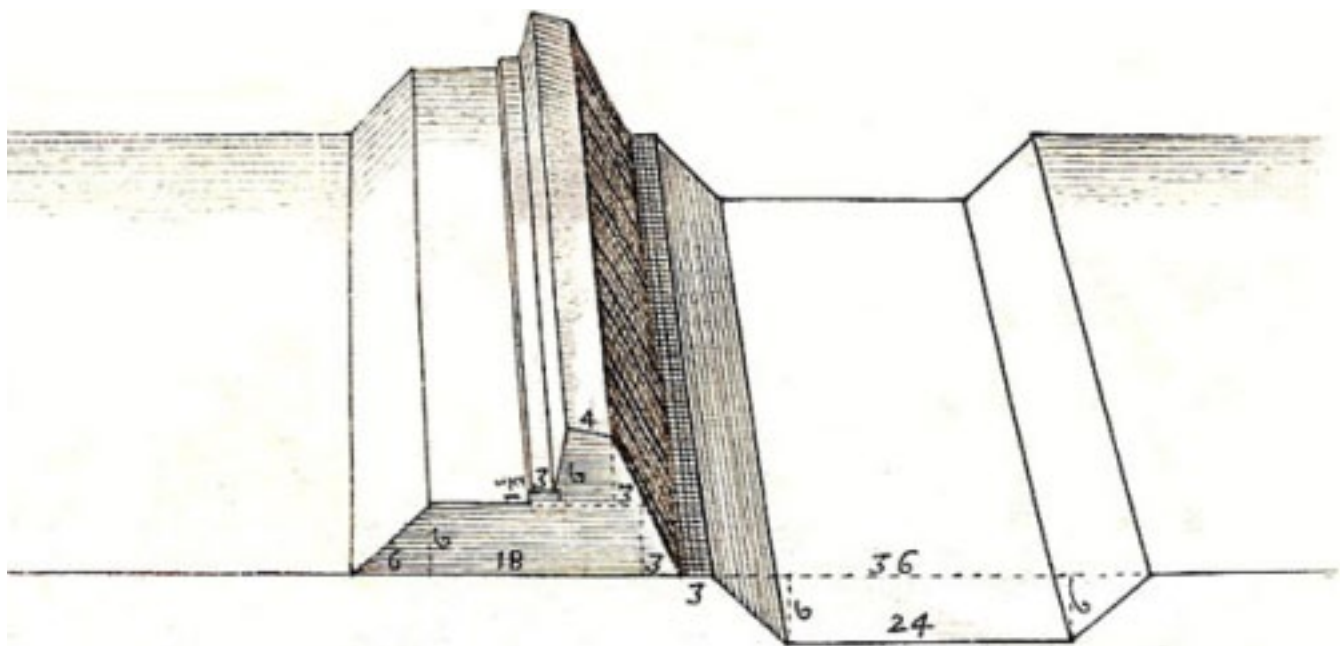


DEEL II De Tachtigjarige Oorlog

De **Tachtigjarige oorlog** duurde van 1568 tot 1648. *1)

Het was een tijd van zowel hevige gevechten als lange perioden van betrekkelijke rust. Begonnen als verzet tegen de Spaanse overheersing werd het later vooral een strijd tussen de afgezanten van de streng Rooms-katholieke Spaanse overheid en een groepering die deel uitmaakte van de Nederlandse Reformatorischgezinde oppositie en zich **Geuzen** noemden. *2)

De aanwezigheid in Nederland van de Spaanse troepen van de landvoogd Alva (voluit: Fernando Álvarez de Toledo y Pimentel) leidden tijdens de Tachtigjarige oorlog tot invallen in Delfshaven van zowel Spanjaarden als Geuzen. Beide groepen plunderden Delfshaven. Vooral **1572 werd wat dat betreft een rampjaar**. Eerst vielen de Watergeuzen binnen en nog geen week later volgden de Spanjaarden om Delfshaven in de as te leggen.



Als gevolg van deze aanvallen werden er schansen en andere verdedigingswerken opgericht. Een **schans** is een combinatie van een hoge aarden wal met een diepe greppel aan de buitenzijde. Zoals op de tekening hierboven. Aanvallers bevinden zich daarmee in een onvoordelige lage positie terwijl de verdedigers ze van bovenaf met wapens of voorwerpen kunnen bestoken. Sommige Delfshavense straatnamen herinneren ons er nog aan.

Twee jaar later, na het vertrek van de Spanjaarden, koos de Delftse overheid openlijk voor de Reformatorische ideologie en besloot om de Rooms-katholieke St.-Anthonis Capel in Delfshaven aan de Nederlands Hervormde Kerk toe te wijzen.



Tekening uit 1613 van Willem Luysz van Kittensteyn: Spaanse troepen plunderen Delfshaven in 1572. Op de voorgrond de Delfshavense Schie, de twee sluisbruggen aan weerszijde van de Aelbrechtskolk en de Spaanse troepen die, komend vanaf de Rotterdamse Dijk en de Binnenweg (links) op het Lage Erf worden bevochten. De opvallende torens op de bruggen over beide sluisen zijn ook te zien op andere tekeningen uit deze periode. Bij opgravingen in het begin van de 20e eeuw is een deel van de boog van deze sluis teruggevonden. Na de brug (naar rechts) begint de Mathenesserdijk.

NOTITIES

*1) De aanduiding **“oorlog”** mag hier met een korrel zout moet worden genomen. Ten eerste werden tijdens deze oorlog zowel de V.O.C. als de W.I.C. opgericht o.a. om weerstand te kunnen bieden tegen de Spaanse vloot. Ten tweede verbleven tussen 1608 en 1620 de Pelgrim Vaders in Holland, in de hoop op draagvlak voor hun streng protestantse geloofsopvattingen. Opmerkelijk is overigens dat Amsterdamse handelaren gedurende deze oorlog ‘gewoon’ wapens leverden aan dezelfde Spanjaarden waar Michiel de Ruyter het op zee tegen moest opnemen. Merkwaardige tijden.

*2) De benaming **geus** was afgeleid van het Franse scheldwoord **gueux**, en betekent bedelaar of schooier. De oorsprong ligt bij een uitspraak van Charles de Berlaymont: “N’avez pas peur, Madame, ce ne sont que des gueux.” (vertaling: Wees niet bang, mevrouw, het zijn slechts bedelaars). Hij wilde daarmee aan de Spaanse landvoogdes Margaretha van Parma duidelijk maken dat zij zich niet hoeft te laten intimideren door de edelen die haar op 5 april 1566 een smeeksbrief aanboden dat was gericht tegen de Spaanse Inquisitie. De opstandelingen namen het scheldwoord over en veranderden het daarmee in een soort eretitel. Nog altijd wordt de term **geuzennaam** op die manier gebruikt.

De geuzen waren voornamelijk (zee)rovers en vrijbuiters. Het was een ruw en ongeregeld volkje van een paar duizend man. Hun bezit was geconfisqueerd of vernietigd en ze hadden niets te verliezen, wat ze tot geduchte vechters maakte.

DEEL III De Verenigde Oost-Indische Compagnie

Bij haar oprichting in 1602 verleende de Staten-Generaal (de politieke top van de republiek) aan de “Generale Vereenichde geoctrooieerde Compagnie” het Nederlandse monopolie op de handel en scheepvaart met Azië. Later werd dat de **Vereenigde Oostindische Compagnie**, oftewel de V.O.C.

De reden was dat de overheid tot de slotsom was gekomen dat scheepvaart, handelen en het opbouwen van een netwerk van factorijen (verzamelposten) ver weg overzee, in een tijd van oorlog met de grote koloniale machten Spanje en Portugal, alleen gedaan kon worden door één sterke, kapitaalkrachtige onderneming, toegerust met voldoende rechtsmiddelen en goed bewapende schepen.

