

# STRAATNAMEN ZEEHELDEN BUURT

Aert van Nesstraat  
Barentzstraat/plein  
Bontekoestraat  
Dirck Hartoghstraat  
Henk Curièrekade  
Houtmankade  
Le Mairestraat/kade  
Martin Vlaarkade  
Roggeveenstraat  
Suikerplein  
Tasmanstraat  
Van Diemenstraat/kade  
Van Heemskerckstraat  
Van Linschotenstraat  
Van Neckstraat  
Van Noordtkade

WEST  
CAST

# AERT VAN NES



**Aert Jansz. van Nes (1625-1693)**, geboren in Rotterdam, kwam uit een maritieme familie. Zijn vader had de bijnaam 'Jonge Boer Jaep', en Aert kreeg deze naam verwarrend genoeg ook een tijdlang. Later werd hij de 'Hollandse Ajax' genoemd.

Aert van Nes vocht mee in de meeste zeeoorlogen van de 17de eeuw. Zo was hij in verschillende functies betrokken bij de Eerste, de Tweede en de Derde Engelse Zeeoorlog. Het was niet ongewoon dat Van Nes het bevel van De Ruyter overnam als de opperbevelhebber niet aanwezig was of zijn schip uit de linie moest halen. Hij voer mee op de missie van De Ruyter om de Engelse forten aan de West-Afrikaanse en Amerikaanse kust aan te vallen, waardoor de trans-Atlantische slavenhandel van de West-Indische Compagnie in aandeel kon groeien.

In 1666 werd Aert van Nes benoemd tot luitenant-admiraal van de Maze (Rotterdam). In die functie deed hij ook mee aan de beruchte expeditie onder De Ruyter naar Chatham, waarbij de Republiek de Engelse zeemacht een gigantische nederlaag toebracht. In 1672 voer Aert van Nes voor de laatste keer uit met een schip voor een handelsmissie. Daarna zou hij aan land blijven. Stadhouders Willem III vond hem politiek onbetrouwbaar en wilde hem weghouden van de admiraliteiten waar hij als bevelhebber veel invloed had. Van Nes kreeg een pensioen en moest stoppen met werken. Omdat hij, in tegenstelling tot bijna al zijn tijdgenoten in dezelfde functies op oorlogsschepen, al zijn gevechten wist te overleven, kreeg hij ook geen praalgraf. Zijn graf in Rotterdam werd vernietigd tijdens het bombardement van 1940.

# BARENTSZ

**Willem Barentsz (1555-1597)** staat bekend om de meest geromantiseerde mislukking uit de Nederlandse zeevaartgeschiedenis: de overwintering op Nova Zembla. Barentsz was echter een zeer capabele cartograaf en navigator; zo publiceerde hij in 1597 een opzienbarend kaartenboek over de Middellandse Zee.

Vanuit zijn interesse voor cartografie ontstond het idee op zoek te gaan naar een noordoostelijke handelsroute naar Azië en Indië, via de Noordelijke IJszee. Bij de eerste poging, in 1594, kwam Barentsz tot westkust van Nova Zembla. Veel verder varen ging niet: een enorm ijsveld hield zijn schip tegen en dwong hem terug te keren. De andere twee schepen van de vloot wisten via de Karische Poort in de Karazee door te dringen. Er was dus wel degelijk een noordelijke doorgang naar Azië. Tijdens een tweede expeditie (1595) kreeg Barentsz te maken met een ongunstige wind, schade aan het schip, slechte discipline vanwege de omstandigheden en aanvallen van ijsberen. Reden om weer koers naar huis te zetten. Toch raakte Barentsz niet ontmoedigd. In mei 1596 vertrok hij voor de derde keer naar het noorden, op een schip onder leiding van Jacob van Heemskerck. Een tweede schip, onder bevel van Jan Rijp, voer ook mee. Barentsz zette dit keer vanaf Scandinavië koers noordwaarts in plaats van oostwaarts.

Onderweg op hun route troffen ze het huidige Spitsbergen. Jan Rijp vond het ondoenlijk om deze route te volgen en keerde terug naar huis. Barentsz slaagde er nu in de noordpunt van Nova Zembla te ronden, maar raakte niet veel later ingesloten door het ijs. Van drijfhout en scheepsonderdelen werd Het Behouden Huys gebouwd, waar hij met zestien man de winter doorbracht. Toen de lente begon in te vallen vertrokken de overwinteraars met twee sloepen naar het vasteland. Uiteindelijk werden ze op het schiereiland Kola opgepikt door een handelsschip, dat daar onder leiding van Jan Rijp actief was. Rijp was in de veronderstelling dat de expeditie verloren was gegaan en kwam Van Heemskerck en zijn bemanning per toeval tegen.

