

Opstel Geschiedenis VOC



Opstel door een scholier
2537 woorden
18 jaar geleden

★ 5,8

74 keer beoordeeld

Vak

Geschiedenis

Inleiding

Nederland was een belangrijk handelsknooppunt voor Europa aan het eind van de 16e eeuw. Dat kwam ook door de uitschakeling van Antwerpen in de tachtigjarige oorlog. Antwerpen was een belangrijke handelsstad. De stad kwam in 1585 in Spaanse handen. De opstandelingen uit Nederland vonden dat een goed argument om de Schelde af te sluiten. Al heel lang wisten de mensen dat er in Azië veel kostbare goederen te halen waren en rond 1500 slaagden Portugese schepen erin Azië te bereiken via de zuidpunt van Afrika. Voortaan waren zij in staat de producten te kopen in de landen waar deze vandaan kwamen. Men vervoerde deze producten naar de haven van Lissabon en van daar werden de goederen verkocht aan de rest van Europa. Na de uitschakeling van Antwerpen in 1585 moesten de Nederlanders de goederen halen in Lissabon, maar de aanvoer in Lissabon liep sterk terug door de oorlog en het gevolg was een grote prijsstijging.

Voor Nederlandse kooplieden was dat een goede reden om zelf te proberen een weg naar Indië te vinden en op die manier een deel van de handel in handen te krijgen. De eerste vier schepen vertrokken in 1595 uit Amsterdam (van de compagnie van Verre). In de jaren daarna waren er diverse voorcompagnieën, die vloten stuurden naar het verre oosten. Aanvankelijk ging het erg goed met de compagnieën, maar het succes werd minder door de stijgende prijzen in Azië en er was geen gemeenschappelijk inkoopbeleid. Dus werd samenwerking noodzakelijk. Bovendien zou een sterke organisatie met goedbewapende schepen opgewassen zijn tegen de Portugezen. De VOC werd opgericht en werd een van de beroemdste scheepvaartmaatschappijen ooit. Dit werkstuk gaat over de periode van de voorcompagnieën van 1595 tot 1602 en de periode van de VOC van 1602 tot 1799.

Hoofdstuk 1

Hoe verliep de eerste reis naar het oosten?

Deze reis werd georganiseerd door de compagnie van Verre. Op 2 april 1595 gingen de eerste vier boten weg naar het oosten. Het waren de Mauritius, de Hollandia, de Amsterdam en het Duyfken. De bevelhebbers kregen strikte voorwaarden: ze mochten geen andere schepen aanvallen en ze moesten zo lang mogelijk een vreedzame handel drijven, ook op de plaatsen waar de Portugezen en de Spanjaarden normaal kwamen. De vloot had 249 mensen aan boord. Goede zeelieden voelden niets voor zo'n lange en gevaarlijke reis. Zij bleven liever in Europa, dat was veiliger en daar was altijd meer te verdienen dachten

ze. Dus moesten de bevelhebbers: de Houtman, Jansz, Meulenaar, Keyser en Dircksz, het met minder goede zeelieden doen. Het waren veel Duitsers die door de 80 jarige oorlog naar Nederland waren gevlucht en niet snel een goed baantje konden zoeken. Ze kwamen op 2 augustus aan bij Kaap de Goede Hoop waar ze voedsel en drinken kregen. Er waren geen verse groente en fruit om de scheurbuik te stoppen die veel bemanningsleden onderweg hadden gekregen. Dus besloten de bevelhebbers om naar Madagascar te varen. Na een zware storm bereikte de vloot Madagascar. In een baai in het westen lag een eiland waar ze een bivak opsloegen en daar was wel genoeg verversing. Dit eiland kreeg de naam 'Nederlands Kerkhof' omdat er zoveel Nederlandse schepelingen gestorven zijn. Half september gingen drie schepelingen naar het binnenland om verversingen te zoeken. Ze kwamen bij een nederzetting waar ze verse vis kregen. Maar snel werden de inboorlingen brutaal en opdringerig. Ze bleken de kleren heel leuk te vinden. Het drietal wilde zo snel mogelijk vertrekken. De inboorlingen achtervolgden hen, terwijl de Nederlanders de hele nacht doorliepen. Toen het dag werd begonnen de inboorlingen met stenen naar ze te gooien. Dit werd te erg vonden de Nederlanders. Een van hen pakte zijn wapen en schoot op de inboorlingen. Wel drie keer schoot hij mis, daarna bleek dat de kogels op waren omdat een van hen het zakje met kogels verloren was. Later vond diegene die mis had geschoten nog een kogel in zijn mouwomslag, maar deze was te groot voor dat geweer, hij nam de kogel in zijn mond en kauwde er zo lang op dat de kogel in het geweer paste. Ze voelden zich wat veiliger. Intussen hadden ze een rivier ontdekt, deze volgden zij om bij de zee te komen. Om de inboorlingen van het lijf te houden trokken ze steeds een kledingstuk uit waar de inboorlingen er als razenden op aan vielen en ruzie maakten om het bezit. Dit gaf oponthoud en zo wisten ze de inboorlingen voor te blijven. Eindelijk bereikten zij het strand en kwamen ongedeerd op de schepen.

