



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Door weer en wind: zeereis verhalen en Maritieme geschiedenis

Buskes, Gerike; Duynhouwer, Ina-Maria; Schuyer, Lot; Verleg, Tim

Citation

Buskes, G., Duynhouwer, I. -M., Schuyer, L., & Verleg, T. (Eds.). (2023). Door weer en wind: zeereis verhalen en Maritieme geschiedenis. *Leidschrift*, 38(juni: Door weer en wind. Zeereis verhalen en Maritieme geschiedenis), 1-106. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/3665064>

Version: Publisher's Version
License: [Leiden University Non-exclusive license](#)
Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/3665064>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).



De schepen De Parel, een Oostindis Vaerder, en De Dubbele Arend, een Westindis Vaerder. Beide uit de serie Verscheyde Schepen en Gesichten van Amstelredam. Bron: Wikimedia Commons

Leidschrift

Door weer en wind
Zeereis verhalen en Maritieme geschiedenis

Jaargang 38, nummer 2, juni 2023

Colofon

Kernredactie:

Gerike Buskes
Ina-Maria Duynhouwer
Lot Schuyer
Tim Verleg

Redactie:

Dr. Carolien Stolte
Stijn Berger
Gerike Buskes
Ina-Maria Duynhouwer
Donato Finelli
Wouter Geerts
Koen Klein
Caroline Kreeft
Rajae el Morabet Belhaj
Quin Nugteren
Lot Schuyer
Sem Tuitert
Tim Verleg
Jan Verkoren

Lay-out en kaftontwerp:

Stijn Berger
Tim Verleg

Secretariaat:

Doelensteeg 16
2311 VL Leiden
071-5277205
redactie@leidschrift.nl
www.leidschrift.nl

Zet- en drukwerk:

Ridderprint B.V. Ridderkerk

Comité van Aanbeveling:

Prof. dr. C.A.P. Antunes
Dr. J. Augusteijn
Dr. M.J. Janse
Prof. dr. H.J. Paul
Prof. dr. J.S. Pollmann
Prof. dr. H. te Velde

Illustraties:

De redactie heeft getracht zoveel mogelijk bestaande auteursrechten op illustratiemateriaal te respecteren. Eventuele rechthebbenden kunnen zich wenden tot de redactie.

© 2022 Stichting Leidschrift, Leiden

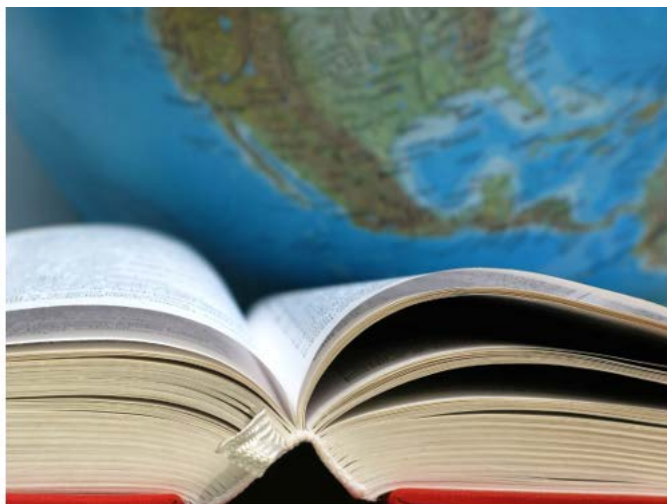
Niets uit deze uitgave mag worden gereproduceerd en/of vermenigvuldigd zonder schriftelijke toestemming van de redactie.

ISSN 0923-9146. Jaargang 38, nummer 2, juni 2023

Leidschrift verschijnt drie maal per jaar. Nummers zijn verkrijgbaar in fysieke en digitale vorm via www.leidschrift.nl. Prijzen vindt u elders in dit nummer. Een jaarabonnement (2022) kost €21,- (studenten €18,-). Het abonnement kan elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd. Opzeggingen dienen drie maanden voor het verschijnen van een nieuw nummer schriftelijk te worden ingediend.

Inhoud

	Redactioneel	5
	Tristan Mostert	7
	Inleiding: persoonlijke verhalen op of overzee	
	Hendrik den Heijer	15
	Willem Cunningham: een Schotse-Nederlander in Oost en West	
	Anita M.C. van Dissel	31
	Impressies van koloniaal Indonesië: Het journaal van marinier Jan Meinders (1840-1841)	
	Jessica den Oudsten	51
	'Doe de groetenis aan alle mooie meisjes die naar mij vragen.' Brifconventie, taalvaardigheid en de belevingswereld van zeelieden, 1750-1810	
	Coen van 't Veer	71
	Twee inheemse helden uit de negentiende-eeuwse Nederlands-Indische literatuur: Over de waarde van koloniale literatuur voor historisch onderzoek	
	Anne de Klerk and Jelle Lammerts van Bueren	89
	America or the Poorhouse: Broader Migration Patterns of the Early 20th Century and Individual Maritime Stories	
	Personalia	105
	Mededelingen	107



Studeren À la Carte: Bij ons leer je de wereld kennen

Wilt u uw kennis verbreden op universitair niveau, maar wilt u niet meteen een hele studie volgen? Dan biedt Studeren à la carte u de ideale mogelijkheid!

De Faculteit der Geesteswetenschappen is uniek in haar rijkdom op het gebied van (kunst)geschiedenis, regiostudies en taal- en letterkunde. Haar expertise en aanbod beslaan niet alleen Europa maar vrijwel de hele wereld. U als à la carte-cursist, kunt tot de verbeelding sprekende kennis opdoen, die uw kijk op de wereld aanzienlijk kan verbreden.

Studeren à la carte biedt u de mogelijkheid om cursussen te volgen op een of meerdere van de volgende gebieden:

- Communicatie en educatie
- Cultuur en geschiedenis
- Gedrag en maatschappij
- Muziek, beeldende kunst en vormgeving
- Religie en filosofie
- Taalkunde

Mogelijkheden genoeg: u heeft de keuze uit ruim 200 cursussen.

Vooropleiding is niet vereist, maar kennis op VWO-niveau en een goede leesvaardigheid in het Engels zijn wenselijk.

Voor meer informatie over de aanmeldprocedure, roosters, kosten en betaling, zie:

www.universiteitleiden.nl/onderwijs/overig-onderwijs/contract-en-aanschuifonderwijs/studeren-a-la-carte

Beste lezer,

Met trots presenteren wij u het juninummer van Leidschrift, dat volledig gewijd is aan de betoverende wereld van zeereis verhalen. In dit nummer nemen wij u mee op een avontuurlijke reis over de uitgestrekte oceanen. Met aandacht voor onderbelichte aspecten van zeereis verhalen duiken wij dieper in de ervaringen van zeelieden, mariniers en nog veel meer. Het geeft een voorproefje van de rijkdom aan verhalen en mysteries die verborgen liggen in de archieven van maritieme geschiedenis. Wij hopen dat deze publicatie uw interesse wekt en een stimulans vormt om dieper in deze fascinerende wereld te duiken.

Namens de gehele redactie willen wij u bedanken voor uw voortdurende steun aan Leidschrift. Wij hopen dat dit juninummer uw verbeelding prikkelt, uw kennis verrijkt en u meeneemt op een enerverende reis door de wereld van zeereis verhalen.

Wij wensen u veel leesplezier!

Inleiding: persoonlijke verhalen op of overzee

Tristan Mostert

In 2010 schreef de Amerikaanse historicus Tonio Andrade een artikel waarin hij poogde inzicht te geven in persoonlijke ervaringen in en rond het VOC-fort Zeelandia op Taiwan, toen het in 1661-1662 door de Chinese krijgsheer Koxinga werd belegerd. Het artikel gaf aandacht aan de dagelijkse ervaringen van een aantal hoge VOC-functionarissen, maar richtte zich vooral op gewone mensen: twee Afrikaanse jongens, een Chinese boer die besloot naar de Nederlanders over te lopen en een Nederlandse vrouw die door een kanonskogel werd getroffen terwijl ze de was deed onder de muren van het kasteel. Hij besloot zijn artikel met de oproep:

We global historians can be proud of the work we do to understand the structures and processes of world history. Yet we should also use our unique position as custodians of the world's past to be mediums, to bring alive, just for a few pages, some of the people who inhabited those structures and lived through those processes, using what Braudel called the most important tool of the historian: imagination. There are stories out there waiting to be told, traces in the archives that can provide individual perspectives on the great historiographical issues that are the core concern of our discipline. Perhaps as you read this, you're thinking of one. Please tell it. Let's bring the history of our interconnected world to life, one story at a time.¹

Dit nummer van *Leidschrift* doet dat in zekere zin. Het staat in het teken van persoonlijke verhalen, ervaringen en drijfveren uit een maritieme of koloniale context, met name van diegenen wiens stem in het archief meestal nauwelijks te horen is.

Soms is voor het vertellen van zo'n persoonlijk verhaal niet eens heel veel verbeeldingsvermogen nodig, omdat sommige bronnen er direct inzicht in geven. Juist in de Nederlandse geschiedschrijving is er een specifieke naam voor zulke bronnen: egodocumenten. Historicus Jacques Presser introduceerde deze term in de jaren '50 van de vorige eeuw als

¹ T. Andrade, 'A Chinese Farmer, Two African Boys, and a Warlord. Toward a Global Microhistory', *Journal of world history* 21 (2010) 573–591: 591.

overkoepelende aanduiding voor ‘die historische bronnen, waarin de gebruiker zich gesteld ziet tegenover een “ik” of een enkele keer (Caesar, Henry Adams) een “hij”, als schrijvend en beschrijvend subject voortdurend in de tekst aanwezig.’² De term is daarmee zeer breed: ze maakt geen onderscheid tussen de memoires van Romeinse keizers en een brief van een vrouw aan haar man overzee.

Presser smeedde de term nadat hij in 1949 de opdracht van het RIOD³ kreeg om een geschiedenis te schrijven van de Nederlandse joden tijdens de Duitse bezetting. In het schrijven van deze geschiedenis werd Presser zelf onmiddellijk geconfronteerd met zowel de waarde als de beperkingen van zulke persoonlijke bronnen. Zich voor een belangrijk deel baserend op interviews met zowel slachtoffers als daders, zag hij dat herinneringen en ervaringen soms zo pijnlijk of zover weggedrukt waren dat de geïnterviewde er niet over kon vertellen. Anderzijds bleken herinneringen niet altijd betrouwbaar en verdraaiden sommige geïnterviewden, al dan niet bewust, de gebeurtenissen en hun eigen rol daarin. Het boek dat het resultaat was van zijn onderzoek, *De Ondergang*, werd niet onverdeeld enthousiast ontvangen: in een tijd waarin historisch onderzoek juist objectief en kwantificeerbaar werd geacht te zijn, werd Presser’s boek door veel critici als te subjectief gezien. Presser zelf stierf voor hij een uitgebreide studie aan het egodocument in brede zin kon wijden. De brede, neutrale term voor persoonlijke bronnen vond echter weerklank en vele historici, in Nederland en daarbuiten, hebben deze sindsdien omarmd en het egodocument voorwerp van onderzoek gemaakt.⁴

Heden ten dage is er veel meer belangstelling voor persoonlijke, subjectieve ervaringen – soms als voorwerp van onderzoek op zich, zoals in studies die emoties en het gevoelsleven tot onderwerp hebben.⁵ Daarnaast is de afgelopen decennia het bewustzijn gegroeid dat zulke persoonlijke

² Hier geciteerd uit R. Dekker, ‘Egodocumenten en (literatuur)geschiedenis. Een inleiding’, *Biografie bulletin* 3 (1993) 102.

³ Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, de vroegere naam van het huidige NIOD Instituut voor oorlogs-, holocaust- en genocidestudies.

⁴ R. Dekker, ‘Introduction’ in: idem. ed., *Egodocuments and history. Autobiographical writing in its social context since the Middle Ages* (Hilversum 2002) 7-20.

⁵ Bijvoorbeeld R. Boddice, *The History of Emotions* (Manchester 2018); Een mooi voorbeeld binnen de Nederlandse maritieme en koloniale geschiedenis is D. van Zyl-Hermann, “‘Gy kent genoeg mijn gevoelig hart.’ Emotional life at the occupied Cape of Good Hope, 1798-1800,” *Itinerario* 35:2 (2011) 63-80: 67.

bronnen ook blinde vlekken in officiële of ambtelijke archieven kunnen blootleggen of opvullen. Soms zijn egodocumenten afkomstig van diegenen wiens levens en ervaringen verder nagenoeg onzichtbaar zijn in archieven. Persoonlijke ervaringen geven daarnaast niet alleen een aanvullend perspectief op historische gebeurtenissen, maar kunnen ook nieuw licht werpen op de aard en toedracht van die gebeurtenissen zelf. In een oorlogssituatie bijvoorbeeld, verdoezelen of verdraaien ook officiële instanties vaak gebeurtenissen en hun eigen rol daarin. Persoonlijke verslagen kunnen daar, in een interessante omkering van de kritiek die Presser te verduren kreeg, een tegenwicht voor bieden. In dat kader suggereert de Leidse historicus Thijs Brocades Zaalberg bijvoorbeeld om voor een zo volledig mogelijk beeld van koloniale conflicten verschillende soorten bronnenmateriaal te combineren en in de analyse steeds verder af te dalen: van officiële stukken over politiek en diplomatie, naar militaire strategie en uiteindelijk de dagelijkse ervaring van de oorlog door diegenen die hem vochten. Voor die laatste stap zijn egodocumenten onontbeerlijk.⁶

Hoe gevarieerd het materiaal op dit gebied is, zal spreken uit de verschillende bijdragen aan dit nummer. Het is echter leuk en zinnig hier kennis te maken met een aantal belangrijke verzamelingen en archieven met zulk materiaal. Sinds 1908 geeft de Linschoten-Vereeniging Nederlandse reisverslagen en -verhalen uit. Niet elk reisverslag is per se een egodocument; het logboek dat op expedities altijd werd bijgehouden was vaak in de eerste instantie een officieel verslag om verantwoording af te leggen aan opdrachtgevers of geldschietters. Hoe fascinerend we de verslagen van, zeg, de expedities van Abel Tasman of de eerste Nederlandse vloten naar Azië ook mogen vinden, ze voldoen maar ten dele aan Presser's definitie van een bron 'waarin de gebruiker zich gesteld ziet tegenover een "ik" [...] voortdurend in de tekst aanwezig.'⁷

Het journaal van de Schots-Nederlandse WIC-koopman Willem Cunningham, dat de leidraad vormt van de bijdrage van Henk den Heijer aan dit nummer, is zo'n officieel verslag – ongepubliceerd en te vinden in de archieven van de Oude WIC. Uit dat journaal maken we in de eerste plaats de details op over de tragische lotgevallen van de WIC-vloot waarop

⁶ Zie b.v. A. Schrikker e.a. eds., *Nederlands kolonialisme, van archief tot geschiedschrijving. Een gids voor onderzoekers* (Leiden, te verschijnen 2023), in het bijzonder de bijdragen van P. van Schooten en T. Brocades-Zaalberg.

⁷ Hier geciteerd uit R. Dekker, 'Egodocumenten en (literatuur)geschiedenis. Een inleiding', *Biografie bulletin* 3 (1993) 102.

Cunningham in 1625 diende, en die eindigden met twee bloedig afgeslagen aanvallen op het Portugese fort El Mina. Cunningham's verslag beschrijft de gebeurtenissen indringend, maar zijn eigen ervaringen en indrukken lijken in het journaal, uiteindelijk bedoeld voor de Zeeuwse WIC-bewindhebbers ter verslaglegging van de expeditie, een ondergeschikte rol te spelen. Wel plaatst Den Heijer dit verslag uitgebreid in context van het eerdere en verdere leven van Cunningham, ook rijk aan overzeese avonturen. Het roept bij Den Heijer vooral de vraag op wat een Schotse Nederlander, die een veel veiliger en vermoedelijk ook lucratiever carrière had kunnen hebben in de Schotse gemeenschap in Veere, ertoe dreef telkens weer een nieuw hachelijk overzees avontuur aan te gaan. Persoonlijke nieuwsgierigheid en avonturierszin lijken voor hem, zoals ook voor enkele andere bekende reizigers uit deze periode, een belangrijke drijfveer te zijn geweest.

Sommige bewaard gebleven reisverslagen waren echter privé en hierin vinden we vaak wel degelijk een sterke persoonlijke dimensie.⁸ De waarde van zulke documenten, maar ook de wijze waarop men ze 'tussen de regels door' kan (en moet) lezen, komen sterk naar voren in het artikel van Anita van Dissel. Haar bijdrage aan dit nummer onderzoekt een niet eerder gepubliceerd egodocument: het persoonlijke dagboek van Jan Meinders, marinier aan boord van het fregat *Rotterdam* in 1840-1841. Hoewel op het eerste gezicht een 'onbeduidend notitieboekje, opgeborgen in het depot van het Scheepvaartmuseum', bevat het een schat aan informatie over het dagelijks leven van een marinier in Nederlands-Indië: de ziektes die huishielden onder het militaire personeel en de maatregelen die daartegen werden genomen, de cultuurschok en heimwee die veel Nederlanders in Azië ervoeren. Niet alleen contextualiseert Van Dissel die belevenissen en ervaringen op basis van algemene literatuur en de ervaringen van tijdgenoten; ook laat ze, door expliciet in te gaan op de vraag waar Meinders *niet* over schrijft, zien welke zaken in de 19^{de} eeuw vanzelf spraken. Zo lijkt Meinders – net als vrijwel al zijn tijdgenoten – geen bedenkingen te hebben tegen het gewelddadige optreden van de Nederlanders in de archipel, of de koloniale overheersing in het algemeen.

⁸ Ook de Linschoten-Vereeniging publiceert veel van zulke persoonlijke verslagen, bijvoorbeeld: A. Weber en S. van Zanen eds., *Kunstenaar op Java. De reisdagboeken en natuurtekeningen van Pieter van Oort (1825-1833)*, Werken Linschoten-Vereeniging 119 (Zutphen 2021); W.F.J. Mörzer Bruyns ed., *Het goud in mijn beurs in plaats van op de rok. De 'Herinneringen' van koopvaardijkapitein Cornelis Abrahamsz jr. (1802-1879)*, Werken Linschoten-Vereeniging 121 (Zutphen 2022).

Een bijzondere collectie egodocumenten wordt gevormd door de persoonlijke brieven in de zogenaamde *Prize Papers* – correspondentie die door Engelse schepen werd buitgemaakt in de verschillende zeeoorlogen tussen 1652 en 1815, en daarna bewaard bleef in het Engelse admiraliteitsarchief. Door de vele maritieme conflicten tussen de Nederlanden en Engeland komt maar liefst een kwart van de daar bewaard gebleven correspondentie van Nederlandse schepen. Per saldo is hierdoor een greep uit Nederlandse overzeese correspondentie bewaard gebleven van maar liefst 38.000 brieven. De collectie was onderwerp van verschillende ontsluitingsprojecten en is sinds 2019 geheel digitaal beschikbaar en doorzoekbaar.⁹ Met reden zijn deze collecties een veelgebruikte bron, niet alleen voor onderzoek naar het leven op en overzee, maar ook naar bijvoorbeeld variaties en ontwikkelingen in de Nederlandse taal.

Jessica den Oudsten, die zelf betrokken was bij het digitaliseren van de brieven, gaat in haar bijdrage aan dit nummer niet alleen in op hun inhoud, maar ook op de praktijk en conventies die bij het schrijven van een brief kwamen kijken. Ze laat voorbeelden zien van brieven die niet (of niet helemaal) door de afzender waren geschreven: als men het schrijven niet voldoende machtig was, kon men gebruik maken van de diensten van een professionele briefschrijver. Deze putte vaak uit een repertoire van standaardformuleringen. Echter, ook als zeelieden en migranten hun eigen brieven schreven, zien we daarin terugkerende elementen in opbouw en formulering: stijlconventies van de 18^{de}-eeuwse brief. Naast inzichten in de praktijk van het briefschrijven geven de door haar onderzochte brieven ook inzicht in de drijfveren van de briefschrijvers – zoals de eindeloze pogingen met eigen handeltjes wat geld te verdienen. Al met al krijgen we door de brieven een prachtig inkijkje in de leefwereld van mensen over wie, zoals Den Oudsten benadrukt, uit andere bronnen ‘vrijwel niets bekend is’.

De andere twee bijdragen aan dit nummer gooien het over een heel andere boeg dan het egodocument en proberen niet-gehoorde stemmen hoorbaar te maken op basis van andere soorten bronnen. Coen van 't Veer brengt in zijn bijdrage de mentaliteit en belevingswereld van de koloniale samenleving in beeld door twee laat 19^{de}-eeuwse Nederlands-Indische romans te onderwerpen aan representatieanalyse. Juist door twee wat minder canonieke en bekende werken te analyseren, brengt zijn bijdrage aspecten van

⁹ Tussen 2008 en 2013 verschenen bij de Walburg Pers bijvoorbeeld de ‘Sailing letters journals’, die een selectie aan brieven uitlichtten en uitgebreid van context voorzagen. De volledige collectie is te vinden op <https://prizepapers.huylens.knaw.nl/>.

de koloniale samenleving in beeld die buiten het dominante discours van de periode vielen. Zoals hij betoogt, worden ‘in *middlebrow*-literatuur vaker de grenzen van een dominant discours [...] afgetast door andere stemmen of tegengeluiden te laten klinken.’ In de eerste van de geanalyseerde romans is de held en hoofdpersoon Narud ‘de Maleijer’, die de taak krijgt een Nederlandse jongen op zijn reis naar Nederland te begeleiden en onderweg een toonbeeld van moed en rechtschapenheid. In de andere is een doorslaggevende heldenrol weggelegd voor een Javaanse *Njai*, een concubine. Niet alleen, zo betoogt Van ’t Veer, laten romans de ‘ideologie, preoccupaties en obsessies’ zien van een periode en samenleving; ook gingen juist de schrijvers van deze wat minder hoog aangeslagen romans tegen de koloniale ideologie en tijdgeest in door juist inheemse protagonisten neer te zetten als heldhaftig en als een moreel voorbeeld voor de Nederlandse kolonialen.