Vijf opvarenden, onder wie Barentsz zelf, overleefden de terugreis niet. Bij terugkomst in Amsterdam bleek dat Cornelis de Houtman de vaarroute naar Azië via Zuid-Afrika in kaart had gebracht en pogingen om over Rusland naar Azië te reizen werden vanaf dat moment zo goed als gestaakt.

# BONTE KOE



**Willem IJsbrantsz Bontekoe (1587-1657)**, een VOC-schipper uit Hoorn, is vooral beroemd van het in 1924 verschenen boek *De scheepsjongens van Bontekoe*. Willem Bontekoe volgde op twintigjarige leeftijd zijn vader op als kapitein van het schip *Bontekoe*.

Na tien jaar zonder problemen gevaren te hebben werd hij gevangengenomen door kapers van de Barbarijse kust en tot slaaf gemaakt. Hoewel hij werd vrijgekocht kreeg hij zijn schip niet terug. Daarop besloot Bontekoe in dienst te gaan bij de VOC. Op weg naar Java verongelukte zijn schip op een ongebruikelijke manier: tijdens het tappen van een wijnvat viel er een gloeiende kaarsenpit in, de alcohol begon te branden en dit verspreidde zich snel naar de kruutkamer. Het hele schip vloog de lucht in. Er waren zeventig bemanningsleden op tijd in twee sloepen te water gegaan, maar van de overgebleven bemanning op het schip overleefden alleen Bontekoe en een andere man de ontploffing. Onderweg naar Java overleefden de bemanningsleden door hun urine en regenwater te drinken, en ze slaagden erin om af en toe vliegende vissen te vangen. De nood werd zo hoog dat er werd besloten om de bootsjongens op te offeren als rantsoen. Bontekoe was tegen deze beslissing en gaf nog drie dagen bedenktijd.

Binnen die drie dagen bereikten de overlevenden een eiland waar ze kokosnoten vonden om van te eten en te drinken; de scheepsjongens werden uiteindelijk niet opgegeten. Op Sumatra werden ze aangevallen door de lokale bevolking die weerstand bood tegen de Europese aanwezigheid op hun eiland, waarbij nog eens elf bemanningsleden om het leven kwamen. Uiteindelijk ontmoetten ze de vloot van Frederik de Houtman die ze naar Batavia (nu Jakarta) bracht. Van gouverneur-generaal Jan Pieterszoon Coen kreeg Bontekoe de opdracht om de Portugezen in Macau aan te vallen. Dat mislukte, maar bemanningsleden van gekaapte Chinese schepen werden door de Nederlanders als dwangarbeiders gebruikt om een fort te bouwen vlakbij Taiwan.

In 1625 keerde Bontekoe terug naar huis en bleef de rest van zijn leven aan land. In 1646 publiceerde hij zijn scheepsjournaal, dat volgens zijn drukker erg slecht was geschreven. Hij wist er desondanks een dermate spannend verhaal van te maken dat het een bestseller werd die in meerdere talen verscheen.

# DIRCK HARTOGH

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Dirck Hartogh (1580-1621)** werd geboren in een Amsterdamse zeemansfamilie. Hartogh voer zelf een aantal jaar op de handelsvaart tussen de Oostzeelanden (nu de Baltische staten) en de Republiek, en maakte tussen 1607 en 1609 namens de Verenigde Oost-Indische Compagnie een reis naar Bantam.

Bij terugkeer in Amsterdam trouwde hij en na een aantal handelsreizen binnen Europa verkocht hij zijn schip. In 1615 ging hij weer in dienst bij de VOC, en werd schipper van de Eendracht. Onderweg naar Bantam werd hij of vanwege slecht weer of vanwege een navigatiefout van koers gedreven. In plaats van op Java aan te komen, was de Eendracht op een voor Europeanen onbekend gebied gestuit. Op 25 oktober 1616 liet hij op dit eiland, dat tegenwoordig Dirk Hartogheiland heet, een plaquette achter. Dirck Hartogheiland ligt bij de westkust van Australië, en de kapitein en zijn bemanning waren de eerste Europeanen die hier aan land gingen. Australië werd niet interessant geacht en de Eendracht zette koers naar Makassar op Celebes. De handelspost van de VOC was daar inmiddels ontmanteld door de lokale bevolking die niet zat te wachten op Europese kolonisten. Er ontstonden gevechten tussen de Nederlanders en de Makassaarse soldaten. Bij aankomst in Bantam werd Hartogh koeltjes onthaald door gouverneur-generaal Coen, omdat hij via Ambon naar Bantam was gekomen in plaats van direct koers te zetten naar de hoofdstad van de VOC. Terug in Europa reisde hij in dienst van kunstverzamelaar en koopman Jacques Nicquet en de steenrijke wapenhandelaar Elias Trip af naar Venetië, waar Nicquet en Trip belangen hadden, om de Venetiaanse Republiek te beschermen tegen aanvallen van Spaanse en Habsburgse vijanden. Hartogh overleed in 1621 en ligt begraven in de Nieuwe Kerk in Amsterdam.