Eind september besloot men een andere ankerplaats te zoeken. Het Duyfken, dat op verkenning was gestuurd, vond een geschikte ankerplaats aan de westkust van Madagascar. De bevolking die hier leefde bezat vooral veel vee en groente en fruit.

In het begin werden de schepen goed ontvangen. De kralen, tinnen lepels en spiegeltjes die de Nederlanders hadden meegenomen vond de bevolking daar heel mooi en er werd veel geruild. Maar later werd de verhouding slechter omdat een van de bevelhebbers werd overvallen. Toen het er op leek dat de ziektes over waren werd op 13 december het anker opgehaald en ze vertrokken naar Java. De vloot telde toen nog maar 127 man, 122 man waren gestorven. Maar na 5 dagen, na een storm, werd er weer scheurbuik geconstateerd onder de zeelieden. Ze sloegen weer een baai in van Madagascar, waar ze verse meloenen, citroenen, dadels, melk en nog veel meer kochten. Vooral de citroenen verdreven snel de scheurbeuk. Op 13 februari gingen ze dan eindelijk richting Java en na 114 dagen kwamen zij bij Bantam, een klein staatje dat toen werd bestuurd door een gouverneur die voogd was van de minderjarige koning. Het was een stapelplaats van Indische producten, waarvan peper een belangrijke plaats in nam. Snel na hun aankomst kregen de schepen bezoek van enige vooraanstaande Bantammers. Intussen hadden de Portugezen de Hollanders zo zwart mogelijk afgeschilderd: ze waren rovers, piraten en ze wilden het koninkrijk vernietigen. Toen de gouverneur een bezoek aan de Mauritius bracht, maakten de Houtman en de gouverneur een schriftelijk contract waarin vrije handel werd toegestaan en veiligheid voor hun mensen en goederen. Ook kreeg de Houtman toestemming om een winkel te openen, waar alle meegebrachte goederen verhandeld konden worden. Snel daarna begonnen de moeilijkheden. Er rees een verschil van mening over de waarde van het geld en de Bantammers namen het de Nederlanders kwalijk dat ze geen peper wilden kopen. De Nederlanders stelden dit uit, omdat ze wilden wachten tot de oogst binnen was en