De bijdrage van Anne de Klerk en Jelle Lammerts van Bueren tenslotte, brengt de persoonlijke motieven van reizigers met de Holland-Amerika Lijn in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw in beeld, juist door een statistische analyse te doen van een grote dataset aan reizigersgegevens. Door de gegevens uit het jaar 1901 te beschouwen in de politieke en economische ontwikkelingen in Europa in deze periode, laten zij bijvoorbeeld zien dat de doorlopende politieke onrust in Oostenrijk-Hongarije een zeer belangrijke drijvende kracht was achter migratie naar Amerika: meer dan 6000 van de in totaal 20.000 passagiers van dat jaar waren afkomstig uit Oostenrijk. Bij nadere beschouwing blijken de ruim 2500 passagiers uit Frankrijk ook op drift geraakt door de politieke onrust in het Habsburgse Rijk: het overgrote merendeel van hen bestond uit Joden die diezelfde onrust waren ontvlucht en in Frankrijk waren opgevangen. De grote toestroom bracht Frankrijk ertoe een deel van deze vluchtelingen door te sturen naar Noord-Amerika. De bijdrage zoomt tevens nader in op persoonlijke motieven en ervaringen van reizigers en migranten, door twee individuele reizigers in meer detail te bekijken. Zulk bronnenmateriaal is dun gezaaid: de ervaringen die kunnen worden besproken zijn die van de beroemde Nederlandse vliegtuigbouwer Anthony Fokker en die van de Duitse schrijver Thomas Mann, die in de jaren ’20 en ’30 de overtocht maakten en die wellicht niet volledig representatief zijn voor de gemiddelde reiziger. Fokker bijvoorbeeld, reisde eersteklas, en Mann merkte op dat zijn tafelgezelschap aan boord wel van een bijzonder laag intellectueel niveau was. Evengoed vertegenwoordigen deze twee beroemde reizigers belangrijke motieven van de reizigers en migranten in het algemeen: Fokker zocht nieuwe economische kansen in Amerika,

omdat er in het Nederland van het interbellum niet voldoende interesse was in luchtvaarttechniek; Mann ontvluchtte het repressieve politieke klimaat in het Duitsland van de jaren '30. Zo geven deze twee beroemde reizigers alsnog bredere inzichten in de drijfveren van de massa's mensen die in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw de oversteek maakten.

Al met al laten de bijdragen aan dit nummer een scala aan manieren zien waarop men onderzoek kan doen naar de motieven en ervaringen van diegenen die hun geluk op of overzee zochten, en de (vaak koloniale) leefwereld waarin ze zich bewogen. Egodocumenten bieden hier soms een unieke inkijk in, hoewel ook deze, zoals elke bron, een kritische benadering vergen, en slechts één van vele wegen tot zulke inzichten bieden. De bijdrages aan dit nummer analyseren daarnaast ook officiële documenten, passagiersgegevens, en romans. Elk van de bijdragen brengt de mensen in beeld die zich bewogen door de historische structuren en processen waar we vaak in vogelvluchtperspectief over schrijven. Zo stelt dit nummer ons in staat om op verschillende manieren kennis te maken met hun individuele drijfveren, perspectieven en ervaringen.

Willem Cunningham: een Schotse-Nederlander in Oost en West

Hendrik den Heijer

Inleiding

Neil Armstrong zette in 1969 als eerste mens zijn voet op de maan en sprak daarbij de legendarische woorden ‘that’s one small step for man, one giant leap for mankind’. Hij en zijn mede-astronauten wisten dat er aanzienlijke risico’s aan hun maanreis kleefden, de kans dat zij die niet zouden overleven was groot. Maar nieuwsgierigheid naar onbekende gebieden, lef en de kans om bij terugkeer ‘eeuwige’ roem te verwerven, zetten mensen als Armstrong aan tot risicovolle tochten. Hoe zat het met vroegere reizigers naar verre oorden, wat waren hun motieven en wat hebben zij ons nagelaten; vonden zij hun reizen ook ‘one giant leap for mankind’ of waren zij bescheidener in hun uitingen?

Veel reizigers schreven in het verleden verslagen over hun tochten die al dan niet zijn gepubliceerd. Hun gedrukte journalen zijn geliefd leesvoer voor de *armchair traveller*, die de geborgenheid van zijn huis verkiest boven een riskante reis. De Griek Herodotus is een van de oudste en tevens bekendste reizigers die zijn ervaringen op schrift heeft gesteld. Ook hij wordt nog steeds gelezen. Herodotus bezocht in de vijfde eeuw v. Chr. grote delen van Europa, Noord-Afrika en het Midden-Oosten. Hij beschreef in zijn *Historiën* de imponerende Egyptische piramiden en tal van andere wetenswaardigheden die hij zag, maar ook de geschiedenis van de gebieden die hij bezocht. Daarmee vestigde hij zijn naam als vader der geschiedschrijving. Reizigers naar onbekende en soms onbewoonde streken beschreven de landen waar zij doorheen trokken en de eilanden die zij bezochten met verbazing en verwondering, maar of zij hun reis ook een enorme stap voor de mensheid noemden zoals Neil Armstrong dat deed, is maar de vraag. Hun nieuwsgierigheid en verwondering maken wel dat de verslagen van bijvoorbeeld de Venetianen Marco Polo, die in de twaalfde eeuw China bezocht, en Antonio Pigafetta, die aan het begin van de zestiende eeuw via Straat Magellaan rondom de wereld zeilde, nog steeds herdrukt en gelezen worden.

Ook Nederlandse en buitenlandse zeelieden in dienst van Nederlandse handelscompagnieën hebben reisverhalen en journalen nagelaten, waarvan een aantal is gedrukt en vertaald. In de zeventiende eeuw behoorden hun

pennenvruchten tot de populairste literatuur in de Republiek en daarbuiten.¹ Vanaf het eind van de zestiende eeuw maakten zeelieden in dienst van compagnieën reizen naar Azië, Afrika en Amerika, een enkeling zelfs naar gebieden waar nog geen Europeaan was geweest. Bijvoorbeeld Willem Schouten en Jacob le Maire, die Kaap Hoorn ontdekten, en Abel Tasman, die als eerste Europeaan Nieuw-Zeeland aandeed. Hun gepubliceerde journalen waren destijds bestsellers. De hoofdreden van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC) en de West-Indische Compagnie (WIC) voor dergelijke expedities was handel en financieel rendement, maar die expedities konden ook uitmonden in een gewapende strijd tegen concurrenten overzee. Hun personeelsleden hadden veelal andere motieven om aan te monsteren op compagnieschepen. Die varieerden van de noodzaak tot het verwerven van inkomen en het opbouwen van een carrière tot aan nieuwsgierigheid en zucht naar avontuur. Soms zijn hun motieven moeilijk te scheiden, maar bij Caspar Schmalkalden en Zacharias Wagner speelde nieuwsgierigheid ongetwijfeld de hoofdrol. Dat kunnen we afleiden uit hun manuscripten over hun belevenissen in Azië en het Atlantische gebied, die naast beschrijvingen van gebieden en gebeurtenissen ook interessante tekeningen en aquarellen bevatten. Ze zijn destijds nooit uitgegeven, maar worden nog steeds door historici en kunsthistorici bestudeerd om de vroegmoderne wereld overzee via hun pen en ogen te duiden.

Niet alle zeventiende- en achttiende-eeuwse reizigers zijn zo bekend als de hierboven beschreven personen. Toch heeft een aantal van hen, al dan niet in opdracht van een compagnie, interessante journalen nagelaten die zich in diverse archieven bevinden en inzicht bieden in hun belevenissen overzee. Een van hen was Willem Cunningham, die tussen 1612 en 1628 tweemaal in dienst van de VOC naar Azië is gereisd, en eenmaal aan een WIC-expeditie in het Atlantische gebied heeft deelgenomen. Zijn journaal van de expeditie naar Afrika en Amerika ligt in het Nationaal Archief in Den Haag. Wat waren zijn drijfveren om naar Oost en West te gaan en wat beleefde hij daar?

¹ V.D. Roeper en G.J.D. Wildeman, *Reizen op papier. Journalen en reisverslagen van Nederlandse ontdekkingsreizigers, kooplieden en avonturiers* (Zutphen 1996) 135-137. Zie voor gedrukte verslagen van Duitsers in Nederlandse dienst S.P. PHonoré Naber (red.), *Reisebeschreibungen von deutschen Beamten und Kriegsleuten im Dienst der Niederländischen West- und Ost-Indischen Kompagnien 1602-1797*, 13 delen ('s-Gravenhage 1930-1931).

Schotten in Zeeland

Willem Cunningham was een telg van een oude Schotse clan, waarvan enkele leden zich in de zestiende eeuw voor zaken in het Zeeuwse Veere hadden gevestigd. De Veerse relatie met Schotland stamt uit de tijd van de edelman en heer van Veere Wolfert VI van Borselen, die in 1444 trouwde met de Schotse prinses Mary Stuart. De dynastieke band die daardoor ontstond, werkte ook lang door in de handelsrelatie tussen de Zeeuwse stad en Schotland. Zo kozen de Schotten in 1541 Veere als stapelplaats voor hun exportproducten. Vanaf dat jaar had Veere het monopolie op de handel en distributie van Schotse producten in de Nederlanden, waaronder zalm, boter, huiden en wol.² Vooral het laatste product was essentieel voor de nabij gelegen Vlaamse lakenindustrie. Een aantal Schotse kooplieden vestigde zich in Veere om ter plaatse de handel tussen hun landgenoten en Nederlandse kooplieden te regelen. In ruil voor de voordelen die Veere van deze handelsrelatie genoot, kregen de Schotten in de stad een aantal privileges, waaronder vrijstelling van lokale belastingen.³ Bovendien vielen zij niet onder het Nederlandse, maar onder het Schotse recht, en kregen zij een eigen kapel en begraafplaats in de stad. Aan het hoofd van de Schotse gemeenschap stond een conservator, die door de koninklijke Schotse steden was aangesteld om hun privileges in Veere te beschermen.