# HENK CURIÈRE

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Henk Curière (1911-1981)** woonde sinds 1941 in de Spaarndammerbuurt. Gedurende zijn hele leven was Curière een voorvechter voor een betere maatschappij.

Tussen 1940 en 1945 leidde hij een kleine communistische verzetsgroep die verzetskranten verspreidde, waaronder het 'volksdagblad' De Waarheid. Daarnaast zamelde de groep geld in voor onderduikers. Later is Curière voor zijn daden onderscheiden met het Verzetskruis en de Gouden Speld van de Gemeente Amsterdam. Ook na de oorlog bleef Curière zich tegen onrecht verzetten.

Tussen eind 1948 en begin 1950 organiseerde de vredesbeweging in de Spaarndammerbuurt en de Zeeheldenbuurt een massale demonstratie tegen de atoombom. Als lid van de Communistische Partij Nederland (CPN) en voorzitter van het Comité Wijkverbetering Spaarndammerbuurt kwam Curière in de jaren 70 tijdens de renovatie op voor de belangen van de buurt. Hij was de persoon naar wie men toe ging bij woonproblemen, want hij was op de hoogte van het hele reilen en zeilen in de buurt. Onder het motto 'Geen Bijlmermeren in de binnenstad!' werd geprotesteerd tegen de 'vernieuwbouw' van grote delen van Amsterdam, waaronder de Spaarndammerbuurt.

Door die grondige renovatie zou de huur met bijna tweehonderd gulden in de maand stijgen. Curière slaagde er samen met de rest van het comité in om de aanvankelijke plannen zodanig te wijzigen dat de huren voor de buurtbewoners betaalbaar bleven. In zijn eigen woorden: 'Het is een heel gevecht, maar dat geeft niet, daar worden we sterk van.' Op 18 juni 1981 overleed Henk Curière na een kort ziekbed.

# HOUT MAN



**Cornelis de Houtman (1565-1599)**, geboren in Gouda, werd in 1592 door een groep Amsterdamse handelaren naar Lissabon gestuurd om te spioneren en informatie in te winnen over de vaarroutes naar Azië. Op dat moment hadden de Portugezen als enige Europeanen toegang tot deze kennis, en de Nederlanders wilden dat monopolie doorbreken om zo de Tachtigjarige Oorlog tegen de Spanjaarden te kunnen financieren.

De Houtman bleef twee jaar in Portugal, en keerde terug met veel informatie. Na zijn terugkomst in Amsterdam richtte hij samen met een aantal prominente Amsterdammers de Compagnie van Verre op. De eerste expeditie van deze compagnie ging in 1595 van start toen vier schepen richting Bantam op Java vertrokken om handelscontacten te leggen. Officieel had de vloot een scheepsraad en geen bevelhebber, De Houtman nam echter het commando op zich. Na een paar weken brak er scheurbuik uit, wat 70 bemanningsleden het leven kostte. De lichamen werden begraven op Madagaskar. Tijdens gevechten met de lokale bevolking kwamen er aan beide kanten veel mensen om het leven. De Houtman heeft daar vermoedelijk een standrechtelijke executie laten uitvoeren.

Bij aankomst in Bantam werden de Nederlanders positief ontvangen door de sultan – het leek erop dat er een handelsverdrag zou komen. De Houtman beledigde de sultan echter en kwam in de gevangenis terecht. Nadat Bantam door de Nederlandse schepen werd beschoten en losgeld werd betaald, kwam De Houtman vrij. Verder oostwaarts werd de vloot door piraten aangevallen. De Houtman gaf vervolgens uit wraak het bevel om de lokale bevolking van Madura aan te vallen en de vrouwen te verkrachten waarbij veel doden vielen. Op Bali lukte het eindelijk om peper in te kopen en de vloot keerde terug naar de Republiek. Toen een van de andere kapiteins met wie De Houtman een conflict had overleed, werd De Houtman beticht van vergiftiging, maar hij is hier later voor vrijgesproken.

Bij terugkomst in Amsterdam waren er nog maar twee schepen over en slechts 89 bemanningsleden. Het doel om de vaarroute te vinden naar Azië was geslaagd, en deze expeditie is de geschiedenis ingegaan als 'de Eerste Schipvaart'. Volgens historici en zijn tijdgenoten komt dit vooral ondanks en niet dankzij het leiderschap van Cornelis de Houtman.

# LE MAIRE

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Jacob le Maire (1585/1586-1616)** was de oudste zoon van de invloedrijke koopman Isaac le Maire. Vader le Maire was betrokken bij de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie in 1602, maar werd na beschuldiging van fraude door het bestuur uit de organisatie gezet.