Op dat moment was de Tachtigjarige oorlog met Spanje nog in volle gang.

De V.O.C. gaf aandelen uit om voldoende kapitaal te verkrijgen. Aan het hoofd stonden de **Heeren XVII**. De V.O.C. was verdeeld in verschillende ‘Kamers’ (vestigingen), te weten de Kamer van Amsterdam, Zeeland (Middelburg), **Delft**, Rotterdam, Hoorn en Enkhuizen. Deze Kamers hadden eigen bewindhebbers, werven en pakhuizen. Allemaal met eigen personeel. De Kamers rustten hun eigen schepen uit.

Tot de producten die door de compagnie verhandeld werden behoorden o.a. peper, kaneel, nootmuskaat, koffie, thee, foelie, kruidnagels, katoen, zijde en porselein.

De V.O.C. had **soevereine rechten** en mocht uit naam van de Staten Generaal forten bouwen, oorlogen voeren en verdragen sluiten. De Compagnie moest, behalve handel drijven, zoveel mogelijk schade toebrengen aan de Portugese en Spaanse belangen in Azië. De oorlog tegen onze Republiek werd door Spanje namelijk mede gefinancierd met de opbrengsten uit hun handel met de Aziatische landen.

Het monopolie van de V.O.C werd uiteraard betwist door andere mogendheden, met name door Engeland. Dat gaf aanleiding tot een aantal **handelsoorlogen**. De vier Engelse oorlogen in de 17e en 18e eeuw leidden tot grote zeeslagen in de machtsstrijd om de commerciële overzeese belangen.



De Heren XVII van de V.O.C. in vergadering





In de 14e eeuw werd op het eiland Java een kleine havenstad gesticht met de naam Sunda Kelapa. In 1527 werd de stad ingelijfd bij het Islamitische Sultanaat Demak, die het vervolgens omdoopte tot Jayakarta (wat “grote overwinning” betekent) of kortweg **Jakarta**.

In januari 1611 bezocht Pieter Both de stad in opdracht van de V.O.C. Hij kreeg een stukje grond toegewezen, bouwde daar een huis op en stelde een posthouder aan. In 1618 besloot **Jan Pieterszoon Coen** het aanwezige pakhuis genaamd ‘Nassau’ uit te bereiden tot een echt fort: Batavia.

De handelswijze van de V.O.C. in de overzeese koloniën was naar huidige maatstaven vaak verre van rechtvaardig. Veel inlanders werden gedwongen tot het verrichten van slavenarbeid. Er was regelmatig strijd met de Jakartanen en de Banten. Op 16 mei 1619 verscheen Coen met 16 schepen op de rede van Jakarta. Veertien dagen later veroverde en verwoestte hij de stad. Op de puinhopen van het verwoeste Jakarta werd een nieuwe stad gesticht, die op 18 januari 1621 officieel **Batavia** werd genoemd.

Als V.O.C.-locatie had Batavia de stad Bantam vervangen als het centrum van de handel, stapelplaats en bestuurscentrum. Vanaf 1619 werd het de zetel van de Gouverneur-Generaal met als centrum het **Kasteel van Batavia**.



Twee prenten van de Rede van Batavia en het Kasteel van Batavia.

Hieronder een kaart van Johannes Vingboom. De tekst is als volgt te vertalen naar modern Nederlands:
 We zien hier het Kasteel en de stad Batavia, gelegen op het eiland Java, in het koninkrijk van Jakarta.





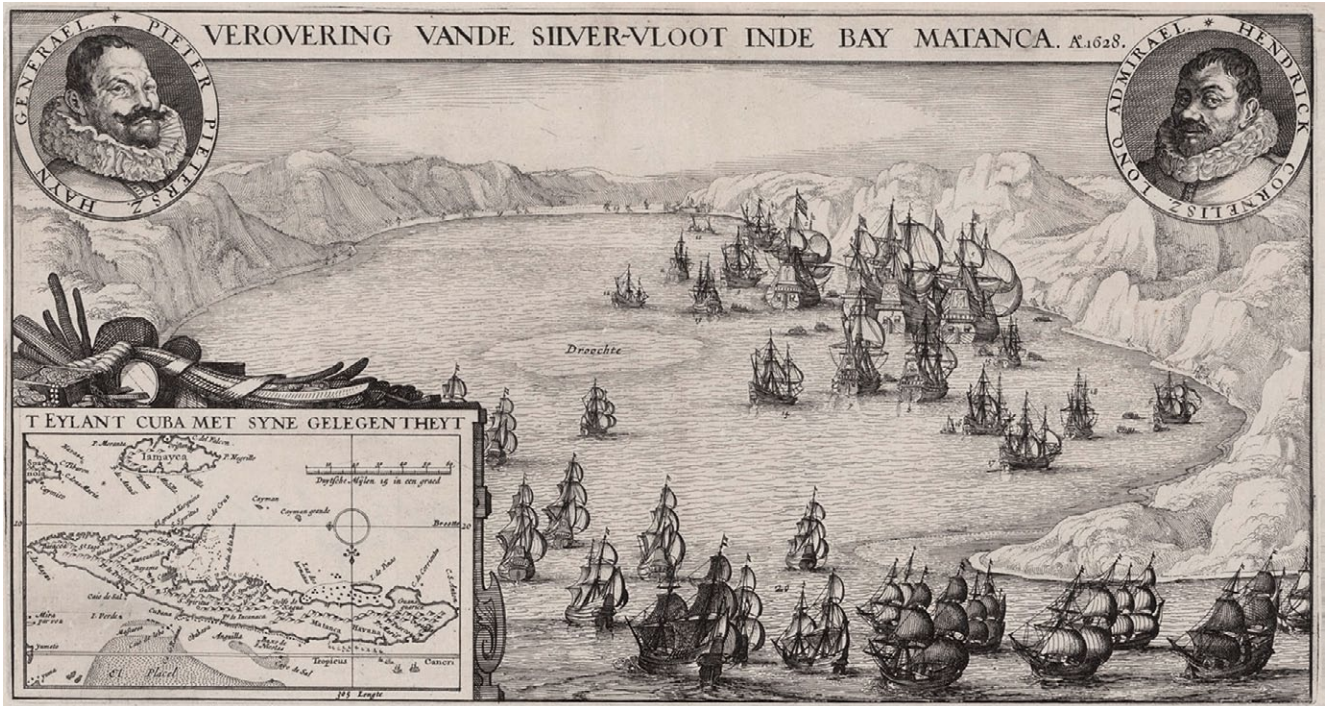
V.O.C. schepen op de Hudson rivier, uit de speelfilm *The New World* (2005)

Bij tevergeefse speurtochten door de V.O.C. naar een meer directe route, dwars door Amerika, wat toen nog “West Indië” werd genoemd, werden nieuwe handelsmogelijkheden ontdekt. Er ontstonden Nederlandse handelsposten aan de Amerikaanse westkust, zoals de post Manatus, later Nieuw Amsterdam genoemd; het huidige New York.

Speciaal voor de handel met Amerika en de Caraïben werd in 1621 de **W.I.C.** opgericht. Voluit: de **Geoctroyeerde West-Indische Compagnie**

De W.I.C. werd, al dan niet **samen met de oorlogsvloot**, veelvuldig ingezet voor de **kaapvaart** op de Spanjaarden en Portugezen. De Spaanse koning Philips II had in 1580 Portugal geannexeerd en Spanje betwistte Nederland de rechten op de West-Indische koloniën waarvan sommige eerder op de Portugezen waren veroverd. Bovendien werd de Tachtigjarige oorlog door Spanje mede gefinancierd vanuit de koloniale opbrengsten.