Thomas Cunningham sr., Willems vader, was in 1554 in het Schotse Dumfries geboren en in 1579 naar de Nederlanden verhuisd, waar hij als soldaat in het Schotse regiment had gediend, dat onder Willem van Oranje tegen de Spanjaarden vocht. Twee jaar later vestigde hij zich als koopman in Veere en sloot zich aldaar aan bij de Schotse stapel. Hij klom binnen de organisatie op tot vice-conservator. Thomas sr. zou tot aan zijn dood in 1629 in Veere blijven wonen en trouwde er met vijf verschillende Nederlandse vrouwen. Bij vier van zijn voortijdig overleden echtgenotes kreeg hij negen kinderen, vijf jongens en vier meisjes, van wie er drie op jonge leeftijd overleden. Zijn nazaten behoorden, net als Thomas sr. zelf, tot de midden en

² Zie voor een korte geschiedenis van de Schotse stapel M. van Wijngaarden, 'Een stapel problemen. De Schotse handel in Veere' in: *De Wete*, 48-1 (2019) 29-34.

³ V. Enthoven, 'Thomas Cunningham (1604-1669): Conservator of the Scottish Court at Veere' in D. Dickson, J. Parmentier en J.H. Ohlmeyer (eds.), *Irish and Scottish Mercantile Networks in Europe and Overseas in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Gent 2007) 43.

hogere klassen die een goed bestaan in de Republiek opbouwden.⁴ Zo ook zijn laatste in 1604 geboren zoon Thomas jr.; hij bracht het tot conservator van de Schotse stapel te Veere en kwam daarmee een stapje hoger op de maatschappelijke ladder dan zijn vader.

Willem Cunningham werd op 10 mei 1592 in Veere geboren als derde zoon van Thomas sr. en diens tweede vrouw Fransijnken Borselaers.⁵ Zijn vooruitzichten op een mooie carrière waren goed, net als die van zijn broers en halfbroers. Willem was, zo blijkt uit zijn latere carrière, intelligent en beschikte over leidinggevende capaciteiten. Het lag voor de hand dat hij in de voetsporen van zijn vader zou treden en als gerespecteerd koopman een vooraanstaande positie in de Schotse gemeenschap in Veere zou gaan bekleden. Maar die keuze heeft Willem Cunningham niet gemaakt. In 1612 vertrok hij als jongeman met een VOC-schip naar de Oost en ging een avontuurlijk leven tegemoet, waarin hij veel plaatsen in Azië en later in het Atlantische gebied zou bezoeken. Het is niet erg waarschijnlijk dat hij de keuze voor een bestaan overzee uit geldgebrek of op het vooruitzicht van een mooie carrière heeft gemaakt. De Schotse stapel in Veere bood hem immers uitstekende kansen op een succesvol leven. Bovendien liep hij in Europa minder risico op een voortijdige dood door schipbreuk of een of andere tropische ziekte. Nu, ruim vier eeuwen later, kan niet met zekerheid worden vastgesteld waarom Cunningham naar Azië en het Atlantische gebied is vertrokken. Uit het hieronder volgende relaas over zijn leven overzee wordt alsnog gepoogd zijn motieven daarvoor te duiden.

Opperkoopman in Siam

Willem Cunninghams eerste verblijf in Azië is schaars gedocumenteerd. Gezien zijn afkomst uit een koopliedenfamilie en zijn leeftijd op het moment van vertrek, is de kans groot dat hij als assistent of onderkoopman bij de VOC in dienst is getreden, een van de laagste posities voor een commerciële loopbaan in Azië. Zijn gage lag tussen de 24 en 36 gulden per maand.⁶ In de

⁴ Zie voor de genealogie van het geslacht Cunningham in Veere de website <http://daktari.antenna.nl/cunningh.htm>.

⁵ Zeeuws Archief (ZA), Archief familie Van Borselen van der Hooge (AvBvdH) 141, Memoriaal van Thomas Cunningham jr. 42.

⁶ J.R. Bruijn, F.S. Gaastra en I. Schöffner (red.), *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, Vol.1 (The Hague 1987) 210.

eerste decennia van de zeventiende eeuw duurde een uitreis naar Azië ongeveer tien à elf maanden; een lange reis waarop Cunningham te midden van het gewone scheepsvolk dicht opeen gepakt leefde en werkte. Een spiegelretourschip van gemiddelde grootte – tussen de 35 en 40 meter lang – telde 80 tot 100 opvarenden. De schepen volgden een vaste route, waarbij zij gebruik maakten van gunstige, proefondervindelijk vastgestelde zeestromingen en passaatwinden. Na het passeren van Het Kanaal ging het zuidwaarts naar de Kaapverdische Eilanden waar vers water en beperkte hoeveelheden proviand werden ingenomen. Kaap de Goede Hoop was de volgende en belangrijkste stop voordat de schepen door de Indische Oceaan noordoostwaarts zeilden naar Straat Soenda, om ten slotte bij de compagniefactorij op Bantam (West-Java) te arriveren.

Tijdens de uitreis maakte Cunningham kennis met de grondbeginselen van het zeemansvak, die hem later in het Atlantische gebied van pas zouden komen, en hij leerde veel over andere zaken zoals het belang van discipline en de organisatie aan boord.⁷ Waarschijnlijk was hij een snelle leerling die al tijdens de uitreis opviel bij zijn superieuren. Alleen dan is zijn snelle carrière in Azië te verklaren. Willem Cunningham kwam na zijn aankomst op Java uiteindelijk in het koninkrijk Siam terecht, waar de VOC drie handelsposten had in Sangora, Patani en Ayutthaya. De laatste plaats was de hoofdstad van Siam die niet aan zee lag, maar tachtig kilometer landinwaarts aan de rivier Meinam. De factorij in Ayutthaya was de belangrijkste compagnievestiging van waaruit de handel van beide andere vestigingen in Siam werd aangestuurd. Cornelis van Nijenrode leidde die factorij. Hij onderhield diplomatieke contacten met het hof en probeerde er zo gunstig mogelijke handelsvoorwaarden voor de VOC te bedingen.⁸ De handelsposten in Siam waren overigens niet van belang voor de inkoop van Aziatische producten voor de Europese markt, maar wel interessant voor de ontwikkeling van de intra-Aziatische handel die de Compagnie veel winst opleverde. Zo leverde Siam sappanhout, tin en hertenvellen die elders in Azië tegen peper, specerijen en andere in Europa gewilde producten werden geruild.⁹ Het leven in Ayutthaya met zijn vele tempels, imposante met bladgoud bedekte Boeddhabeelden en paleizen was aangenaam voor Europeanen, zeker voor

⁷ H. Ketting, *Leven, werk en rebelle aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)* (Amsterdam 2002) 97-106.

⁸ L. Blussé, *Bitters bruid. Een koloniaal huwelijksdrama in de gouden eeuw* (Amsterdam 1998) 41.

⁹ F.S. Gaastra, *Geschiedenis van de VOC. Opkomst. Bloei en ondergang* (Zutphen 2012) 53.

degenen die aanzienlijke posities hadden zoals Van Nijenrode. Dat gold ook voor de avontuurlijk ingestelde Willem Cunningham. Hij moet zijn ogen hebben uitgekeken in de exotische stad, waarin sober geklede boeddhistische monniken en met goud omhangen edelen het straatbeeld vulden. Cunningham maakte er carrière en bereikte de rang van opperkoopman, de op een na hoogste functie op de factorij in Ayutthaya, met een salaris van 45 gulden per maand.¹⁰ Maar Siam bood Willem meer dan een mooie positie; hij kreeg er ook een relatie met een inheemse vrouw waaruit in 1617 een meisje werd geboren. Cunningham gaf haar de naam Franchina naar die van zijn moeder. Zijn dochter trouwde in 1634 in Batavia met Thomas Pedel, een militair in VOC-dienst.¹¹ Het echtpaar verbleef lange tijd op Formosa (het huidige Taiwan), dat in handen was van de Compagnie. Franchina overleed in 1659 op het eiland en haar man Thomas zou er in 1661 sneuvelen in de strijd tegen de Chinese krijgsheer Coxinga die Formosa op de Nederlanders veroverde.¹²

Cunninghams superieuren riepen hem in september 1621 naar Java. Twee jaar eerder had gouverneur-generaal Jan Pietersz. Coen daar na een bloedige aanval de plaats Jakatra met de grond gelijk gemaakt en op de puinhopen de stad Batavia gesticht. Daarmee had de VOC het felbegeerde centrum van waaruit zij haar handelsrijk in Azië kon bestieren. Batavia werd het rendez-vous waar de handelsvloeten vanuit de Republiek arriveerden en volgeladen met peper, specerijen en andere Aziatische waren weer naar patria terugkeerden. Willem Cunningham arriveerde in Batavia toen de stad nog in opbouw was. Batavia lag in een moerasachtig gebied en had nog geen vestingwerken die bescherming boden tegen aanvallen van Javanen die de Nederlandse indringers wilden verdrijven.¹³ Voor Cunningham was het leven in Batavia in opbouw aanzienlijk primitiever dan in het aangename, goed ontwikkelde Ayutthaya. De duizenden slaven en Javaanse en Chinese arbeiders die Batavia moesten opbouwen, zullen de sfeer in de stad niet aangener hebben gemaakt. Maar Cunningham leerde daardoor ook andere, rauwere kanten van het leven in Azië kennen. Waarom de bestuurders hem

¹⁰ S. Murdoch, 'The good, the bad and the anonymous: a preliminary survey of Scots in the Dutch East Indies 1612-1707' in: *Northern Scotland. The journal of the centre for Scottish studies* 22 (Aberdeen 2002), 65.

¹¹ *Journal of the Dutch Burgher Union of Ceylon*, Vol.2 no.3 (September 1909) 120.

¹² Zie <http://daktari.antenna.nl/cunningh.htm>.

¹³ H.E. Niemeijer, *Batavia. Een koloniale samenleving in de 17^{de} eeuw* (Amsterdam 2005) 24-26.

naar Batavia hebben gehaald, is onbekend. Mogelijk was dit vanwege zijn kennis van de Maleise taal en zijn leidinggevende kwaliteiten die van pas kwamen bij het aansturen van bouwwerkzaamheden in de stad. Maar erg lang heeft hij het in Batavia niet uitgehouden. Nog geen jaar na zijn aankomst vroeg hij zijn superieuren om repatriëring naar de Republiek. Zij honoreerden zijn verzoek; Willem werd als opperkoopman over twee retourschepen aangesteld waarmee hij in 1623 in de Republiek arriveerde.¹⁴

Plannen voor een Zuid-Atlantisch imperium

Toen Willem Cunningham in de Republiek arriveerde, waren de bewindhebbers van de in 1621 opgerichte WIC bezig met de voorbereiding van een grote aanval op de Portugese koloniën in het Zuid-Atlantische gebied. Het plan was om die operatie, genaamd het ‘Groot Desseyn’, in twee fasen uit te voeren. Als eerste zonden zij in het najaar van 1623 een oorlogsvloot van 27 schepen onder bevel van admiraal Jacob Willekens naar Portugees-Brazilië. Willekens slaagde erin de stad Salvador aan de Allerheiligenbaai te veroveren. Vanuit dat bruggenhoofd moesten zijn troepen de aanval op de suikerrijke kolonie inzetten. Na de inname van Salvador vertrok een deel van de vloot onder bevel van viceadmiraal Piet Hein naar Portugees-Angola voor de verovering van Luanda. Die stad was een belangrijke leverancier van slaven voor de suikerplantages in Brazilië. Deze eerste fase van het ‘Groot Desseyn’ was echter niet erg succesvol. Piet Heins aanval op Luanda mislukte en op het Iberisch schiereiland werd in allerijl een enorme armada in gereedheid gebracht om de stad Salvador op de Nederlanders te heroveren.