De VOC had het monopolie op de oostelijke vaarroute via Zuid-Afrika naar Azië. Om toch te kunnen handelen in specerijen wilde Le Maire op zoek naar een westelijke route naar Indonesië. Zijn zoon Jacob le Maire en Willem Cornelisz Schouten waren bereid die route te vinden. In 1615 vertrokken er twee schepen vanaf Texel, de *Hoorn* en de *Eendracht*. Tijdens reparatiewerk aan de sloop van de *Hoorn* brandde het schip per ongeluk af. De *Eendracht* voer verder en rondde het zuidelijkste punt van Zuid-Amerika. Deze kaap noemden ze 'Kaap Hoorn', naar zowel het verloren gegane schip als naar de geboorteplaats van Willem Schouten. De zeestraat die toegang gaf tot Kaap Hoorn werd Straat Le Maire genoemd, op voordracht van Jacob le Maire zelf. Na aankomst in Batavia (nu Jakarta) werd het schip in beslag genomen, omdat gouverneur-generaal Coen van mening was dat deze expeditie het monopolie had geschonden. De bemanning werd uiteindelijk vrijgelaten en teruggestuurd naar de Republiek op het schip van Joris van Spilbergen.

Jacob le Maire overleed onderweg naar huis. Zijn vader spande een rechtszaak aan tegen Coen en de VOC en kreeg jaren later de scheepsbrieven van zijn zoon weer terug. De Hoge Raad van Holland en Zeeland was echter wel van mening dat deze omzeiling van de wereld inbreuk had gemaakt op de monopoliepositie van de VOC en Coen dus in zijn recht had gestaan.



# MARTIN VLAAR



**Martin Vlaar (1904-1975)**, in Amsterdam geboren, was grondwerker van beroep. In de jaren 1930 werd hij actief voor de Communistische Partij Nederland (CPN). Nadat de Duitsers Nederland bezet hadden, sloot hij zijn aan bij het verzet.

Hij speelde een belangrijke rol tijdens de Februaristaking van 1941. Bij een gevecht tussen een aantal Joodse inwoners van de Waterloopleinbuurt en de knokploegen van de NSB was de nazivoorman Hendrik Koot om het leven gekomen. Als represaille werden er 425 Joden gedeporteerd. De CPN kondigde hierna een grootschalige staking af. Vlaar speelde een belangrijke rol in de organisatie en had de leiding over het illegale partijapparaat in verschillende Amsterdamse wijken. Zo zorgde hij ervoor dat de stakingsoproep een grote groep mensen bereikte. De oproep had succes: op 25 en 26 februari kwamen de industrie en veel gemeentebedrijven in Amsterdam plat te liggen.

Ook waren er grote demonstraties, zoals op de Noordermarkt waar zich wel 10.000 mensen verzamelden. De staking breidde zich uit naar andere plaatsen, zoals Hilversum, de Zaanstreek, Haarlem, Velsen en Utrecht. Het was daarmee een van de grootste stakingen tegen de nazi's in Nederland en het enige openbare protest tegen de behandeling van de Joodse bevolking in bezet gebied. De nazi's reageerden met veel geweld. Achttien verzetsleden en communisten werden gefusilleerd op de Waalsdorpervlakte. Daarnaast werden 22 CPN-leiders opgepakt, die kort daarna terechtstonden. Martin Vlaar kreeg veel lof vanwege zijn houding tijdens het proces: hij bleef zich fel verzetten in de rechtszaal. Vlaar kreeg twaalf jaar cel, die hij in Duitsland moest uitzitten.

In 1945 werd hij bevrijd door de Amerikanen. Terug in Amsterdam heeft hij zich nog vele jaren ingezet voor de Spaarndammerbuurt en voor zijn partij, ook in de gemeenteraad.

# ROGGE VEEN

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Jacob Roggeveen (ca. 1659-1729)** uit Middelburg was notaris en gepromoveerd in de rechten. Hij was de zoon van Arent Roggeveen, een prominente wiskundige en cartograaf. Jacob Roggeveen raakte in Zeeland in opspraak vanwege zijn religieuze ideeën: hij was een aanhanger van de predikant Pontiaan van Hattem, die verkondigde dat christenen niet gebonden zijn aan aardse wetten maar alleen leven in 'hemelse genade'.

Roggeveen publiceerde een pamflet van Van Hattem, *De val van 's werelds afgod*. Voor de calvinisten in Middelburg was dit reden genoeg om hem uit zijn geboortestad te verbannen, maar ook in Vlissingen was hij niet meer welkom. Hij vertrok naar Arnemuiden en publiceerde daar het tweede deel van het pamflet. Dat werd hem wederom niet in dank afgenomen, waarop hij zijn heil zocht in dienst bij de West-Indische Compagnie. In de Vroegmoderne Tijd leefde het idee dat er een grote landmassa op het zuiden van de wereld moest liggen – maar die niet de Zuidpool was. Zijn vader Arent had een octrooi van de WIC gekregen om het 'Zuidland' te vinden, maar overleed voordat hij een expeditie kon uitrusten. Er zijn veel zoekpogingen gedaan, bijvoorbeeld die van Abel Tasman. Gezien het continent niet bestaat werd het ook nooit gevonden.