Het vlooteskader van de Delfshavense zeeheld Piet Heyn, die in 1628 de Spaanse “zilervloot” wist te kapen bij de Baai van Matanzas, bestond, behalve uit schepen van de Admiraliteit, ook deels uit goed bewapende handelschepen van de W.I.C. en de V.O.C.



Pieter Pieterszoon Heyn werd op 27 november 1577 geboren in Delfshaven. Zijn vader werkte als visser op de haringvloot van Delfshaven. Pieter ging met zijn vader mee naar zee en werd gevangen genomen door de Spanjaarden. Hij werkte zo'n vier jaar als galeislaaf. Na zijn vrijlating werkte hij als schipper op de koopvaardij. Wederom werd hij gevangen genomen door de Spanjaarden. Na de slag bij Nieuwpoort werd hij samen met andere gevangenen vrijgelaten. Heyn werd vervolgens schipper voor eigen rekening en verdiende een aanzienlijk vermogen, zelfs zo veel dat hij de gemeente Delft grote sommen geld leende.

Hij trad in 1623 in dienst van de W.I.C. die bijzondere interesse had in de Portugese bezittingen in Brazilië.

Heyn veroverde als gezaghebber van de W.I.C. San Salvador in Brazilië.

Het bekendste wapenfeit uit de loopbaan van Heyn is de verovering van de **Spaanse zilvervloot** bij en in de baai van Matanzas op 6 en 7 september 1628. De oorlogsbuit die hij veroverde op generaal Benevides, had de waarde van twaalf miljoen gulden. Voor die tijd een gigantisch vermogen.

Uiteindelijk werd hij Luitenant-admiraal bij de Admiraliteit van Holland en West-Friesland.

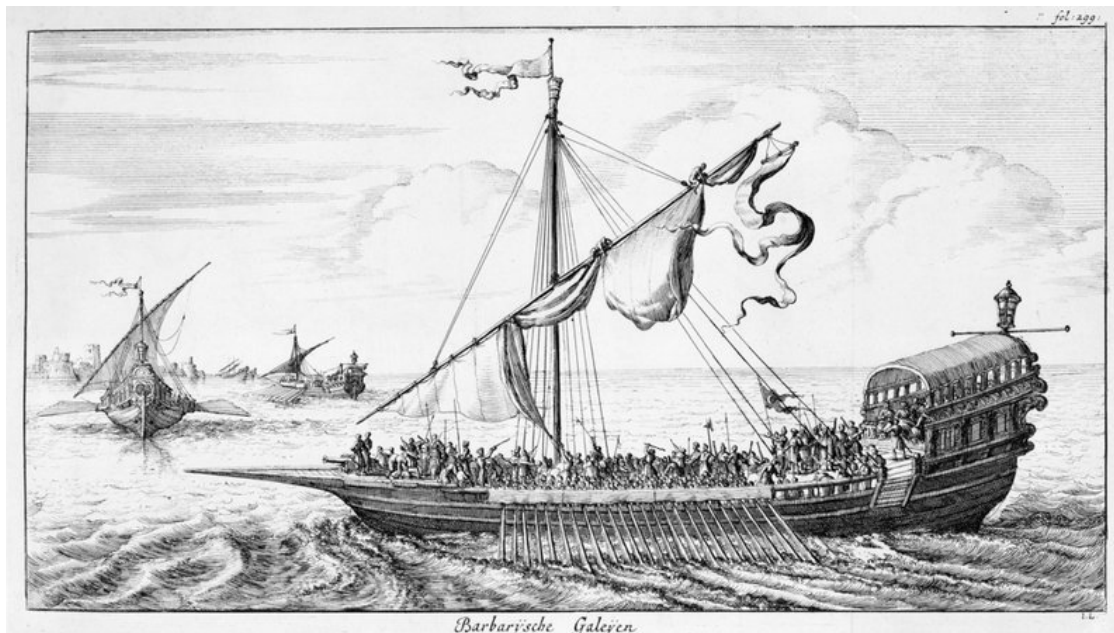


DEEL V

Slavernij

In die tijd bestond er niet zoiets als universele mensenrechten. Het was een wereld van meesters en knechten. Meesters (de machtige rijken en de adel) mochten bijna alles en de knechten mochten bijna niets. Voor hen golden zware straffen bij overtredingen tegen hun meesters. Uitbuiting van mensen uit wat later de “onderklasse” werd genoemd was de dagelijkse praktijk.

Er rustte in die tijd, zelfs in West-Europa, geen breed gedragen taboe op slavernij en slavenhandel, zolang het maar buiten het zicht gebeurde. Ook westerse zeevarenden werden regelmatig tot slavernij gedwongen, meestal door Noord-Afrikaanse piraten of kapers. Vooral de **Barbarijse Zeerovers** waren hierom berucht. Er werd in Zierikzee zelfs een speciale **slavenkas** opgericht om Nederlandse slaven vrij te kunnen kopen.



Hoewel veel zeevarende naties of handelsorganisaties zich in meer of mindere mate bezig hielden met de handel in slaven, wordt in Nederland met name de geschiedenis van de W.I.C. overschaduwd door haar intensieve betrokkenheid bij de **trans-Atlantische slavenhandel**. Deze was hier aanvankelijk in particuliere handen, maar viel na 1621, vanwege het octrooi (garantie op alleenrecht), toe aan de W.I.C. *1)

Het hiervoor opgezette systeem noemt men de **driehoekshandel**. De routes tussen West-Europa (Nederland, Spanje of Engeland), West-Afrika (Ghana/Goudkust) en Noord-Amerika (inclusief Caraïben en Brazilië) vormen op de kaart een handelsdriehoek. De door de W.I.C. gebruikte schepen waren zo ontworpen dat de dekindeling snel en eenvoudig kon worden aangepast, op elk van de drie punten waar de aard van de lading veranderde. *2)



Pamflet waarin de kerk haar goedkeuring verleent aan de slavernij



Het middendek van een slavenschip

NOTITIES

*1) De **trans-Atlantische slavenhandel**, het transporteren van slaven vanuit Afrika naar Midden-Amerika, kan worden gezien als een moreel dieptepunt in de geschiedenis van de westerse landen. De omstandigheden van de slaven waren tijdens de lange reis erbarmelijk en velen stierven. Het was een traumatisch begin van een mensonwaardig bestaan in een vreemd land.

Tegenover dit dieptepunt staat wel dat onze westerse samenleving zich als de eerste - en enige - in de wereldgeschiedenis unaniem heeft verzet tegen het handelen in - en houden van - slaven en deze praktijken niet alleen volledig heeft afgeschaft, maar ook ten strengste heeft verboden voor al haar ingezetenen. In sommige niet-westerse landen is slavernij pas redelijk recent, of zelfs in het geheel niet, uitgebannen.

*2) Het systeem van de **driehoekshandel** tussen Nederland, Afrika en Amerika werkte als volgt:

- Schepen vertrokken vanuit West-Europa naar West-Afrika met vuurwapens, buskruit, ijzer en textiel als handelswaar.
- Die lading werd in West-Afrika met voornamelijk Afrikaanse en Arabische slavenhandelaren geruild voor slaven, goud en ivoor.
- Vanuit West-Afrika vertrokken de schepen volgestouwd met slaven vervolgens naar Noord-Amerika of het Caribische gebied, waar de slaven werden verkocht als plantagearbeiders.
- De schepen vertrokken uit Noord-Amerika en het Caribische gebied naar West-Europa met suiker, rum, koffie, katoen, verfstoffen, zilver en tabak.