De bewindhebbers waren niet op de hoogte van de mislukte aanval op Luanda, maar zij wisten wel dat de Spanjaarden een armada naar Brazilië wilden sturen. In de veronderstelling dat de eerste fase van de militaire operatie goed was verlopen en de militaire bezetting van Salvador sterk genoeg was om een tegenaanval te pareren, brachten zij een nieuwe vloot in gereedheid voor de uitvoering van de tweede fase van het ‘Groot Desseyn’. Die bestond uit de versterking van de Nederlandse troepen in Brazilië, aanvallen op Spaanse doelen in het Caribische gebied en de verovering van het Portugese kasteel te Elmina op de West-Afrikaanse Goudkust. Voor de uitvoering van deze ambitieuze tweede fase brachten de bewindhebbers

¹⁴ Murdoch, ‘The good, the bad and the anonymous’, 65.

diverse eskaders in gereedheid die in de winter van 1624-1625 in zee staken. Het plan was om de schepen naar de Kaapverdische Eilanden te laten zeilen, vanwaar ze als één vloot onder bevel van admiraal Boudewijn Hendricksz naar Salvador zouden varen. Het liep echter opnieuw anders dan de heren bewindhebbers hadden voorzien. Toen Hendricksz bij de Kaapverdische Eilanden arriveerde, was daar slechts een deel van de uitgerede eskaders aanwezig. Na zijn oversteek naar Brazilië bleek bovendien dat Salvador door de Spaanse vloot was heroverd; Hendricksz vervolgde daarop zijn missie naar de Cariben waar hij geen successen wist te behalen. Uiteindelijk overleed hij daar en keerde de vloot onverrichterzake terug naar de Republiek.¹⁵

Het deel van de vloot dat te laat bij de Kaapverdische Eilanden arriveerde en daardoor de aansluiting met de schepen van Hendricksz miste, had als nevenopdracht Elmina op de Goudkust te veroveren. Het bevel daarvan was toebedeeld aan Jan Dircksz Lam. Een van diens officieren was Willem Cunningham. Die heeft in opdracht van de bewindhebbers een journaal van zijn reis bijgehouden.

Met de Neptunus naar West-Afrika

Willem Cunningham werd in oktober 1624, kort na zijn terugkeer in Veere, door de bewindhebbers van de West-Indische Compagnie benoemd tot kapitein en opperkoopman van het Veerse schip *Neptunus*. Die benoeming was voor Cunningham de opmaat tot nieuwe avonturen in het Atlantische gebied. Het schip waarover hij de leiding had, maakte deel uit van een Zeeuws eskader van vijf schepen, dat zich moest aansluiten bij de vloot van Boudewijn Hendrickz. De *Neptunus* was een vrij klein door de Compagnie gehuurd schip met 35 bemanningsleden aan boord en een strijdmacht van enkele tientallen soldaten.¹⁶ In maart 1625 zeilde Cunningham ermee vanuit Veere naar het Zuid-Engelse eiland Wight om zich daar bij de vloot van Hendrickz aan te sluiten, maar die bleek enkele dagen voor zijn aankomst al te zijn vertrokken. Hij voegde zich daarna bij twee andere compagnieschepen, de *Hollantsche Thuijn* en de *Orangienboom*, die eveneens de aansluiting hadden

¹⁵ H. den Heijer, 'Het "groot dessey" en de aanval op Elmina in 1625' in: V. Enthoven, H. den Heijer en H. Jordaan (red.), *Geweld in de West. Een militaire geschiedenis van de Nederlandse Atlantische wereld, 1600-1800* (Leiden/Boston 2013) 223-228.

¹⁶ J. de Laet, *Iaerlyck Verhael van de Verrichtinghen der Geotroyeerde West-Indische Compagnie in derthien Boecken*, deel 1, uitgegeven door S.P.L. 'Honoré' (s-Gravenhage 1931) 33.

gemist en bij Wight voor anker lagen in afwachting van een gunstige wind om te vertrekken. Gezamenlijk zouden zij naar de Kaapverdische Eilanden zeilen in de hoop daar Hendricksz te treffen.¹⁷ Maar voorjaarsstormen noopten het eskader beschutting te zoeken voor de Engelse zuidkust. Tot overmaat van ramp raakte de *Neptunus* tijdens de stormen lek en kreeg veel water binnen, waardoor het schip bij Wight gerepareerd moest worden.¹⁸ Pas eind april was de schade hersteld en konden de schepen hun tocht voortzetten.

Admiraal Jan Dircksz Lam, die de leiding over het eskader had, was een ervaren aanvoerder. Cunningham kende hem waarschijnlijk al vanuit Azië. Toen de bewindhebbers van de WIC hem in 1624 als admiraal van een aanvalsvloot benoemden, had Lam al een rijke carrière bij de VOC achter de rug. Hij was in 1607 voor het eerst met een VOC-vloot naar Azië vertrokken. Het belangrijkste doel van die vloot was de verdrijving van de Portugezen uit het oosten van de Indonesische archipel, waar diverse specerij-eilanden lagen. De VOC kon zo een belangrijke stap zetten richting een handelsmonopolie in kruidnagels, nootmuskaat en foelie. In 1613 repatrieerde Lam als commandeur van een VOC-eskader van vier schepen. Erg lang bleef hij niet in de Republiek. De bewindhebbers vroegen hem in april 1614 om opnieuw naar Azië te gaan, ditmaal in de functie van ‘oppercommies’ (een hoge bestuurlijke functie) en raad van Indië. Een maand later vertrok hij naar de Oost waar hij wederom aanvallen uitvoerde op de resterende Portugese posities in de oostelijke Indonesische archipel en op Spaanse sterkten op de Filippijnen. Na acht jaar keerde Lam terug naar de Republiek waar hij in september 1622 arriveerde. Hij werd voor zijn daden rijkelijk beloond door de bewindhebbers van de VOC, die hem bovenop zijn vaste salaris tweeduizend gulden en een gouden keten cadeau deden. Dat was voor Lam echter geen reden om voor een derde Aziatisch avontuur te tekenen; liever koos hij voor een admiraalschap bij de WIC, een jonge, veelbelovende onderneming.¹⁹ Of Jan Dircksz Lam en Willem Cunningham elkaar eerder in Azië hebben ontmoet is niet vanuit bronnen te bewijzen, maar ligt wel voor de hand. Beiden vertoefden in de maanden september-november 1621 in Batavia, toen nog een stad in opbouw waarin twee hooggeplaatste VOC-

¹⁷ Nationaal Archief Den Haag (NA), Archief Oude West-Indische Compagnie (OWIC) 43, Journaal van Willem Cunningham, 17 en 25 maart 1625.

¹⁸ NA, Archief Staten-Generaal (SG) 9291, Resoluties scheepsraad 1625-1626, 2 april 1625.

¹⁹ H. den Heijer, *Expeditie naar de Goudkust. Het journaal van Jan Dircksz Lam over de Nederlandse aanval op Elmina, 1624-1626* (Zutphen 2006) 42-45.

beambten elkaar moeilijk konden ontlopen. Hoe dan ook, zeker is dat zij gepokt en gemazeld waren in het werken in de tropen, Lam vooral als krijgsheer en Cunningham als bestuurder en koopman. Beide kwaliteiten waren van belang voor het slagen van een militaire- c.q. handelsexpeditie in het Atlantische gebied.

Vanaf het vertrek van Wight maakte Willem Cunningham deel uit van de brede scheepsraad, die verantwoordelijk was voor alle logistieke en militaire beslissingen tijdens de reis die niet probleemloos zou verlopen. Vlak voordat de schepen de reis zouden voortzetten, ontving Cunningham van de WIC-agent Niculandt te Wight een instructie- of seinbrief, die pas door de scheepsraad gelezen mocht worden als het eskader zich ter hoogte van Lissabon bevond. Daarin stond dat de schepen zich via de Canarische Eilanden naar São Vicente, een van de noordelijke Kaapverdische Eilanden, moesten begeven om zich bij de vloot van Hendricksz aan te sluiten. Mocht die vloot onverhoopt vertrokken zijn, dan zou de scheepsraad daar onder een hoop stenen bij een bekende waterplaats een blik vinden met daarin een brief met nadere instructies van Hendricksz. De tocht daarheen verliep traag door slecht weer en tegenwind, pas na twee maanden bereikte het eskader het eiland en vond de scheepsraad de brief met de mededeling dat Hendricksz al vertrokken was en Lam hem met zijn schepen zo snel mogelijk moest volgen naar Salvador in Brazilië. Maar de voorraden waren uitgeput en er was op São Vicente onvoldoende voedsel en vers water te verkrijgen. De scheepsraad zag derhalve weinig in het blindelings volgen van Hendricksz's instructie en besloot 'eenen vasten ende allergehemenen biddagh' te houden 'om God de Heere met aendacht ende van herten te bidden' voor het welzijn van de expeditie en de bemanningsleden. Maar dat leverde zoals te verwachten geen tastbaar resultaat op.²⁰ Er zat, zo vond Cunningham, niets anders op dan naar het Afrikaanse vasteland te zeilen en daar de voedsel- en watervoorraden aan te vullen.