Roggeveen vertrok op 62-jarige leeftijd met drie schepen via Kaap Hoorn naar de Stille Zuidzee. Het Zuidland heeft hij niet gevonden, maar hij stuitte op paaszondag 1722 op Rapa Nui, dat door Roggeveen werd omgedoopt tot Paaseiland. Hij was, zover bekend, de eerste Europeaan in het gebied, maar ging niet zelf aan land. Ze legden wel contact met de lokale bevolking, en hij had strikte orders aan zijn bemanning gegeven die wél aan land gingen om dit vreedzaam te doen. Toch kwam het tot een conflict vanwege miscommunicatie bij het uitruilen van proviand en handelswaar. Hierbij kwamen tien of twaalf inwoners van het eiland om het leven. De bevolking sloeg op de vlucht, maar keerde verrassend genoeg even later terug om de handel door te zetten. Een halfjaar na het contact op Paaseiland kwam Roggeveen met een uitgeputte bemanning aan in Batavia (nu Jakarta), waar hij meteen gevangengenomen werd door de gouverneur-generaal vanwege schending van het VOC-monopolie. Roggeveen was immers in dienst van de WIC en had daar helemaal niet mogen varen. Hij keerde uiteindelijk terug naar Middelburg waar hij in 1729 overleed.

In 1945 werd hij bevrijd door de Amerikanen. Terug in Amsterdam heeft hij zich nog vele jaren ingezet voor de Spaarndammerbuurt en voor zijn partij, ook in de gemeenteraad.

# SUIKER



**Dit plein en de omliggende straten zijn aangelegd op het terrein van de voormalige Westersuikerfabriek.** Het plein kreeg haar naam in 1983 en werd vernoemd naar de Wester Suiker Raffinaderij. Deze suikerfabriek werd in 1882 opgericht en sloot in 1964 haar deuren.

Suiker en Amsterdam zijn al eeuwenlang met elkaar verbonden. Tot ver in de 19e eeuw was dit luxeproduct een van de belangrijkste inkomstenbronnen van Amsterdam. De ruwe suiker die in Amsterdam werd verwerkt kwam in de eerste helft van de zeventiende eeuw voor een belangrijk deel van Portugese plantages in Brazilië. Vooral na oprichting van de West-Indische Compagnie in 1621 en de verovering van delen van het Braziliaanse kustgebied nam de Nederlandse suikerhandel een grote vlucht. De inzet van slaafgemaakten werd door de WIC voortgezet. Vanaf 1683 werd de gedwongen suikerteelt uitgebreid naar de nieuwe kolonie Suriname.

De stad Amsterdam was in de zeventiende en achttiende eeuw grootaandeelhouder in de WIC en de kolonie Suriname. Hiermee was het nauw betrokken bij de Trans-Atlantische slavenhandel en de exploitatie van plantages met arbeid door tot slaafgemaakten. De Amsterdamse suikerraffinage was een nijverheid die profiteerde van de slavernij.

Op 1 januari 1860 werd de slavernij in voormalig Nederlands-Indië officieel afgeschaft en op 1 juli 1863 in de toenmalige koloniën Suriname en de Nederlandse Antillen. Na de afschaffing van de slavernij werkten slaafgemaakten in een overgangperiode van tien jaar nog verplicht op de plantages. De systematische handel in mensen werd ook na 1873 tot 1939 voortgezet via de werving van zogeheten contractarbeiders. Om het tekort aan arbeiders voor de plantages in Suriname op te vangen, werden mensen uit het toenmalig Brits-Indië, China en Java gehaald. Zij werkten vaak onder verkapte slavernij omstandigheden op de plantages. Vandaag de dag herdenkt Nederland het slavernijverleden op 1 juli tijdens de nationale slavernijherdenking in het Oosterpark, bij het Nationaal Monument Slavernijverleden.

# TAS MAN

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Abel Janszoon Tasman (ca. 1603-1659)** werd geboren in het Groningse dorpje Lutjegast. Hij trouwde in 1632 met Jannetje Tjaers, maar vertrok kort daarna zonder zijn huwelijkspartner voor vijf jaar richting Indonesië om voor de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) te werken. Na terugkomst in Nederland verlengde hij zijn contract bij de VOC met tien jaar, en voer in 1638 richting Batavia (nu Jakarta), deze keer mét zijn vrouw.