dan hoopten ze dat de prijzen zouden dalen. Het werd wan kwaad tot erger. In augustus werd Houtman met nog 12 maats gevangen genomen. De gouverneur zond zijn tolk naar de schepen, die de boodschap bracht dat De Houtman had bedreigd Portugese vaartuigen te zullen buitmaken. Dit kon de gouverneur niet dulden en daarom had hij De Houtman gevangen en hij zou hem pas vrijlaten als ze weggingen. Het antwoord van de andere bevelhebbers was dat ze de tolk in de boeien lieten slaan. Dit maakte de gouverneur woedend en hij liet weten dat als de tolk niet voor zonsondergang werd vrijgelaten de gevangenen zouden worden gedood. De tolk werd niet vrijgelaten, maar De Houtman en de andere 12 maats kregen ook het doodvonnis niet. Op 5 september gingen de bevelhebbers tot daden over, de schepen naderden de stad en begon de stad te bombarderen. Tijdens dit bombardement stonden De Houtman en de maats met een strop om de hals. Ieder ogenblik kon het doodvonnis worden uitgesproken. Er kwam tijdens de beschietingen een jonk (een klein schip van de batammers) uit de haven varen. Het Duyfken zette de achtervolging in met als gevolg dat het Duyfken vast kwam te zitten. Dit was de bedoeling van de Bantammers geweest. Opeens kwamen er uit een rivier 24 grote vechtboten aanroeien met elk 60 Bantammers aan boord. Maar voor zij het Duyfken konden enteren was het de kapitein gelukt om zijn schip weer vlot te krijgen. De kapitein van het Duyfken liet de vechtboten nu rustig komen en toen de boten dicht bij genoeg waren liet hij de kanonnen losbranden. Een aantal prauwen werd versplinterd en met een verlies van 100 mannen zochten de overigen een goede plek om zich te verschuilen. Daarna was de belegering van de stad afgelopen. Intussen was er een gebrek aan water op de schepen. Daarom besloot men om naar Sumatra te varen, om daar de vaten te vullen. De schepelingen werden daar goed ontvangen en ze kregen daar water. Tijdens de afwezigheid van 7 dagen waren de gevangenen in Bantam goed behandeld, alleen had de gouverneur geprobeerd ze tot de mohammedaanse godsdienst te bekeren, maar niemand wilde daartoe behoren. Eindelijk de 13e oktober werden de gevangenen vrijgelaten tegen losgeld. Toen begonnen ze pas echt handel te drijven en ze kochten nu peper, maar de gouverneur, omgekocht door de Portugezen, maakte weer moeilijkheden en toen vertrokken de Nederlanders maar. Ze gingen naar Java waar een koning van de inboorlingen een bezoek wilde brengen aan de Amsterdam. Toen de koning werd ontvangen klauterden er ineens 200 Javanen aan boord en begonnen tegen de bemanning van de Amsterdam te vechten. Na een hevig gevecht werden de Javanen met hevige verliezen teruggedreven naar hun boten. Maar nu liet de bemanning de kanonnen losbranden en werden 2 van de 3 boten versplinterd. De derde boot werd vernietigd door de kanonnen van de andere schepen. Meer dan 100 Javanen waren gesneuveld en van de Amsterdam waren er 12 gesneuveld. Omdat er nu nog maar 28 bemanningsleden over waren en De Amsterdam erg beschadigd was moesten ze het schip in de brand steken en gingen ze op weg naar huis. Het duurde 2,5 maand voordat ze thuis kwamen. De terug reis verliep zonder problemen. En zo ging de eerste reis naar Indië.

Hoofdstuk 2

Door wie is de VOC opgericht en hoe is zij georganiseerd?

De belangrijkste voorstander van samenwerking van alle voorcompagnieën was raadpensionaris Van Oldenbarnevelt. Hij was de hoogste en machtigste ambtenaar van het gewest Holland en na lang onderhandelen met alle voorcompagnieën ging iedereen akkoord met de oprichting van de VOC in 1602. Alle bestaande voorcompagnieën werden erin ondergebracht. In deze nieuwe organisatie stond het economisch belang van alle partners voorop. Op basis hiervan waren de machthebbers in de verschillende steden en machthebbers in de gewesten Zeeland en Holland akkoord gegaan. De VOC kreeg op 20 maart

1602 toestemming van de Staten-Generaal om als enige Nederlandse compagnie naar Azië te varen. De VOC stichtte toen zes vestigingen: in Amsterdam, Zeeland, Rotterdam, Delft, Hoorn en Enkhuizen. Iedere vestiging had een eigen college van directeuren, ook wel bewindhebbers genoemd. En vanuit die vestigingen werd de VOC bestuurd. De schulden en de winsten werden samen verdeeld. Het hoofdbestuur bestond uit directieleden uit de zes kamers. In dit college van Zeventien, kreeg Amsterdam acht zetels, Zeeland vier en elk van de kleine vestigingen een. De zeventiende plaats zou telkens door een andere vertegenwoordiger van een andere vestiging worden vervuld.

De heren kwamen een paar keer per jaar bij elkaar om over de bedrijfsvoering te overleggen. De vergaderingen hadden een vaste agenda, zoals: hoeveel schepen ze wilden bouwen, hoeveel schepen ze naar Azië zonden en hoeveel geld ze meegaven per schip om in Azië inkopen te doen.

Hoofdstuk 3

Wat was de handelswaar van de VOC en wat was de betekenis van de VOC voor de economie van Nederland?