DEEL VI

Verversingsposten

Op een lange zeereis was veel voedsel en drinkwater nodig. Die voorraad moest onderweg worden bijgevuld. Een belangrijke tussenstop op de lange reis naar de Nieuwe Wereld vond plaats op het eiland **St. Helena** of bij **Ilha de Mayo**, onderdeel van de **Kaapverdische Archipel**, waar veel scheepvarende naties een eigen bevoorradingspost hadden. Ook op het eiland **Goerée**, in de baai van Cabo Verde (Senegal), kon vers voedsel en water worden ingeladen. Dit eiland veranderde regelmatig van eigenaar. Ook voor West-Indië bestemde Afrikaanse slaven werden hier tijdelijk ondergebracht door de opeenvolgende landen die in bezit kwamen van het eilandje. Dat waren achtereenvolgens Portugal, Nederland, Engeland, weer Nederland, weer Engeland en Frankrijk.

Reis naar Batavia via **Kaap de Goede Hoop** duurde al gauw zo'n 8 maanden. Vanwege de lange reis vestigde **Jan van Riebeeck** in 1652 een V.O.C. verversingspost op de kaap aan de Tafelbaai. De post werd bevoorrad middels naastgelegen landerijen en boerderijen die werden uitgebaat door de V.O.C. Op die landerijen werkten slaven die waren aangekocht in West-Afrika, ver uit de buurt. De V.O.C.-dienaren leefden namelijk in goede verstandhouding met de omringende Afrikaanse stammen en dat wilden ze graag zo houden. Het betrekken van slaven die tot een andere, onbekende stam behoorden werd niet als een probleem gezien omdat slavernij en slavenhandel in Afrika volledig normaal was.

Het in 1780 door Nicolas Pépin gebouwde Maison des esclaves op het Senegalese eiland **Gorée** is het enige overgebleven slavenhuis op het eiland. Het werd in 1990 gerestaureerd en is nu een toeristische trekpleister.



DEEL VII

Schepen van de V.O.C.

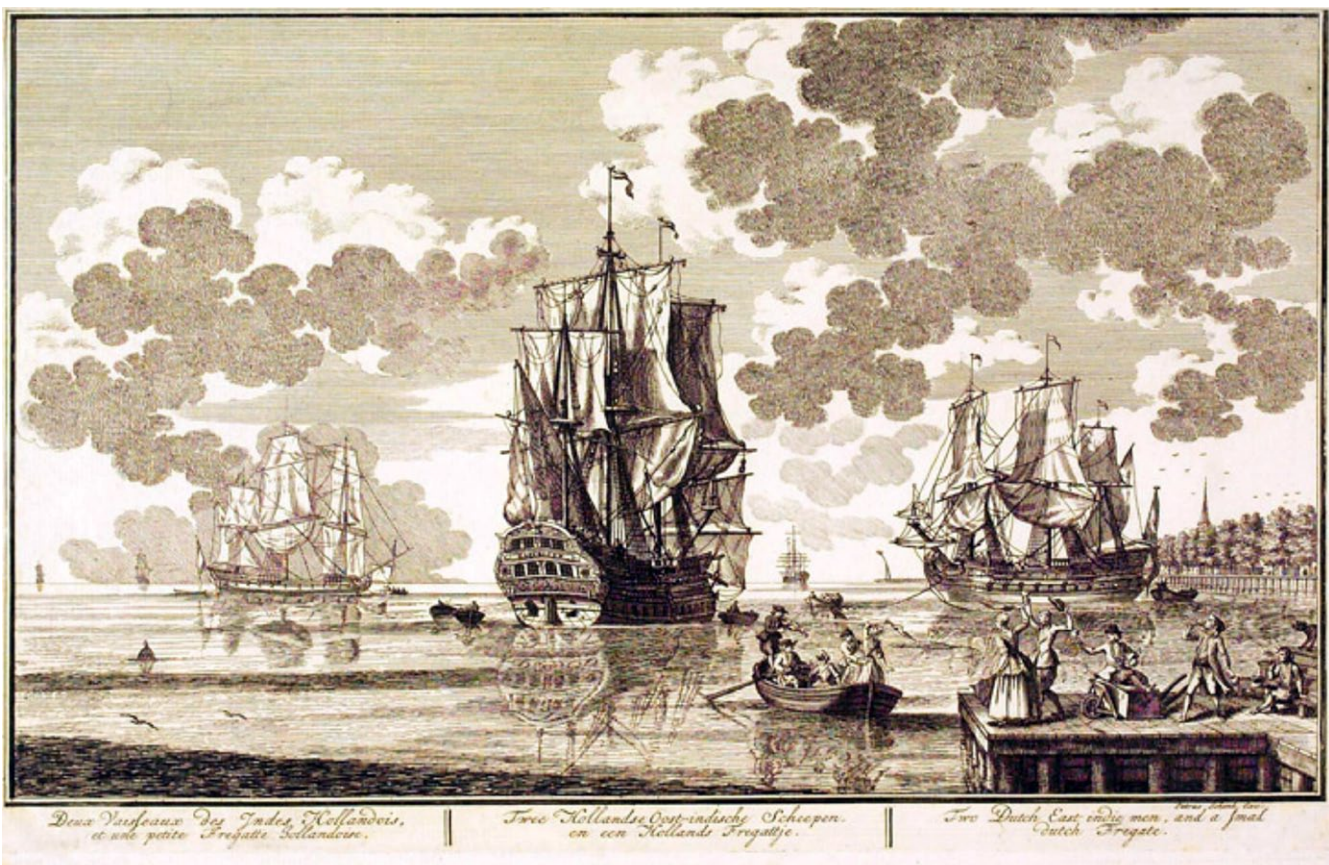
De V.O.C. beschikte over verschillende scheepstypen voor verschillende taken. Het kleine jacht of pinas was snel, wendbaar en had een geringe diepgang.

Dat maakte het geschikt voor verkenning van ondiepe rivieren en kreek. Ook als kleine ladingen of berichten snel moesten worden overgebracht was dit het schip van keuze. Het grote retourschip was ideaal voor het vervoer van veel vracht over lange afstanden. Het was relatief log en had veel diepgang, maar in het grote ruim paste veel lading.

Veel **schepen van de V.O.C. de de W.I.C.** en vooral die welke **risicovolle verre reizen** moesten kunnen ondernemen, waren net als oorlogsschepen **zwaar bewapend**. Dit was enerzijds om weerstand te kunnen bieden aan piraten en kapers, en anderzijds omdat de schepen soms ook bij krijgshandelingen werden ingezet.

Handelsschepen hadden uiteraard minder kanons dan oorlogsschepen om voldoende ruimte over te houden voor hun eigenlijke doel: het vervoeren van handelsgoederen.

NB: De afbeelding op het voorblad toont een tekening van Gerrit van Groenewegen van een laat achttiende eeuws schip van de V.O.C. Delft. Gerrit Groenewegen was een Delfshavense tekenaar en schilder die leefde van 1754 tot 1826. Als voormalig scheepsbouwer behoorde de scheepvaart tot zijn favoriete onderwerpen.