Vanuit Batavia werkte Tasman mee aan de verkenningsexpedities om de gebieden rond Japan, China, Korea en Siberië in kaart te brengen. Dat was een succes en Tasman kreeg in 1642 het bevel over een eigen expeditie. De gouverneur-generaal van de VOC, Antonio van Diemen, had de opdracht uitgegeven om een nieuwe vaarroute te vinden naar Zuid-Amerika, en onderzoek te doen naar 'Terra Australis', een mythisch zuidelijk continent. Om dat te vinden navigeerde Tasman vanaf Mauritius richting het zuiden, maar vanwege het slechte weer wijzigde hij koers oostwaarts. Na ongeveer 9000 kilometer te hebben gevaren stuitte hij op een eiland dat hij Van Diemensland noemde. Deze naam werd in 1856 door de Engelsen gewijzigd naar Tasmanië. De vloot voer verder richting het noordoosten en kwam aan bij het zuidelijke eiland van wat we nu Nieuw-Zeeland noemen. Bij een confrontatie met de lokale bevolking (Maori) kwamen er vier bemanningsleden om het leven, de hoeveelheid ongevallen onder de lokale bevolking is onduidelijk.. Voor de Maori was het de eerste confrontatie met Europeanen en buskruit.

In 1644 navigeerde hij voor een andere expeditie langs de noordkust van Australië en zette dat op de kaart. Hoewel beide verkenningsexpedities een grote cartografische waarde hadden, beschouwde de VOC ze als een mislukking – de doelstellingen waren niet bereikt. Tasman kreeg vanwege zijn kennis van navigatie wel een hoge functie bij de Compagnie aan land. Hij overleed in 1659 als een van de grootste grondbezitters in Batavia. Zijn erfenis werd verdeeld tussen zijn vrouw Jannetje en zijn dochter uit zijn eerdere huwelijk, Klaasje. Hij liet 25 gulden na aan de diaconie in zijn geboortedorp Lutjegast.

# VAN DIEMEN

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Antonio van Diemen (ca. 1593-1645)** werd als burgemeesterszoon geboren in Culemborg. Op zijn zestiende trok hij naar Amsterdam om daar een carrière op te bouwen. Hij probeerde het als koopman, maar veel succes in de handel had hij niet. Na een faillissement ontsnapte Van Diemen begin 1618 aan zijn schuldeisers: onder de valse naam Thonis Meeuwisz ging hij aan boord van het VOC-schip Mauritius. In augustus van dat jaar kwam hij aan in Bantam op Java.

In 1619 werd hij door gouverneur-generaal Jan Pieterszoon Coen als klerk aangesteld. Het VOC-bestuur kwam al snel achter zijn ware identiteit en alarmeerde Coen. Coen zag echter bijzondere kwaliteiten in de burgermeesterzoon en sloeg de waarschuwingen uit de Republiek in de wind. Wat in Amsterdam niet was gelukt, lukte wel op Java. Van Diemen werd in 1626 benoemd tot 'directeur van de handel', de één na hoogste functie binnen de VOC. Een decennium later werd hij gouverneur-generaal in Batavia (nu Jakarta). Onder zijn bestuur werd er een algemeen wetboek ingevoerd en werden meerdere verkenningsexpedities uitgezonden, waaronder die van Abel Tasman. Het grootste gedeelte van zijn tijd als gouverneur-generaal was hij echter bezig om de militaire en financiële macht van de VOC uit te breiden. Zo viel hij op verzoek van de koning van Kandy (Sri Lanka) de Portugezen in Sri Lanka aan.

Met het verslaan van de Portugezen kreeg de VOC het monopolie van de kaneelhandel in handen. In de geest van zijn leermeester Coen stuurde hij een vloot naar de Molukken om de nootmuskaathandel met geweld onder controle te krijgen. Coen had in 1621 op Banda een bloedbad aangericht om een handelsmonopolie via contracten af te dwingen op dit specerij. Van de 15.000 bewoners waren nog maar 1.000 over. De rest is gedood, gevlucht of in slavernij afgevoerd naar Batavia. Toen de bevolking van Ambon en Ternate in de jaren erna in opstand kwam stuurde Van Diemen een oorlogsvloot vanuit Batavia om de controle hardhandig terug te krijgen. Op een relatief vreedzame wijze wist hij het alleenrecht op de Japanse handel voor de VOC te verkrijgen. Japan was zeer geïsoleerd en wilde niets met de buitenwereld te maken hebben; de Portugezen die er eerder hadden gezeten werden weggestuurd omdat ze probeerden hun geloof op te dringen. De Nederlanders waren pragmatischer en beloofden dit niet te doen. Ze mochten onder strenge voorwaarden handelen vanaf het eiland Deshima in de Baai van Nagasaki. Deshima is ongeveer zo groot als de Dam in Amsterdam en betekent zoiets als 'eiland van de uitgang'. Desalniettemin bleven de Nederlanders de enige Europeanen met toegang tot de Japanse handel tot 1854. In 1644 overleefde Van Diemen een moordaanslag.

