

Bronblad 3

Bron: Canonvannederland.nl

De Hanze

Handel en samenwerking

1358 - ± 1450 - Tijd van steden en staten

Steden als Zwolle, Kampen en Deventer waren in de Middeleeuwen rijke handelssteden. Dat is nog altijd goed te zien, bijvoorbeeld aan de mooie huizen en de hoge muren rond de stad. Als Hanzesteden werkten ze samen met andere steden.

Samenwerking

Aan het einde van de middeleeuwen groeiden de steden, vooral in het oosten van het land.

Handelaren die dezelfde producten verkochten, gingen samenwerken. Samenwerken had voordelen. Je kon samen groot en dus goedkoper inkopen. Als groep stonden de handelaren sterker tegenover de machtige landsheren.

In 1356 werd de Hanze een samenwerking van steden en niet alleen van handelaren. Het werd een machtige groep steden. Behalve Nederlandse steden deden ook andere steden mee in het gebied aan de Noordzee en de Oostzee, zoals het huidige Polen en Duitsland.

Hanzesteden

De steden die meededen werden Hanzesteden genoemd. Ze wilden allemaal zoveel mogelijk spullen kopen en verkopen. Door samen te werken ging de handel beter. Ze vervoerden hun spullen met speciaal gebouwde koggeschepen van vijftien tot dertig meter lang. Deze schepen voeren over de rivieren, de Noordzee en vooral de Oostzee. De meeste Hanzesteden lagen dan ook aan het water.

Groei en bloei

De Hanzesteden hielpen elkaar goed. Door met meerdere schepen tegelijk te varen, reisden ze veiliger. Ze voeren dan over de Oostzee naar Denemarken, Zweden of Noorwegen. Er werd veel geld verdiend met de handel in zout, granen, vis, hout, wijn, bier, dierenhuiden en laken.

De steden werden groter en rijker. Ze versterkten hun stadsmuren. Ook bouwden ze mooie koopmanshuizen, pakhuizen en kantoren. De rijkdom van de Hanze is nu nog duidelijk te zien in de Hanzesteden, maar ook in de kleinere Hanzesteden zoals Hasselt, Tiel en Doesburg.

De Oostzee blijft belangrijk

Het gewest Holland kreeg steeds meer invloed. In de zeventiende eeuw werd Amsterdam het handelscentrum. Grotere zeilschepen voeren over de wereldzeeën om producten uit Azië te halen.

Toch bleef ook de handel op de Oostzee tot ver in de zeventiende eeuw belangrijk.

Bronblad 3

Bron: Canonvannederland.nl

VOC en WIC

Varen en vechten voor handel

1602 - 1799 - Tijd van regenten en vorsten

Peper, suiker, thee en koffie waren populair en duur in de zeventiende eeuw. Nederlandse schepen zeilden de halve wereld over voor deze kostbaarheden. Om ze daarna 'peperduur' te verkopen. Er was zelfs handel in mensen. De reizen met de zeilschepen duurden maanden en waren gevaarlijk. Toch verdiende de Nederlandse Republiek hier bijna 200 jaar lang heel veel geld mee.

Thee en koffie, peperduur

De mensen zijn er in de zeventiende eeuw dol op: koffie en thee, veel lekkerder dan water! Met specerijen als peper, nootmuskaat en kaneel konden mensen hun eten op smaak brengen. Kruiden en specerijen waren wel duur, 'peperduur'! Deze producten kwamen helemaal uit Azië. Dat lag aan de andere kant van de wereld.

Zeilschepen

Nederlanders waren goed in het maken van grote zeilschepen. Daarmee zeilden ze naar Azië. Het was een lange, gevaarlijke reis, waarbij veel zeelieden overleden. Sommige schepen kwamen nooit meer terug door storm op zee of aanvallen van piraten. Ook werden veel zeelieden ziek doordat ze aan boord lange tijd geen groente en fruit aten. De dodelijke ziekte die ze dan kregen heet scheurbuik.

VOC

Hoe gevaarlijk ook, het lukte Nederlandse bedrijven om heel veel geld te verdienen aan de handel in Azië. Het succes duurde bijna 200 jaar. Vanaf 1602 trokken de Nederlandse bedrijven samen op als één bedrijf: de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC). De VOC deed meer dan alleen handelen. Ze mocht voor Nederland ook oorlog voeren en gebieden veroveren. Die veroverde gebieden heetten kolonies. Nederlands-Indië (nu Indonesië) was zo'n kolonie.

Zo werd Nederland de baas op allerlei plekken in de wereld. Nederlanders bouwden forten op belangrijke plekken waar de schepen langs voeren. De bewoners moesten werken voor Nederland. Bijvoorbeeld in Zuid-Afrika, waar één van de talen, het Afrikaans, nog steeds veel lijkt op het Nederlands.

WIC

Door het succes van de VOC ontstond het idee om nog een onderneming te beginnen. In 1621 begon Nederland met de West-Indische Compagnie (WIC). De schepen van de WIC voeren een andere route. De Nederlanders kochten goud, zilver en gom in West-Afrika. Maar ook mensen. Die moesten op een vreselijke bootreis meereizen naar Zuid-Amerika. Daar werden ze verkocht op de slavenmarkt. De schepen namen op de terugweg cacao, katoen en rietsuiker mee naar Nederland.