*Deux Vaisseaux Des Indes, Hollandois,
et une petite Frégate Hollandoise.*

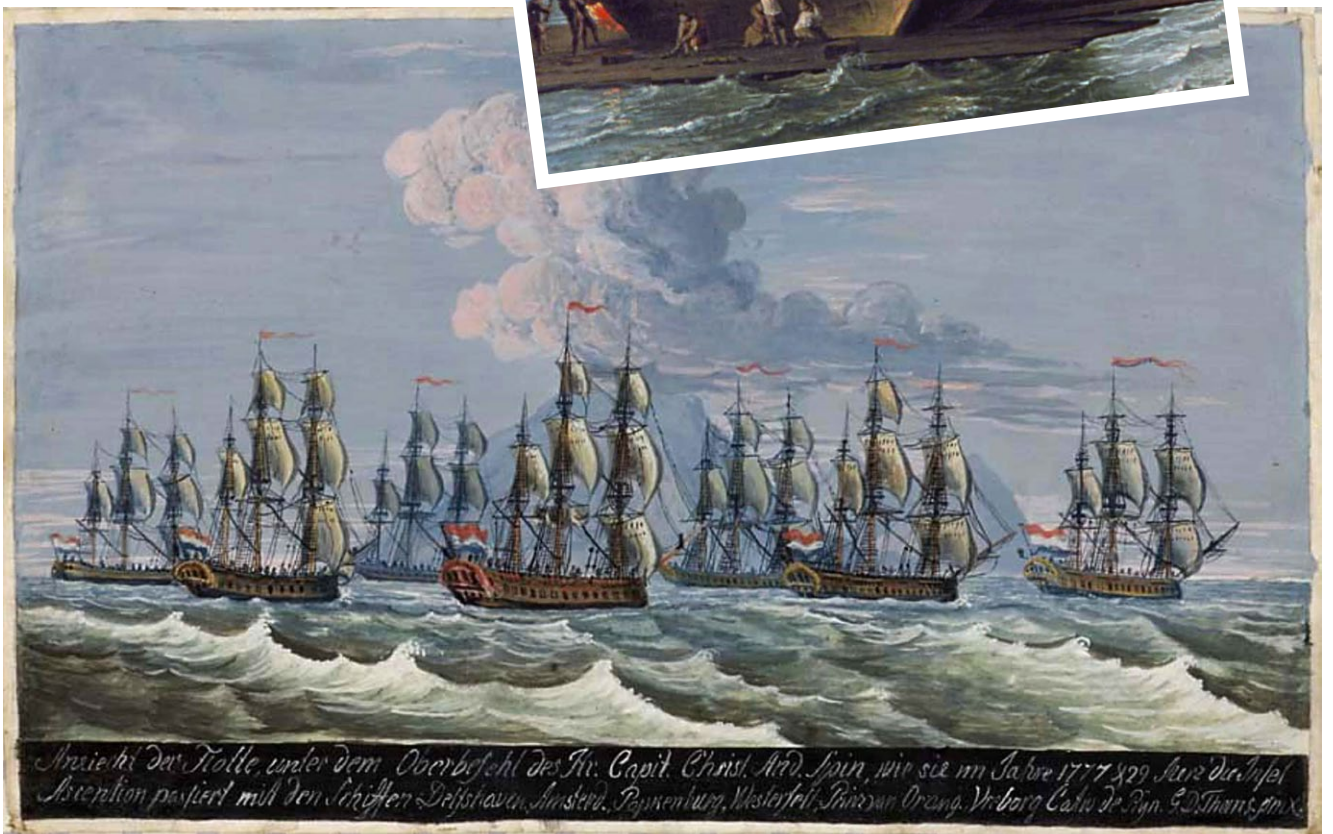
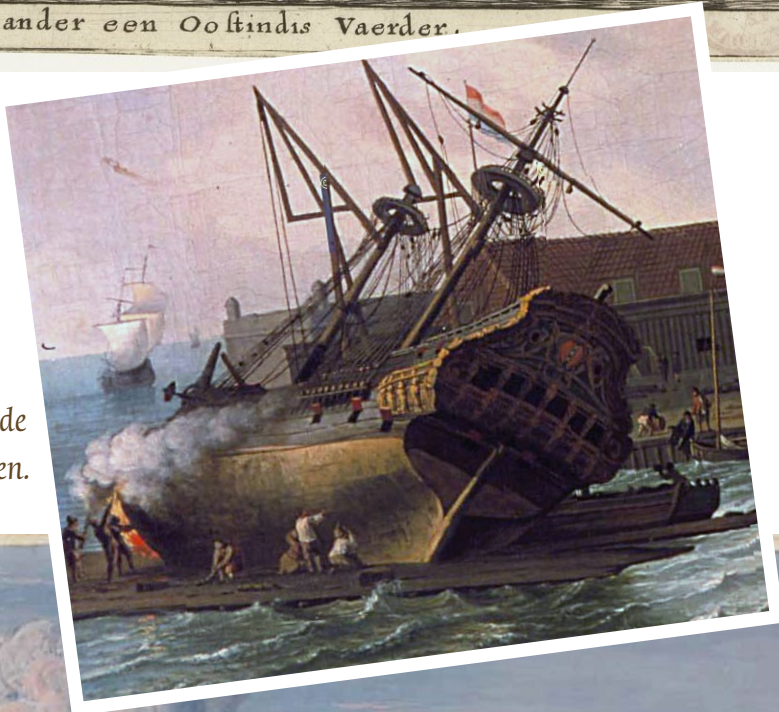
*Twee Hollandse Oost-Indische Schepen,
en een Hollands Frigattje.*

*Two Dutch East India men, and a small
Dutch Frigate.*



Het kalefaten van een schip van de V.O.C. Amsterdam, ter voorbereiding op de retourtocht.

“Kalefaten” is het breeuwen van de ruimte tussen de huidplanken en het opnieuw teren van de huid, teneinde de scheepsromp weer waterdicht te maken.



Het bestuur van de Kamer van Delft was voor een groot deel in handen van enkele machtige Delftse families, die ook domineerden in andere bestuurlijke functies. Rond 1630 kocht de Kamer van Delft een tweetal herenhuizen aan de Oude Delf, het kanaal waaraan het stadje in de 13e eeuw haar naam had ontleend, die zij liet verbouwen tot het **Delftse Oost-Indisch Huis**. In de loop der tijd werd dit uitgebreid met verschillende pakhuizen.

De bloeitijd van de Kamer van Delft begon na 1670 en hield aan tot het midden van de 18e eeuw. Drie maal per jaar zond de Kamer een vloot uit naar Indië; in totaal verlieten in opdracht van Delft 314 schepen Delfshaven.

De V.O.C. was voor Delft (waar ook Delfshaven onder viel) de grootste werkgever. Veel Delftse inwoners monsterden aan op de schepen. In de 18e eeuw verlieten bijna 11.000 Delftenaren het land als werknemer van de Delftse V.O.C.-Kamer. Aan het begin van de 18e eeuw kwam 57% van de bemanning uit Delft. Die grote uitstroom van Delftse mannen was merkbaar van invloed op de Delftse samenleving, die uit ca. 15.000 inwoners bestond.

Er waren daardoor in Delft veel **eenoudergezinnen**. Ongeveer een derde van de scheepvarenden kwam in die tijd om het leven tijdens hun zeereis of het verblijf “in den vreemde”, meestal door ziekte of ongeval. Als de man op reis stierf stopte de V.O.C. de uitbetaling van het loon. Kinderen kwamen daardoor vaak in **weeshuizen** terecht en omdat V.O.C.-bestuurders veelal ook in het bestuur van weeshuizen een functie hadden, was voor veel van deze weeskinderen de V.O.C. de toekomstige werkgever.

Naast de oosterse specerijenhandel was voor Delft ook de handel in **Chinees porselein** van belang. Chinees porselein was vanaf het begin van de V.O.C.-tijd populair in Nederland en toen na 1647 de import door een burgeroorlog in China tot stilstand kwam, gingen de Delftse plateelbakkers met groot succes over op het maken van imitaties. Na 1750 kwam de import weer op gang, wat het einde betekende voor het succes van de Delftse plateelbakkers. Tot op heden is **Delfts Blauw aardewerk** wereldwijd bekend.