De tocht naar het vasteland leverde echter nog meer problemen op dan die van Wight naar São Vicente. Het eskader raakte herhaaldelijk uit koers door een afwisseling van windstilten en stormen met als gevolg dat de korte oversteek naar Sierra Leone bijna een maand duurde. Voedsel en water moesten door de scheepsraad op rantsoen worden gesteld om volledige uitputting van de voorraden te voorkomen. En tot overmaat van ramp brak er aan boord van de *Neptunus* brand uit in de kombuis, die de bemanning

²⁰ NA, OWIC 43, Journaal van Willem Cunningham, 26 mei 1625.

ternauwernood kon blussen. Een aanzienlijk deel van het scheepsvolk was ziek en bijna dagelijks waren er doden te betreuren.²¹ Uiteindelijk bereikten de schepen eind juni de kust van Sierra Leone. Daar lieten Willem Cunningham en de fiscaal van de scheepsraad Christiaan Stulmigh zich door enkele bemanningsleden naar de kust roeien, waar zij een bezoek brachten aan de lokale machthebber genaamd Frambors. Dat was Cunninghams eerste kennismaking met een Afrikaanse vorst, waarmee zij met gebaren en behulp van tolken communiceerden. Om Frambors gunstig te stemmen en aan de opvarenden de nodige hulp te verlenen, boden zij hem geschenken aan.²² Ruim twee maanden verstrekten met het inslaan van water, proviand, het repareren van Lams vlaggenschip de *Hollantsche Thuijn* dat ernstig lek was geraakt, en het behandelen van zieke bemanningsleden die voor hun herstel in tenten aan de wal waren ondergebracht.

Intussen begon de scheepsraad na zoveel verloren tijd ernstig te twijfelen aan het nut van de oversteek naar Brazilië; zou Hendricksz zijn doelen niet allang bereikt hebben? Halverwege augustus was de schade aan de schepen hersteld, was er voldoende water en voedsel aan boord en waren de meeste bemanningsleden weer fit genoeg om te vertrekken. Op 23 augustus besloot de scheepsraad na lang wikken en wegen toch naar Brazilië te zeilen. Maar juist toen het eskader op punt van vertrekken stond, verschenen er plotsklaps twaalf schepen in de baai van Sierra Leone.²³ Dat bleek een WIC-vloot onder bevel van admiraal Andries Veron te zijn. Die vertelde Lam dat de versterkingsoperatie van Salvador was mislukt. Toen Hendricksz met zijn schepen voor de Allerheiligenbaai verscheen, was de stad al heroverd door de Spaans-Portugese strijdmacht die in allerijl vanuit het Iberisch schiereiland naar Brazilië was gezonden. Hendricksz had Veron daarna opdracht gegeven om met twaalf schepen naar West-Afrika te varen en een aanval op Elmina te ondernemen. Dat hij Jan Dircksz Lam daar met drie schepen aantrof was louter toeval. Voor Willem Cunningham scheen het 'bijcans een miracquel te wesen', zo vermeld was hij bij het zien van de twaalf zeilen.²⁴

²¹ NA, OWIC 43, Journaal van Willem Cunningham, 8 en 12 juni 1625.

²² Ibidem, 24 juni 1625.

²³ NA, SG 9291, Resoluties scheepsraad, 23 augustus 1625; OWIC 43, Journaal van Willem Cunningham, 26 augustus 1625.

²⁴ NA, OWIC 43, Journaal van Willem Cunningham, 26 augustus 1625.

Een bloedbad op de Goudkust

Op 13 september 1625 besloot de scheepsraad dat de schepen onder het gezamenlijke bevel van Lam en Veron naar de Goudkust zouden zeilen. Het jacht *Postpaert*, een van de snelste zeilers van de vloot, werd vooruit gezonden om Arent Jacobsen van Amersfoort in fort Nassau op de Goudkust van de komst van de schepen op de hoogte te stellen. Als generaal van de Nederlandse vestiging daar kon hij alvast zorgen voor het ronselen van Afrikaanse hulptroepen als versterking van de krijgsmacht op de vloot voor de aanval op Elmina. De tocht van Sierra Leone naar de Goudkust verliep opnieuw minder voorspoedig dan de scheepsraad had gehoopt. Verschillende bodems verloren het contact met de kern van de vloot en moesten op eigen gelegenheid naar de Goudkust zeilen. Het was van belang dat de schepen ver uit het zicht van de kust bleven op weg naar het op de Goudkust gelegen koninkrijk Komenda. Zo moest voorkomen worden dat de Portugezen lucht kregen van de komst van een Nederlandse strijdmacht.

Ruim een maand na het vertrek uit Sierra Leone arriveerde Cunningham met de andere schepen van de hoofdmacht voor de kust van Komenda, enkele mijlen ten westen van Elmina. De afgedwaalde schepen lagen er al voor anker, maar de Afrikaanse hulptroepen van fort Nassau waren nog niet aangekomen. Gezamenlijk zeilden zij naar een plaats genaamd Terra Pequenia op ongeveer anderhalve mijl afstand van Elmina.²⁵ Op 24 oktober voegde Arent Jacobsen zich met naar schatting 150 Afrikaanse strijders uit Sabu bij de strijdmacht van Lam, die daarop de scheepsraad bijeenriep voor het opstellen van een krijgsplan. Die besloot om een dag later een troepenmacht van 1350 soldaten, matrozen en Afrikaanse strijders aan land te zetten, en vandaar op te rukken naar het Portugese kasteel te Elmina om dat bij verrassing in te nemen. Het opperbevel van de landingstroepen berustte bij Andries Veron en de ondersteuning van de aanval met geschut vanuit zee lag bij Jan Dircksz Lam. Willem Cunningham was vanaf de *Neptunus* belast met de proviandering van de troepen aan land.²⁶ Hij moest ervoor zorgen dat de strijdmacht met sloepen van voedsel, water en aanvullend materiaal werd voorzien. Cunningham laat zich in zijn journaal niet uit of hij teleurgesteld was over de taak die hem was toebedeeld, maar het ligt gezien zijn koopmansachtergrond voor de hand dat hij tevreden was

²⁵ Een geografische (zee)mijl is 7407 meter.

²⁶ De Laet, *Iaerhyck Verhael*, deel 1, 107.

met zijn logistieke rol. Wel had hij kritiek op zijn admiraal. Lam maakte volgens hem de vergissing om de koning van het op korte afstand van de kust gelegen rijk Groot Komenda niet van zijn plannen op de hoogte te stellen, terwijl die wel, 'een grooten vrint van ons sijnde', extra versterking had kunnen regelen. Cunningham achtte dat onverstandig, maar hij vond geen gehoor bij zijn admiraal.²⁷

Na een dag marcheren in het hete en klamme klimaat, gunden Veron en zijn officieren de troepen een rustpauze. Zij bevonden zich op schootsafstand van het kasteel en zouden na een nacht rust het Portugese bolwerk aanvallen. Met een tegenaanval vanuit het zwak bezette Portugese garnizoen – waarschijnlijk minder dan honderd man - hielden de officieren geen rekening. Een misrekening zo bleek, de Portugezen waren namelijk van de komst van de Nederlanders op de hoogte en hadden Afrikaanse bondgenoten geronseld die een verrassingsaanval uitvoerden toen de strijdmacht op het strand lag uit te rusten. Voor elk afgekapte vijandelijk hoofd dat zij de Portugezen in het kasteel brachten, kregen de Afrikaanse krijgers als beloning een hoeveelheid goederen. Tegen de avond renden de Afrikanen vanachter een heuvel 'met een groote furie en snelheijt' op de troepen af en sloegen met machetes velen 'als hoenderen de cop aff'.²⁸ De afgehakte hoofden stopten zij in een zak en brachten die naar het kasteel om hun beloning te innen. Volgens Cunningham, die de slachtpartij vanaf zee had gevolgd, waren er 'ontrent 450 persoonen in den tijt van een halff uur doot gheslaegen', maar uit latere gegevens van Lam is op te maken dat 441 mannen tijdens de Afrikaanse verrassingsaanval het leven hadden gelaten onder wie 25 Afrikaanse bondgenoten.²⁹ Dat waren gruwelijkheden die Cunningham in Azië niet had meegemaakt. Ook Andries Veron kwam tijdens de aanval om het leven.

De verslagenheid van Lam en zijn scheepsraden was groot. Maar ondanks dat Cunningham de dramatische afloop als 'een merckelijcke ende groote straffe van Godt almachtich' beschreef, besloten hij en zijn mede scheepsraden toch tot een nieuwe aanval op het kasteel.³⁰ Onder leiding van Lam, die na het wegvallen van Veron alleen het bevel over de expeditie voerde, werden nieuwe Afrikaanse bondgenoten geworven die vanaf de landzijde

²⁷ NA, OWIC 43, Journaal van Willem Cunningham, 22 oktober 1625.

²⁸ NA, SG 9291, Journaal van Jan Dircksz Lam, 25 oktober 1626.

²⁹ NA, SG 5751, Bewindhebbers kamer Amsterdam aan Staten-Generaal, 22 mei 1626; OWIC 43, Journaal van Willem Cunningham, 25 oktober 1625.

³⁰ NA, OWIC 43, Journaal van Willem Cunningham, 25 oktober 1625.

moesten aanvallen, terwijl de Nederlanders het kasteel vanaf de zeezijde met geschut zouden bestoken. Maar ook die aanval mislukte, mede omdat de Afrikaanse krijgers zich voortijdig terugtrokken en het bombardement vanaf de schepen geen enkel effect sorteerde.

Met een Atlantische omweg opnieuw naar Azië

Na de tweede mislukte aanval op Elmina volgde de terugreis naar de Republiek. Die ging eerst zuidwaarts totdat de schepen de evenaar hadden bereikt waar zij met gunstige stromingen en passaatwinden de oceaan moesten oversteken richting Brazilië. Maar opnieuw werd de expeditie geconfronteerd met tegenslagen. Zieke bemanningsleden, lekkende schepen en het uitputten van de voedselvoorraden noopten de scheepsraad tot een oponthoud van ruim twee maanden voor de West-Afrikaanse kust tussen Calabar en Gabon. Bemanningsleden jaagden er op buffels en vingen vis, maar dat leverde onvoldoende voedsel op voor de oversteek naar Brazilië. Op 20 februari 1626 tekende Cunningham in zijn logboek op dat de voedselvoorraad aan boord van de schepen ‘zeer begint te minderen’ en de vloot ‘met Godes hulpe van Annobon te sijlle sullen gaen’, waar hopelijk wel voldoende voedsel en water te krijgen was.³¹ Ruim een maand later ankerde de vloot op de rede van Annobon, waar de Nederlanders tegen de verwachting in vriendelijk werden ontvangen door de Portugese gouverneur Emanuel Rodrigues. Tot Cunninghams vreugde werd de vloot ‘van alle soo oranigien appels, verckens ende andere lant vruchten in grooten overvloed’ voorzien en kon eind april de reis naar Brazilië worden voortgezet.³² Vandaar voeren de schepen in noordwestelijke richting naar de Azoren in de hoop daar enkele Portugese en Spaanse koopvaarders buit te maken om de financiële schade die tot dan geleden was enigszins te compenseren. Maar ook dat plan liep, net als al die andere plannen, op niets uit. Er zat niets anders op dan vandaar de thuisreis te aanvaarden. Na het passeren van het Nauw van Calais scheidde de Zeeuwse schepen zich met een laatste seingroet van de vloot af en zeilden naar Walcheren. De *Middelburgh* en de *Hoope* ankerden op de rede van Vlissingen en Cunningham zette met de *Neptunus* koers naar Middelburg waar hij op 19 juni 1626 om vier uur ’s-middags arriveerde en

³¹ Ibidem, 20 februari 1626.