De VOC was een handelsonderneming. De bestemming van de VOC was Azië. Het doel was Aziatische goederen te verwerven en weer met maximale winst te verkopen. Ze stichtten in Azië handelsnederzettingen, ook wel factorijen genoemd. Ze sloten contracten met inlandse vorsten om de goederen zo goedkoop mogelijk in te kopen. Allereerst concentreerde men zich op de Indische Archipel, waar peper en andere specerijen vandaan kwamen. Later ruilde men ook koper, tin, gommen, rotan, salpeter, medicinale stoffen, parfums, thee, porselein en katoen. Het probleem was dat de Europeanen zo weinig te bieden hadden, de westerse producten waren niet interessant. Daardoor werd de VOC gedwongen om het enige product te importeren dat voor de Aziaten interessant was: edelmetaal. Twee eeuwen hebben de Europeanen dan ook reusachtige ladingen gemunt en ongemunt goud en zilver moeten aanvoeren. De VOC was belangrijk voor de economie, omdat het veel werk verschaftte. In de achttiende eeuw had de VOC ongeveer 25.000 mensen in dienst o.a. zeelieden, ambachtslui, chirurgijns, dominees en bestuursambtenaren. Veel mensen waren afhankelijk van de VOC. De stedelijke economie profiteerde ook van de VOC. Voor de schepen moest o.a. hout, touw, pek, zeildoek, wapens, navigatie instrumenten geleverd worden. Op de werven van de compagnie zijn in 200 jaar 1581 schepen gebouwd. In de 17de eeuw kostte een schip 100.000 gulden, in de 18de eeuw 200.000 gulden. Dankzij de Aziatische producten ontstonden er in de steden nieuwe takken van tussenhandel en nieuwe industrieën, zoals bv. Katoendrukkerijen en suikerraffinaderijen, nieuwe winkels zoals kruideniers, koffie en theewinkels, kledingwinkels, cafés, logementhouders etc.

Hoofdstuk 4

Wat veroorzaakte de ondergang van de VOC?

In de loop van de twee eeuwen dat de VOC heeft bestaan heeft de VOC meer dan 2.5 miljard gulden opgebracht. Vele bedrijven winkels en particulieren hebben aan de VOC verdiend, ook toen de VOC al aan het wankelen was.

In de 18de eeuw liepen de winsten van de Aziatische handel sterk terug. Tegelijkertijd stegen de onkosten. De vestigingen in Azië kostten veel, o.a. het bestuur, maar ook het bouwen, onderhouden en bemannen van de vestigingsplaatsen. De opbrengsten waren niet voldoende om de kosten te dekken. De vierde

Engelse oorlog van 1780 -1784 had voor de VOC rampzalige gevolgen. VOC schepen gingen verloren en Azië werd onbereikbaar. De bewindhebbers weten deze slechte situatie alleen aan de oorlog, maar in werkelijkheid lag dat anders. De organisatie was te log, de dure scheepsruimte werd gevuld met goederen, die te weinig winst opleverden, het personeel was corrupt en de VOC had concurrentie van haar eigen medewerkers in Azië. De kosten werden gedekt met leningen. Toch werden er nog steeds uitkeringen gegeven aan de aandeelhouders, waardoor de leningen nog hoger werden. In 1795 tenslotte ging de VOC ten onder, een schuld van 100 miljoen achterlatend. Er kwamen en gingen geen schepen meer. De officiële opheffing was 31 december 1799. Alles kwam toen in handen van de staat.

Hoofdstuk 5

Conclusie en mening.

De VOC is ontstaan uit voorcompagnieën en ze heeft gedurende bijna twee eeuwen een gunstige invloed gehad op de economie van Nederland. Op technisch gebied, in de scheepsbouw en op het gebied van de navigatie zijn veel vernieuwingen doorgevoerd. Nederland heeft veel nieuwe producten leren kennen en er ontstonden nieuwe industrieën. Ook verschaftte de VOC veel mensen werk.

De VOC ging ten onder door verschillende factoren: slecht bestuur, de vierde Engelse oorlog, gestegen kosten, leningen, doorbetalen aan aandeelhouders, corruptie en concurrentie van eigen medewerkers in Azië.

Mijn mening is, dat de ondergang voorkomen had kunnen worden, als er een beter bestuur was geweest. Maar ik vind het knap dat ze het zo lang hebben kunnen volhouden.

LITERATUURLIJST

- Moerman, J.J., Neerlands vlag aan vreemde kust., N.V. Koek en beschuitfabriek v/h G. Hille & zoon, Zaandam, 1955.
- Wagenaar, L., In het kielzog van de VOC, ANWB, den Haag, 1996.
- Ganstra, F.S., De geschiedenis van de VOC, Walburg pers, Zutphen, 1991.
- Gelder, R. van, Wagenaar, L., Sporen van de Compagnie : De VOC in Nederland, De Bataafse Leeuw, Amsterdam, 1988.
- Vermaseren, Dr. B.A., Atlas algemene en vaderlandse geschiedenis, Wolters Noordhoff, Groningen, 1963