Voor Delft en omstreken was niet alleen de handel in deze Oosterse producten van groot economisch belang. Ook de toelevering van producten en diensten met betrekking tot de uitrusting van de schepen door lokale bedrijven, had een beduidende invloed op de **welvaart** van Delft, Delfshaven en omstreken. *1)

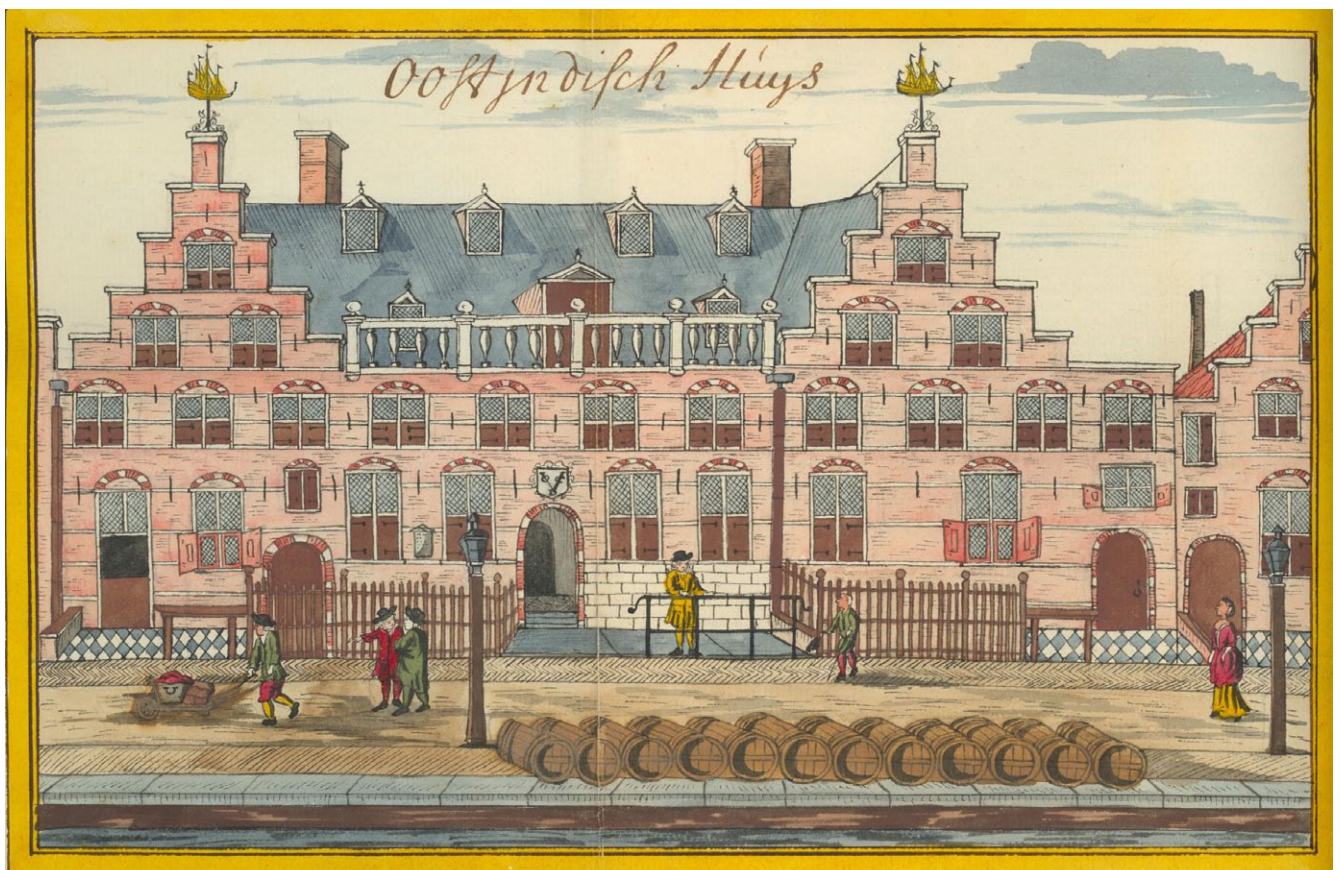
NOTITIES

*1) Daar staat tegenover dat een groot deel van de lagere bevolgingsklasse in Delft het zwaar had. Tussen 1602 en 1750 werden vanuit het V.O.C. hoofdkwartier aan de Oude Delft in totaal 314 reizen georganiseerd, vaak met Delftse mannen als opvarenden: 11.000 in al die jaren tezamen.

Van hen kwamen er 7.200 nooit terug.

Die massale sterfte onder de bemanning zorgde voor ontwrichting in tal van Delftse gezinnen, nog verhevigd door de harde opstelling van de rijke Delftse koopmansfamilies. Die stopten na het overlijden van een V.O.C.-schepeling meteen de uitbetaling van diens loon. De vrouwen en kinderen van de omgekomen werknemers vervielen daardoor tot bittere armoede.

Rechts en onder: Het Delftse Oostindisch Huis



DEEL IX

Scheepswerf van de V.O.C. Delft

Er werd in Delfshaven aanvankelijk voornamelijk geleeft van de **visvangst**, **scheepsbouw en -onderhoud** en later (in de 18e eeuw) van de jeneverstokerij.

De Grote Visserij (haringvangst) werd bedreven met kleine schepen, de zogenaamde **haringbuizen**. Haring was in die tijd het volksvoedsel. De uitvinding van het haringkaken maakte deze vis lang houdbaar. Het was een goedkope bron van proteïnen voor wie geen vlees kon betalen. Het leek niet op onze “Hollandse nieuwe”; het was een in veel zout ingelegde vis, die eerst een nachtje in melk moest weken om enigszins eetbaar te worden.

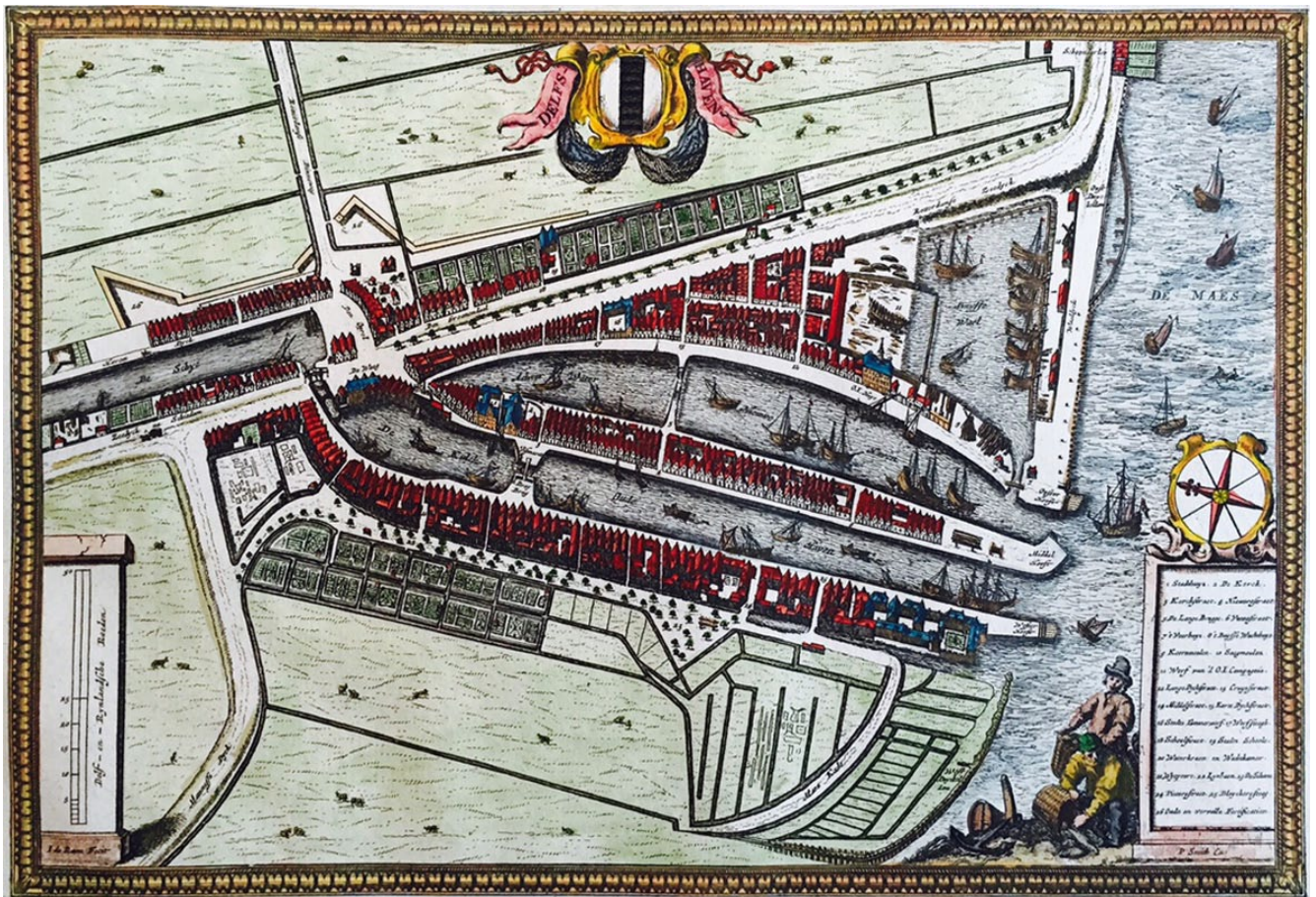
haringbuizen op de nering - Simon de Vlieger