Bronblad 3

Bron: Canonvannederland.nl

Haven van Rotterdam

Poort naar de wereld

vanaf ± 1880 - Tijd van televisie en computers

Nederland leeft voor een groot deel van de handel. Als er één plek is waar je dat goed kunt zien, is het wel Rotterdam. In de Rotterdamse haven komen goederen uit de hele wereld Nederland binnen. Daarna worden ze verder vervoerd naar andere landen.

Rotte + dam = Rotterdam

Het begon allemaal bij de rivier de Rotte. Rond het jaar 1250 werd daar een dam in gelegd. Schepen die bij de dam aankwamen konden niet verder. Met de hand werden spullen overgeladen van kleine rivierboten op grote zeeschepen. Dat was het begin van de haven van Rotterdam.

Vissershaven

In de zestiende eeuw werd Rotterdam een belangrijke vissershaven. Later had Nederland kolonies en voeren schepen vanuit Rotterdam naar die verre gebieden in de wereld. Maar Amsterdam was de belangrijkste haven. Daar woonden ook de belangrijkste ondernemers en werd het meeste geld verdiend.

De Nieuwe Waterweg

Een probleem was dat de haven van Rotterdam vanaf zee niet zo gemakkelijk bereikbaar was. Dit veranderde in de negentiende eeuw onder leiding van ingenieur Pieter Caland (1826-1902). Er werd een vaargeul gegraven van de kust naar de haven: de Nieuwe Waterweg. Voortaan konden grote zeeschepen gemakkelijk bij de Rotterdamse haven komen. Daar werden de goederen overgeladen op kleinere schepen. Die vervoerden de spullen verder over de rivieren, het hele land door en naar het buitenland.

In de haven werden ook nieuwe havenbekkens gemaakt, waar boten konden aanleggen. Met grote hijskranen werden spullen in of uit de boten getild. Dat ging een stuk gemakkelijker en sneller dan met de hand.

Verwoest in de Tweede Wereldoorlog

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het centrum van Rotterdam door de Duitsers plat gebombardeerd. Ook de haven raakte zwaar beschadigd. Na de oorlog werd de haven zo snel mogelijk weer opgebouwd. Want de haven was belangrijk voor de handel.

Steeds groter

Na de oorlog werd de haven van Rotterdam alleen maar groter. Dat kwam vooral door de groeiende handel met Duitsland. Van 1962 tot 2004 was Rotterdam de grootste haven van de wereld. In 2007 werd de Betuwelijn geopend, een spoorlijn speciaal voor goederenvervoer tussen Rotterdam en Duitsland. De Rotterdamse haven bleef groeien, onder andere met de Europoort en de twee Maasvlaktes. Daardoor bleef Rotterdam een belangrijke wereldhaven.

Hoeveel groter kan de Rotterdamse haven nog worden? Is en blijft de haven veilig? Wat is de invloed van de haven op de natuur? Behalve geld is nu ook een gezonde toekomst van de haven belangrijk.

Bronblad 3

Bron: Canonvannederland.nl

De eerste spoorlijn

Alles gaat sneller

1839 - Tijd van burgers en stoommachines

Gaat dat wel goed, met zoveel lawaai en zo'n hoge snelheid? In de negentiende eeuw was niet iedereen blij met de komst van de trein. In 1839 reed ook in Nederland voor het eerst een trein. De trein maakte het hele land beter en sneller bereikbaar.

De eerste spoorlijn

De eerste treinen waren stoomtreinen. Op 20 september 1839 werd de eerste spoorlijn van Nederland feestelijk geopend. De stoomlocomotieven 'Snelheid' en 'Arend' trokken de eerste trein in 25 minuten van Amsterdam naar Haarlem. Tot 1839 was de paardenkoets het snelste vervoermiddel. Die haalde wel 14 kilometer per uur. Of je reisde langzamer maar prettiger met de trekschuit. Terwijl je rustig de krant las, trok een paard op de oever van de rivier de boot voort.

Fabrieken

De trein werd al gauw populair. Er werden meer rails aangelegd, zodat de trein overal in Nederland kon komen. De trein hielp ook de industrie vooruit. Grondstoffen en producten waren gemakkelijker te vervoeren. Fabrieken schoten als padenstoelen uit de grond.

Veel mensen trokken naar de stad om daar te gaan werken in de fabriek. De steden raakten overvol. Mensen woonden in slechte huizen en ze werkten lange dagen voor weinig loon.

Dagje uit met de trein

Rond 1900 was de trein het belangrijkste vervoermiddel in Nederland geworden. Mensen gingen ook voor hun plezier op reis. Daardoor groeide het toerisme. Met de trein kon je een dagje naar het strand van Scheveningen of Zandvoort. Europese steden als Parijs en Berlijn werden bereikbaar. Ook vanuit het buitenland kwamen steeds meer toeristen, naar Amsterdam bijvoorbeeld.

Dezelfde tijd op alle klokken

Voordat de trein kwam, waren er binnen Nederland tijdverschillen. Op de klokken op de kerktorens in Den Haag was het bijvoorbeeld vroeger dan in Zwolle.

Door de trein werd het belangrijk om overal dezelfde vertrek- en aankomsttijd te hebben. Vanaf 1909 werd de standaardtijd ingevoerd. Overal in Nederland wijzen klokken dezelfde tijd aan.

Milieu

Begin twintigste eeuw werd de auto een concurrent voor de trein. Maar de trein is zeker niet verdwenen. Tegenwoordig kiezen mensen voor lange reizen vaker de trein, omdat deze minder slecht is voor het milieu dan het vliegtuig.