³² Ibidem, 15 maart 1626.

daar zijn logboek met een krachtig ‘Amen’ afsloot.³³ Een bijna anderhalf jaar durende expeditie, die niets anders dan het verlies van veel mensenlevens en een grote financiële strop had opgeleverd, was ten einde.

Cunningham leverde zijn journaal in bij de Zeeuwse bewindhebbers van de WIC en voegde zich daarna bij zijn familie in Veere. In het najaar van 1626 trad hij op als getuige bij de doop van zijn nichtje Josijna, een dochter van zijn jongere halfbroer Thomas jr.³⁴ Kort daarna vertrok Cunningham met een VOC-schip naar Batavia. Daarna zijn er geen sporen van hem meer te vinden in archiefcollecties. Mogelijk zag hij zijn Siamese partner en hun dochter Franchina in Batavia of elders in de Oost terug. Volgens de door Thomas jr. opgestelde genealogie van de familie Cunningham stierf zijn halfbroer Willem op 14 augustus 1628 op een onbekende plaats in Azië, hij was toen 36 jaar oud.

Willem Cunningham koos als jongeman niet voor een rustig bestaan als *armchair traveller* in Veere, maar voor een avontuurlijk leven ver van huis. Naar zijn motieven voor die keuze blijft het gissen. Het is onwaarschijnlijk dat financiële motieven en het vooruitzicht op een interessante loopbaan overzee daarin een belangrijke rol hebben gespeeld; een keuze voor een carrière als koopman binnen de Schotse Stapel was voor Cunningham immers veel lucratiever en minder risicovol geweest. Het kan haast niet anders dan dat nieuwsgierigheid en het verlangen naar avontuur bij hem de doorslag hebben gegeven. Willem Cunningham valt daarmee in de categorie avonturiers zoals Casper Schmalkalden, Zacharias Wagner en vele andere reizigers naar voor hen onbekende gebieden in Azië, Afrika en Amerika. Anders dan Neil Armstrong eeuwen later zagen zij hun reizen niet als ‘one giant leap for mankind’, maar als bevrediging van hun nieuwsgierigheid naar verre oorden met alle gevaren van dien.

³³ NA, OWIC 43, Journaal van Willem Cunningham, 19 juni 1626.

³⁴ ZA, AvBvdH 141, Memoriaal van Thomas Cunningham jr., 42.

Impressies van koloniaal Indonesië Het journaal van marinier Jan Meinders (1840-1841)

Anita M.C. van Dissel

Inleiding

Zeereizen hebben een gevarieerd corpus scheepsjournalen en reisteksten van opvarenden en passagiers opgeleverd. Al vanaf begin zeventiende eeuw waren kapiteins van Nederlandse oorlogsschepen verplicht een journaal, logboek of dagregister bij te houden en na terugkomst bij de marine-instanties in te leveren. Voor de schrijver aan boord gold hetzelfde.¹ Doel was het buitengaats optreden van de scheepsleiding te controleren. Op de schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie en West-Indische Compagnie werden eveneens dagelijks volgens een vast patroon gegevens geregistreerd.² Deze formele, in de loop der tijd steeds vaker voorgedrukte, scheepsjournalen hadden een zakelijke inhoud. Zij bevatten informatie over weer, route, havenbezoeken, vlagvoering, kruutverbruik, ziekte en sterfte, discipline, desertie en opgelegde straffen aan opvarenden. Daarnaast hielden zeelieden en passagiers soms een persoonlijk dagboek bij als tijdverdrijf, ter herinnering of voor familie en vrienden. Zo een egodocument vertelt meer dan een officieel scheepsjournaal over persoonlijke ervaringen, leven aan boord, speciale aangelegenheden, bezochte streken en ontmoetingen met andere volken. Historici redetwisten over de voor- en nadelen van egodocumenten voor historisch onderzoek – naast (reis)dagboeken ook brieven, memoires en autobiografieën. Het debat gaat dan vaak ook over het primaat van de subdisciplines micro- en macrogeschiedenis of subjectiviteit en representativiteit van een primaire bron. Naar mijn mening, al eerder geventileerd, kan een persoonlijk standpunt gaten in bewijsvoering dichten en de historiografie aanvullen, nuanceren of weerleggen.³

¹ M. van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17^{de} en 18^{de} eeuw* (Franeker 2014) 197-217. Bij buitenlandse marines golden gelijksoortige regels: P.A. Gilje, *To swear like a sailor. Maritime culture in America, 1750-1850* (New York 2016) 68-69.

² M. Barend-van Haften, 'Van scheepsjournaal tot reisjournaal: een kennismaking met zeventiende eeuwse reisteksten', *Literatuur* 7 (1990) 222-228; met dank aan Henk den Heijer en Gerhard de Kok.

³ A. van Dissel, 'Een zonderling in Nederlands-Indië. Brieven van Jaques Nicolas Vosmaer (1803-1836)' in: A. van Dissel, J. Hoffenaar en E. Locher-Scholten, *Wat een*

Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam heeft een bijzonder egodocument uit het midden van de negentiende eeuw in zijn collectie. Het is een langwerpig notitieboekje met een gemarmerde kaft afgezet met leer, 10,5 cm breed en 17 cm hoog, met 132 pagina's geschreven tekst, exclusief twee pagina's dagaantekeningen achterin. Het handschrift bestaat uit twee katernen. Tussendoor zijn zwart-wit of ingekleurde potlood- en inkttekeningen ingeplakt die op losse velletjes zijn gemaakt. De lopende tekst is verder gelardeerd met schetsen van kustprofielen, vissen en schepen. De uiterlijke kenmerken van het aantekenboekje en de inhoud met tekst en afbeeldingen zijn illustratief voor die tijd.⁴ Het titelblad vermeldt 'Journaal gehouden aan boord van ZM fregat *Rotterdam* gedurende eene reize naar en door Oostindien opgemaakt door den marinier 2^e kl[a]s[se] J. Meinders'.⁵ Waarschijnlijk heeft Meinders het journaal tijdens de reis niet dagelijks, maar wel regelmatig bijgehouden, al heeft het notitieboekje niet zichtbaar geleden onder het gebruik aan boord van een schip.⁶ Op één pagina herhaalt hij achteloos een paar zinnen.⁷ Dit kan betekenen dat hij een kladversie heeft overgeschreven. Het Scheepvaartmuseum ontving het journaal in 1984 als gift van een nazaat van kapitein-ter-zee Hendrik Jacobus Tuning, commandant van het fregat *Rotterdam*.⁸

Egodocumenten van matrozen en mariniers – het 'mindere' personeel in de militaire hiërarchie – zijn zeer zeldzaam. Vroeger mochten zij niet schrijven aan boord of konden zij schrijven noch lezen.⁹ Het journaal

vondst! Verhalen uit de geschiedenispraktijk (Amsterdam 2021) 118-131: 120, met verwijzingen naar de literatuur.

⁴ Met dank aan Ron Brand van het Maritiem Museum Rotterdam; zie ook R. Daalder, *Tekeningen op zee. Reizende kunstenaars en creatieve zeelieden (1750-2000)* (Amsterdam/Zutphen 1999).

⁵ Het Scheepvaartmuseum te Amsterdam (HSM), S.5872, Journaal gehouden aan boord van ZM fregat *Rotterdam* gedurende eene reize naar en door Oostindien opgemaakt door den marinier 2^e kl[a]s[se] J. Meinders.

⁶ De kleur van de inkt verschilt soms en Meinders schrijft bijvoorbeeld 'op 26, 27, 28, 29 geen bijzonderheden voorgevallen': Ibidem, 17. Op de kaft is enkel 'Journaal gehouden aan boord ZM *Rotterdam* gehouden door J. Meinders 1839' vermeld. Meinders heeft het cahier dus voor de uitreis gekocht om mee te nemen.

⁷ Ibidem, 41.

⁸ Mededelingen Diederick Wildeman en Marja Goud van Het Scheepvaartmuseum, d.d. 1-11-2022 en 3-1-2023.

⁹ M. van Alphen, J. Hoffenaar, A. Lemmers en C. van der Spek, *Krijgsmacht en Handelsgeest. Om het machtsevenwicht in Europa 1648-1813* (Amsterdam 2019) 347-349.

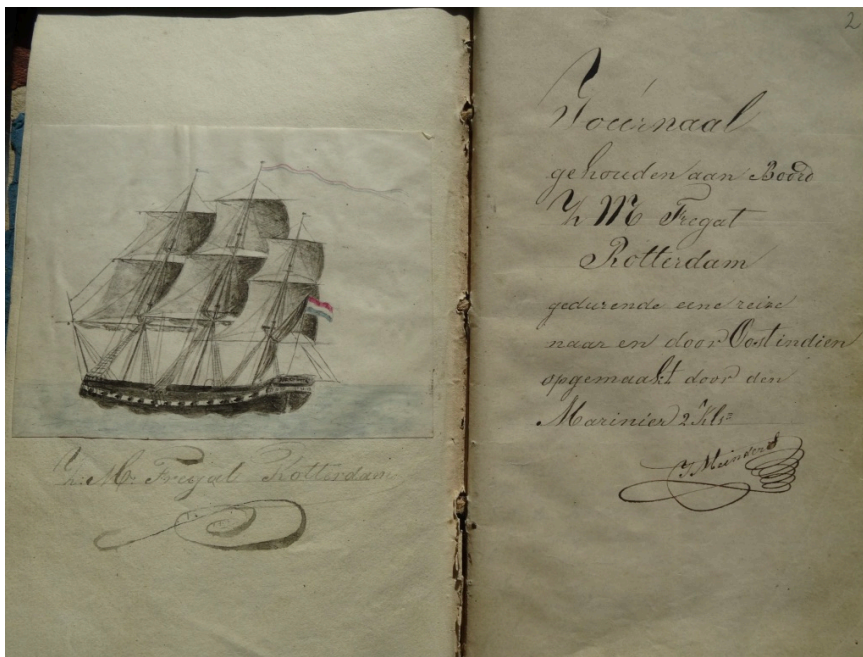
van de marinier 2^e klasse Jan Meinders zou dus een uniek inzicht kunnen bieden in het leven aan boord van een marineschip in het midden van de negentiende eeuw. De bestemming van de *Rotterdam* maakt ook nieuwsgierig naar zijn ervaringen met en opvattingen over de koloniale samenleving, een thema dat volop in de belangstelling staat. Heeft Meinders oog voor de alledaagse realiteit van koloniaal Indonesië of etaleert hij enkel de mening van de kolonisator?¹⁰

Het officiële scheepsjournaal van Zr.Ms. *Rotterdam* bevindt zich in het Nationaal Archief.¹¹ Data en scheepsroute van beide journalen komen overeen. Dat roept tevens de vraag op of de persoonlijke aantekeningen van Meinders onze kennis over de operationele inzet van marineschepen en hun opvarenden als instrumenten van de koloniale overheersing in de Indonesische archipel ondersteunen, completeren of tegenspreken. Een recent overzicht hierover biedt *Krijgs geweld en kolonie. Opkomst en ondergang van Nederland als koloniale mogendheid 1816-2010* in de reeks Militaire Geschiedenis van Nederland, waarin het optreden van de krijgsmacht in de Nederlandse koloniën vanaf 1816 wordt geanalyseerd.¹²

¹⁰ Historiografie over kolonialisme en beschouwingen over koloniale bronnen en de toepassing van bronkritiek: A. Schrikker, S. Ravensbergen, L. Bes, P. van Schooten en A. van Dissel eds., *Nederlands kolonialisme van archief tot geschiedschrijving. Een gids voor onderzoekers* (manuscript; verschijnt Leiden 2023) met name hoofdstukken 1 en 2 van de hand van Schrikker en 3 en 4 van Ravensbergen.