De vraag naar haring was groot. Om de gestaag groeiende vloot buizen een veilige haven te bieden werd in 1601 de **Buizenwaal** aangelegd, aan het begin van de Achterhaven.

Kort daarna huurde de V.O.C. een werf aan diezelfde Buizenwaal voor de bouw en het onderhoud van haar eigen schepen. De Compagnieswerf breidde zich langzaam maar zeker uit tot de volledige lengte van de Buizenwaal. In 1671 werd dit, aanvankelijk gehuurde, terrein door de V.O.C. geheel aangekocht. Die aankoop werd mogelijk doordat de haringvisserij later in de 17e eeuw minder rendabel werd en de buizenvloot weer inkromp.

Op deze werf werden **honderd en elf kleinere retourschepen en jachten** voor de V.O.C. gebouwd. De korte scheepshellingen en de smalle toegang tot de Buizenwaal maakten het bouwen van grote retourschepen op deze werf onmogelijk. Reparaties aan grotere schepen konden wel worden uitgevoerd, gewoon aan de kade in de Achterhaven. Na 1740 werd ook dit lastiger omdat zich in de Maas, recht tegenover de monding van de Schie, een grote zandplaat begon te vormen die de doorgang van schepen ernstig belemmerde.



Delfshaven met het V.O.C. Zeemagazijn en de achterligende werf aan de Buizenwaal. De smalle toegang via het Achterwater tot de Buizenwaal en de V.O.C. werf is op deze kaart duidelijk zichtbaar.

De werf aan de Buizenwaal gezien vanaf de Rotterdamse Dijk, onderdeel van de Schielands Hoge Zeedijk.



Oost-Indische Compagnies-werf te Delfshaven 1779.

DEEL X Zeemagazijn van de V.O.C. Kamer Delft

In 1672 voorzag de V.O.C. de Compagnieswerf van een imposant zeemagazijn op het een jaar eerder aangekochte terrein aan de **Achterhaven**. Dit was een groot pakhuis waar alle materiaal lag opgeslagen om de schepen mee uit te rusten. Het magazijn was uitbundig versierd en voorzien van hemelglobes om de macht en voorspoed van de V.O.C. uit te dragen.

Dit **zeemagazijn** ging in 1746 in vlammen op. Het bluswerk liep ernstige vertraging op vanwege het gerucht dat er buskruit lag opgeslagen. Toen het blussen uiteindelijk weer werd hervat was het te laat om het pand te redden.

Het belang van het zeemagazijn was voor de V.O.C. echter dermate groot dat binnen twee maanden na de brand werd besloten om het pakhuis geheel te herbouwen op de restanten van de oude bouwmuren. De oorspronkelijke gevelindeling bleef gehandhaafd, maar de schijnschoorstenen en ornamenten kwamen niet terug. Ook het rijk versierde monogram van de V.O.C. werd vervangen door een simpelere gevelsteen (met daarop de letters V, O, C en D en de bouwdatum anno 1747 over de vier hoeken verdeeld).

Gezicht op Delfshaven, Mathias de Sallie, naar Dirk de Jong, 1780 - 1787. In het midden het Zeemagazijn.