Zijn laatste wapenfeit was het sturen van een vloot naar Cambodja, maar deze werd verslagen. Door zijn overlijden in 1645 kwamen zijn plannen voor revanche nooit tot wasdom. Zijn opvolger Cornelis van der Lijn vond de oorlogsmisssie te duur en liet het erbij. Van Diemen is begraven in de door hem gestichte Kruiskerk in Batavia.

# VAN HEEMS KERCK

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Jacob van Heemskerck (ca. 1567-1607)**, was de zoon van een Amsterdamse zeilmaker. Hij was kapitein tijdens een poging van navigator Willem Barentsz om de noordoostelijke passage naar Azië te vinden. Op dat moment bezaten de Portugezen en Spanjaarden alle kennis van de route in het zuiden. Het belang voor de Nederlanders om die situatie te doorbreken was groot, want zij wilden ook deel kunnen nemen aan de specerijenhandel. Deze expeditie strandde echter op Nova Zembla, waar zijn schip en bemanning moesten overwinteren.

Van Heemskerck keerde met een groot gedeelte van de bemanningsleden levend terug na hun ontberingen. Ondanks dat de expeditie op een mislukking was uitgelopen, was zijn reputatie gevestigd. Kort na aankomst in Amsterdam nam hij deel aan de Tweede Schipvaart, de tweede expeditie van de Compagnie van Verre naar Bantam. De Nederlanders werden daar vriendelijk ontvangen door de sultan en gevraagd om te helpen in de strijd tegen de Portugezen. De Nederlanders maakten graag van dit aanbod gebruik. Ook op Ambon en Banda werden ze gevraagd om te helpen tegen de Portugezen, in ruil voor de mogelijkheid een handelspost op te zetten. Van Heemskerck kwam om het leven tijdens de Slag bij Gibraltar (1607), toen een kanonskogel zijn linkerbeen eraf schoot. Vanwege zijn bewezen diensten kreeg hij een staatsbegrafenis, een privilege dat eigenlijk alleen gereserveerd was voor de stadhouders.

Tijdens zijn leven, en misschien nog wel meer na zijn dood, was hij ongekend populair in de Republiek. Er werden talloze schilderijen, gedichten en penningen ter nagedachtenis aan Van Heemskerck gemaakt, waardoor hij de centrale figuur van een zeevaarders cultus werd.

# VAN LIN SCHOTEN

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Jan Huygen van Linschoten (ca. 1563-1611)** was een belangrijke schakel aan het begin van de specerijenhandel naar Nederland. Hij reisde op jonge leeftijd via Sevilla en Lissabon uiteindelijk met de Portugezen mee naar India. Dat was zeer ongebruikelijk, omdat de Tachtigjarige Oorlog in volle gang was en Spanje en Portugal de grote vijand waren. Toen hij in 1592 in Nederland terugkeerde, bracht hij enorm veel kennis mee.

Hij had onder meer zes jaar in Goa in Zuid-India doorgebracht, wat toen nog een van de grootste handelssteden ter wereld was. Het was het centrum van het Portugese koloniale rijk én de toegangspoort tot de enorme rijkdommen die in Zuidoost-Azië te vinden waren. De Portugezen schermde hun 'geheimen' angstvallig af voor andere Europeanen. Huygen van Linschoten wist echter door gesprekken met zeelui, kooplieden, bestuurders en eigen reizen veel kennis te vergaren. Hij noteerde alles wat hij hoorde en zag. Eenmaal terug in Nederland vestigde hij zich in Enkhuizen. In 1594 werkte hij met Willem Barentsz mee aan twee expeditie in het noorden, maar die waren geen succes. In 1596 verscheen zijn boek *Itinerario*, met uitgebreide beschrijvingen van de Aziatische geografie, vaarroutes, politiek, cultuur en specerijen. Ook staan er in het boek waardevolle zeilaanwijzingen, die Huygen van Linschoten onderweg stiekem had gekopieerd uit Portugese documenten. *Itinerario* werd een van de belangrijkste boeken uit de Nederlandse handelsgeschiedenis, want met deze kennis kon een poging gedaan worden om vanuit de Nederlanden Azië te bereiken.

Het werk van Jan Huygen van Linschoten was de basis voor de expeditie van Cornelis de Houtman, die mede dankzij de gedetailleerde kaarten en omschrijvingen als eerste Nederlandse handelaar Java wist te bereiken. Het was het begin van de Nederlandse koloniale handel en een startschot voor de economische grootmacht die de Republiek in de 17de eeuw zou worden.

# VAN NECK



**Jacob Corneliszoon Banjaert van Neck (ca. 1564-1638)** kan worden gezien als de grondlegger van de Nederlandse handelsverbindingen met Oost-Indië. In opdracht van de Compagnie van Verre, inmiddels samengevoegd met de Tweede Compagnie, leidde Van Neck de Tweede Schipvaart (1598-1600) naar Bantam.