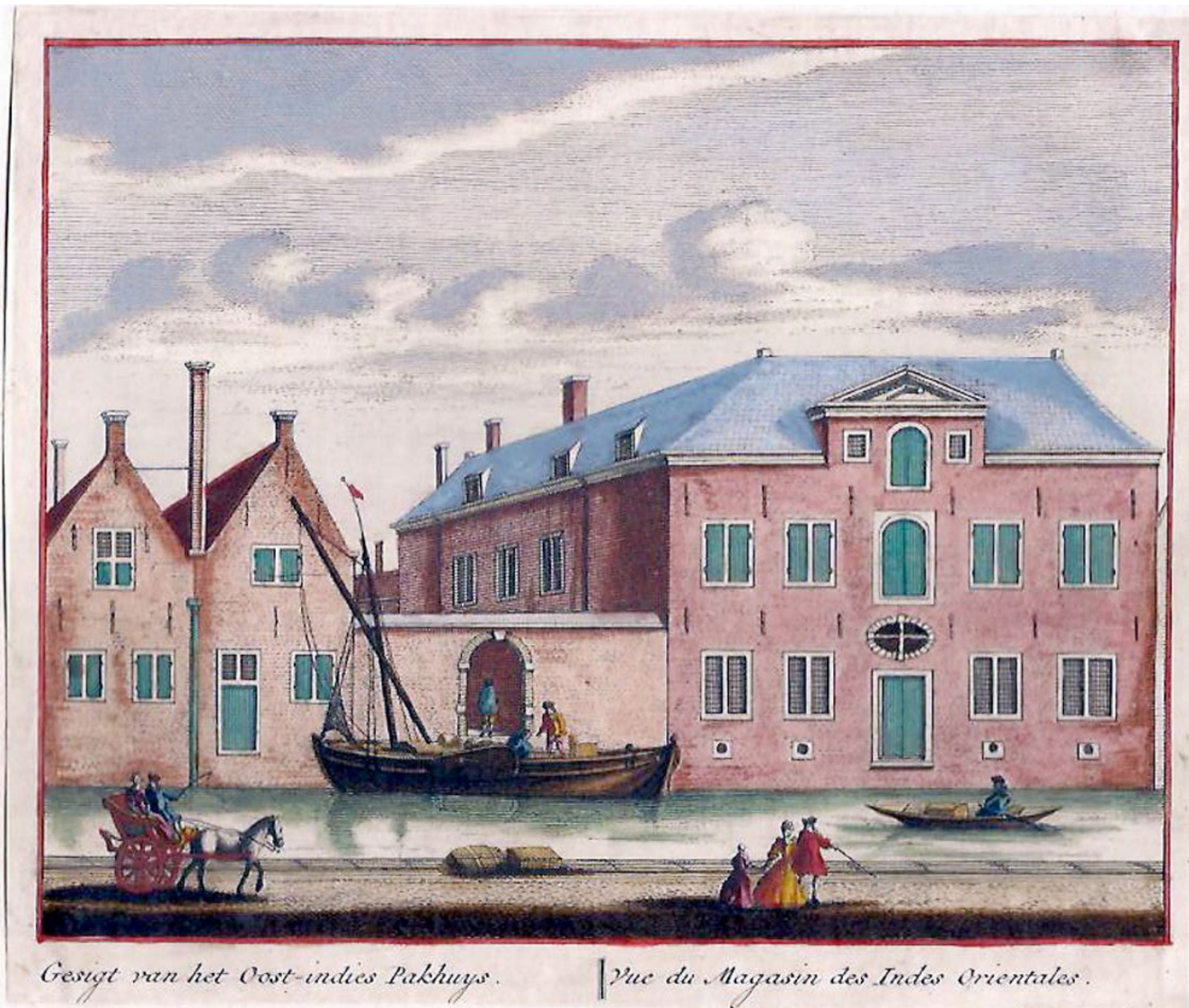
17e eeuw



Twee tekeningen van het Zeemagazijn. De bovenste prent is van Coenraet Decker, de onderste is van de hand van Gerrit Groenewegen. Opvallend zijn de verschillen in de toegevoegde ornamenten aan het gebouw. Hoewel nog steeds imposant van afmeting, vertoont het in de 18e eeuw niet meer de oude grandeur uit de 17e eeuw.

18e eeuw





De V.O.C. handelswaar werd niet opgeslagen in Delfshaven, maar werd direct vanuit de schepen overgeladen in kleine bootjes, de zogenaamde **lichters**, en naar het in 1653 gebouwde **Oostindisch Pakhuis in Delft** verscheept. Dat lag aan de Oude Delf, tegenover het Oostindisch Huis. Waar steden vroeger vooral uitblonken in stank, die werd veroorzaakt door ontoereikende afvoer van rioolwater, moet het rondom het pakhuys met al die opgeslagen kruidnagelen, foelie, nootmuskaat en kaneel prettig exotisch hebben geroken.



Wanneer lading over de kade moest worden veplaatst werd dit gedaan door Delfshavense **zakkendragers**. De havenarbeid werd eeuwenlang gedomineerd door het zakkendragersgilde. Alleen zij mochten schepen en wagens lossen en laden, wat gebeurde door verplichte loting. Het ging hierbij om alle goederen die in een zak werden gedragen en waaraan een maat of een schep te pas kwam.

Vanuit het **Zakkendragershuisje** werden de zakkendragers door middel van klokgelui opgeroepen als er een schip binnen liep met te versjouwen lading. De lading werd verplicht 'versmakt' in een grote '**smakbak**', waarin twee eveneens grote dobbelstenen werden gegooid. Wie de hoogste ogen had, won het werk. Er werd verdeeld naar gelang de aard en omvang van de lading tot een volledige ploeg van vijf man bezig was. Voor de hele vracht werd een prijs afgesproken, die dan onderling werd verdeeld.



Grote veranderingen in de achttiende eeuw luidden de ondergang van de V.O.C. in. De **Engelse en Franse concurrentie** nam toe. Om die concurrentie van het lijf te houden moesten enorme bedragen worden uitgegeven aan manschappen en een sterke oorlogsvloot. **Monopolies gingen verloren** waardoor de inkoop van specerijen steeds duurder werd.

De arbeidsomstandigheden van de werknemers waren zwaar en de betaling slecht. Om wat bij te verdienen werd er door ontevreden werknemers flink illegaal gehandeld in goederen van de compagnie. Dit kostte de V.O.C. enorm veel geld. Na haar faillissement werd de afkorting V.O.C. dan soms ook spottend uitgelegd als Vergaan Onder Corruptie.

Een ander probleem in de achttiende eeuw was dat het bestuur niet in staat was om de organisatie aan te passen aan nieuwe ontwikkelingen. De V.O.C. was een logge organisatie geworden met meer dan 25.000 werknemers. De administratie was hiervoor ontoereikend. In het bestuur zaten steeds meer leidinggevendenden met te **weinig commerciële ervaring** om de situatie in Indië juist te kunnen beoordelen.

De genadeslag kwam toen Nederland verwickeld raakte in **handelsoorlogen**. Terwijl onze zeemacht vanaf vroeg in de achttiende eeuw steeds meer aan slagkracht inboette ten gevolge van **bezuinigingen en interne strijd**, breidde de Engelse vloot zich steeds meer uit en werd steeds machtiger.

Slag bij de Doggersbank



Van 1780 tot en met 1784 woedde de vierde Nederlands-Engelse oorlog. Door de Engelse blokkades voor onze kust tijdens deze oorlog, konden de handelsschepen vanuit Indië de thuishavens niet meer bereiken.

Nederland, en dus ook de oorlogsvloot die onze handelsbelangen moest beschermen, raakte steeds meer verzeild in een politieke strijd tussen de Orangisten en de verschillende Patriotische stromingen. De Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden, onder de zwakke Britsgezinde Stadhouders Willem V, ging in 1795 over in de Fransgezinde **Bataafse Republiek**. Deze landelijke politieke strijd in het laatste kwart van de achttiende eeuw zorgde voor verlamme loyaliteitsproblemen binnen de gelederen van de zeemacht.



Thomas Whitcombe, Battle of Camperdown
Ook de gezagvoerders van het schip van oorlog Delft ontkwamen niet aan deze interne politieke strijd.

De afbeelding rechts toont het onderdeel dat ten tijde van de Bataafse Republiek aan de Nederlandse vlag was toegevoegd. Het stelt de Hollandse Maagd voor, in navolging van de Franse Maagd op de Franse vlag.



Nawoord

De aanwezigheid van de V.O.C. werf bracht Delfshaven gedurende haar bestaan veel werkgelegenheid, zowel direct op en aan de scheepswerf als bij de vele toeleveringsbedrijven. De opheffing van de V.O.C. kamer Delft in 1803 was dan ook een zware slag voor de Delfshavense economie en de levensstandaard van haar bewoners.

De aanwezigheid van de V.O.C. en W.I.C. heeft de Nederlanders in contact gebracht met verre en vreemde culturen en exotische, tot dan onbekende, producten. Dit heeft zeker positief bijgedragen aan onze samenleving, ook al waren veel van deze producten aanvankelijk alleen te betalen voor een kleine groep van beter gesitueerde bevolgingsklassen.

Achteraf heeft men berekend, voor zover dat mogelijk is, dat de beide organisaties minder winstgevend waren dan het totaal aan rederijen die oorspronkelijk handel dreven met overzeese gebieden, dus vóór de oprichting. Kleinere organisaties zijn nu eenmaal flexibeler dan grote en kunnen sneller inhaken op nieuwe situaties. Bij de V.O.C. en W.I.C. ging het echter niet alleen om handel, maar ook om geopolitiek en de voortdurende machtsstrijd tussen westerse zeevarende naties en hun overzeese bezittingen.

Onze belangrijkste handel was altijd de Oostzeehandel, die de Moedernegotie werd genoemd. Zeg maar de moeder van de handel. Deels werden winsten hieruit geïnvesteerd in de handel met Oost-Indië. De Oostzeehandel heeft economisch meer voor ons gedaan dan de V.O.C. en de W.I.C. samen. Hoewel ook deze handel op haar beurt weer profiteerde van de nieuwe en exotische producten uit Oost- en West-Indië, die in de de Baltische landen aan de Oostzee en Polen geruimd konden worden tegen o.a. ijzer, grenenhout en graan.