De Eerste Schipvaart onder leiding van Cornelis de Houtman was zowel financieel als qua schade aan schepen en verlies aan bemanning geen succes, maar de route naar Azië was wel gevonden. De Compagnie wilde meteen van die kennis gebruikmaken en stuurde Van Neck naar Bantam. De vloot was na het rondenvan Kaap de Goede Hoop op zoek naar proviand. Ze maakten een stop op Madagaskar, waar Van Neck de koning liet ontvoeren om eten voor de bemanning te verkrijgen – de koning kocht zichzelf vrij met een koe en een kalf. Van Neck heeft hier niets over geschreven in zijn journaal, maar in een Engelse vertaling van het oudste reisverslag staat wel degelijk dat ze de koning hadden ontvoerd. Andere schepen uit de vloot zochten naar proviand op Mauritius, wat het begin van het einde van de dodo betekende. Spoedig daarna kwam de vloot aan op Java.

In tegenstelling tot De Houtman was Van Neck in staat om vreedzaam te onderhandelen met de Javanen. De sultan van Bantam had net een conflict met de Portugezen achter de rug, en wilde graag van de Nederlandse vloot gebruikmaken ter bescherming van zijn gebied. Het was voor de sultan niet van belang met welke Europeanen er kon worden gehandeld, zolang dit maar zonder veel problemen ging. Tijdens de Vierde Schipvaart (1600-1602) raakte Van Neck in gevechten met de Portugezen bij Ternate drie vingers kwijt. Hij kon naar Macau vluchten, maar een verkenningsmissie werd onderschept door de Portugezen en alle bemanningsleden van deze tocht werden afgevoerd naar Goa, opgehangen of verdrinken.

De reizen van Van Neck naar Azië waren financieel een succes voor de Compagnie van Verre. Deze werd in 1602 samen met een aantal andere handelscompagnieën samengevoegd tot de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Van Neck werd na terugkomst vier keer burgemeester van Amsterdam. Zijn handelen stond in schril contrast met tijdgenoten als De Houtman en Coen. Met name de Tweede Schipvaart was financieel een gigantisch succes, wat grotendeels te maken had met het diplomatieke karakter van Van Neck.



# VAN NOORDT

STRAATNAMEN  
ZEEHELDEN  
BUURT

**Olivier van Noort (ca. 1558-1627)**, geboren in Utrecht, was uitbater van herberg De Dubbele Witte Sleutels in Rotterdam. Toen de eerste vaarten vanuit de Nederlanden naar Azië op gang kwamen, besloot hij de zee op te gaan. Een probleem was dat de Portugezen en Spanjaarden als enige in Europa de kennis en kunde hadden om naar Azië te navigeren via de Indische Oceaan.

Vanuit de Nederlanden werden er pogingen gedaan om aan die kennis te komen, of om alternatieve routes te vinden – een bekend voorbeeld is de gestrande expeditie van Willem Barentsz op Nova Zembla. Van Noort vertrok in 1598 met vier schepen en 248 man zuidwestwaarts. Zijn schepen waren niet goed uitgerust en de bemanning was onstuimig. Ruim drie jaar later kwam hij terug met één enkel schip en 38 overlevenden. Onderweg had hij te maken gekregen met desertie, scheurbuik en conflicten met Portugezen en Spanjaarden. Zijn vloot was de westkust van Afrika gevolgd, was de Atlantische Oceaan overgestoken en had via Rio de Janeiro en de Straat Magellaan de Stille Oceaan bereikt. Het duurde 116 dagen om deze zeestraat te doorvaren en toen ze de Stille Oceaan hadden bereikt was nog ongeveer de helft van de bemanning in leven. In Tierra del Fuego raakten ze in conflict met de Selknam, de oorspronkelijke inwoners van het gebied. Toen de vloot pinguïns wilde vangen voor voedsel werden ze door de Selknam aangevallen. Na de schermutseling waren er tientallen doden aan de zijde van de Selknam. Ook werden er zes kinderen ontvoerd en aan boord meegenomen die binnen enkele weken overleden. De viceadmiraal, Jakob van Ilpendam, werd vanwege insubordinatie alleen achtergelaten in Zuid-Amerika. Nadat de Filipijnen en Borneo waren aangedaan landde men uiteindelijk op Java. Zes dagen later vertrokken ze alweer en keerden via Kaap de Goede Hoop en Sint-Helena terug naar Rotterdam.

De reis had weinig opgeleverd, maar Van Noort en zijn overlevende bemanning waren wel de eerste Nederlanders die de wereld rond hadden gevaren. Kort na zijn terugkeer in 1601 verscheen zijn reisverslag: Beschrijvinghe vande voyagie om de geheelen wereltd Clout. Van Noort is daarna niet meer de zee opgegaan en was tot zijn dood in 1627 garnizoenscommandant in Schoonhoven.