¹¹ Nationaal Archief te Den Haag (NL-HaNA), Marine/Scheepsjournalen 2.12.03 (Scheepsjournalen), inv.nr. 3695, *Rotterdam*. In Het Scheepvaartmuseum bevindt zich ook nog een journaal ter oefening van adelborst Vos.

¹² P. Groen, A. van Dissel, M. Loderichs, R. Limpach en T. Brocades Zaalberg, *Krijgs geweld en kolonie. Opkomst en ondergang van Nederland als koloniale mogendheid 1816-2010* (Amsterdam 2021).



Afbeelding 1: Titelblad van het journaal van Jan Meinders. Bron: HSM, S.5872.

Van burger naar militair

Jan Meinders werd geboren op 4 april 1809 in Spaarnwoude, een dorp nabij Haarlem. Zijn ouders waren Jan Meinders (in de bronnen ook: Mijnders), werkman en Leentje (Helena) Kroon, huisvrouw. Jan kreeg tenminste nog vier broers: Franciscus, Pieter, Nicolaas en Leendert.¹³ Het waren roerige tijden, waarin Nederland definitief veranderde van een vroegmoderne particularistische, regionale samenleving in een eenheidsstaat. Een jaar na de

¹³ Noord-Hollands Archief te Haarlem (NHA), Burgerlijke Stand (BS) Spaarnwoude 358.118, inv.nr. 11813, geboorteakte Franciscus; NHA, BS Spaarnwoude 358.118, inv.nr. 11815, geboorteakte Pieter; NHA, BS Spaarnwoude 358.117, inv.nr. 11816, geboorteakte Nicolaas; NHA, BS Velsen 358.127, inv.nr. 21834, huwelijksakte Leendert.

geboorte van Jan werd het koninkrijk Holland ingelijfd bij het Franse keizerrijk. Na de ‘chaos van november 1813’ werd Willem I op instigatie van de grote Europese mogendheden koning van Nederland en België samen.¹⁴ Het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden schudde vanaf het begin op zijn grondvesten. Rellen in Brussel ontketenden in 1830 een revolutie. In de nadagen van de Belgische opstand, op 17 mei 1836, trad Jan Meinders in dienst van het Korps Mariniers als marinier 3^e klasse. Hij was 27 jaar en volgens zijn stamboek 169 cm lang, met een smal gezicht, een breed voorhoofd, kleine mond, spitse kin, blauwe ogen en lichtbruin haar.¹⁵ Meinders kwam over van de 13^{de} Afdeling Infanterie in Gelderland, waar hij als dienstplichtige was ingedeeld. De dienstplicht of conscriptie was in Nederland onder Frans bewind in 1811 ingevoerd.¹⁶ Na de verdrijving van de Fransen was bepaald dat jaarlijks op iedere honderd inwoners een militielid via loting moest worden aangewezen. Een loteling kon voor een paar honderd gulden een plaatsvervanger of remplaçant inhuren om zijn dienstplicht te vervullen.¹⁷ Meinders kwam als zo’n plaatsvervanger bij de infanterie van de landmacht. Blijkbaar kon hij het geld van de ‘afkoopsum’ goed gebruiken. Binnen een maand tekende hij samen met tien lotgenoten vrijwillig voor zes jaar bij het Korps Mariniers. Ieder jaar konden maximaal driehonderd man van het contingent nationale militie zo’n overstap maken.¹⁸ Deze groep koos voor meer financiële zekerheid en een avontuurlijker bestaan. Mariniers van de Koninklijke Marine konden immers wereldwijd worden ingezet.

Zijn eerste reis aan boord van het fregat *Algiers* bracht Meinders over de Atlantische Oceaan naar Suriname om daar het Nederlands gezag te vertegenwoordigen. Ruim een jaar dobberde het schip op de rede van Paramaribo.¹⁹ Terug in Nederland ging hij eind 1839 over op het ruim tien jaar oude fregat *Rotterdam* met een bewapening van 28 stukken, onder

¹⁴ M. Beyen, J. Pollmann en H. te Velde, *De Lage Landen. Een geschiedenis voor vandaag* (Rekkem/Den Haag 2021) 104-107.

¹⁵ NL-HaNA, Stamboeken 2.12.14 (Stamboeken), inv.nr. 486, nr. 5308, Jan Meinders.

¹⁶ C. van der Spek, *Sous les armes. Het Hollandse leger in de Franse tijd 1806-1814* (Amsterdam 2016) 55-65.

¹⁷ E.W.R. van Loon, *Lotgevallen: de beleving van de dienstplicht door de Nederlandse bevolking in de negentiende eeuw* (Amsterdam 2013) 31-35, 107-115.

¹⁸ P.A. Leupe en F.A. van Braam Houckgeest, *De geschiedenis der mariniers van 1665 tot op beden* (Nieuwediep 1867) 97.

¹⁹ NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 60, *Algiers*.

bevordering tot marinier 2^e klasse. Tot zijn overlijden op 2 februari 1842 in militair hospitaal Weltevreden, Batavia, diende Jan Meinders in Indonesische wateren. Commandant Tuning moet zich over zijn nalatenschappen hebben ontfemd, inclusief het reisjournaal. De kapitein-ter-zee stierf zelf ruim een half jaar later op de rede van Padang, West-Sumatra.²⁰ Diens boedel zal zijn overgedragen aan zijn zoon H.O.G. Tuning, adjunct-schrijver aan boord van de *Rotterdam*. Zo kwam het reisjournaal via de familie bij Het Scheepvaartmuseum terecht. Van de tien andere remplaçanten die gelijktijdig met Meinders als marinier engageerden, zouden er nog vier binnen zes jaar in Nederland of de koloniën overlijden.²¹

Onderweg

Met een bemanning van ruim 250 koppen en één passagier vertrok het fregat *Rotterdam* na enige vertraging door stormachtig weer op dinsdag 18 februari 1840 van de rede van Texel richting Batavia.²² Het detachement mariniers aan boord bestond uit 28 man onder bevel van een sergeant. In de kolonie Nederlands-Indië was het toentertijd gewoon om mariniers in kleine groepen te versnipperen over de marineschepen. Zij maakten deel uit van de marinelandingsdivisies die de strijd aanbonden met kapende en rovende zeevolken, en het (Koninklijk) Nederlands-Indisch Leger (KNIL) ondersteunden bij militaire expedities tegen opstandige vorsten.²³ Via het Kanaal en het eiland Madeira passeerde het schip half maart de evenaar. Na twee maanden werd Kaap de Goede Hoop gerond. Begin juni liet de *Rotterdam* het anker vallen nabij Pulau Panaitan (Prinseneiland) in Straat Sunda. Er lagen hier op de zuidelijkste punt van Java meer schepen om de watervoorraad aan te vullen na de lange passage over de Indische Oceaan. Na

²⁰ NL-HaNA, Stamboeken, inv.nr. 27, nr. 1789, Hendrik Jacobus Tuning.

²¹ Ibidem, inv.nr. 486, nrs. 5306 t/m 5316.

²² Eveneens uit de nalatenschap van Tuning: HSM, S.4327(1), schilderij door G. van Emmerik 'Het fregatschip Zr.Ms. Rotterdam ter hoogte van Texel een storm afrijdende, 20 op 21 januari 1840'.

²³ P. Groen en A. van Dissel, 'De wereld van de militair 1816-1941' in: Groen e.a. eds., *Krijgsgevel en kolonie*, 207-245: 217-218, 221.

een reis van bijna vier maanden arriveerde het schip op 11 juni op de rede van Batavia.²⁴

Het fregat en zijn bemanning hadden onderweg zwaar weer moeten trotseren. In het Kanaal kon het tijdens de wintermaanden gevaarlijk spoken. Het noodweer sloeg het schild en een arm van het boegbeeld af; beide zouden later in rustiger vaarwater door de scheepstimmerlieden worden hersteld.²⁵ Na de passage door het Kanaal knapte het weer op, maar tussen Kaap de Goede Hoop en de Saint Paul- en Amsterdamse eilanden in de zuidelijke Indische Oceaan vreesde Meinders voor zijn leven. Metershoge golven overspoelden het dek, het rollende schip ‘belachte de woede van de zee’. Die literaire beschrijving en overige zinsneden als het ‘helsch blauwe water’, ‘schilderachtige luchten’, ‘de ontstoken zee verhief zich’ en de ‘werking van de zee, soms door storm beroerd’ kenmerken de spanning tussen de harde realiteit van het scheepsleven en een voor die tijd romantische visie op de zee.²⁶

Meinders, als marinier toch een buitenbeentje tussen de paar honderd onderofficieren en matrozen aan boord, had een scherp oog voor zijn omgeving en opvallend veel kennis van het zeemansleven en de zeilvoering. Passerende schepen, het brassen van de zeilen, dolfijnen, vliegende vissen, een noordkaper (walvis), het vangen van een haai, meedeinende zwaluwen, albatrossen en Kaapse duiven (stormvogels), alles werd opgeschreven. Bij het passeren van de linie kwam Neptunus met zijn gezelschap aan boord en werden de ‘baren’ die de evenaar nog niet eerder gepasseerd waren, volgens een vast ritueel geschoren en gedoopt. Ook Meinders werd gedoopt.²⁷ Het ritme van de scheepsdienst bepaalde de werkzaamheden aan boord. Lappen en naaien, schrobben en schilderen, plunje wassen en exercitie met de handwapens waren een remedie tegen verveling.²⁸ Punch en wittebrood op oudejaarsavond en zo nu en dan een extra oorlam hielden de bemanning tevreden. Na de zondagsdienst genoot de equipage (opvarenden, uitgezonderd de officieren) enige rust. Herhaaldelijk prijst Meinders de discipline aan boord en de goede verstandhouding tussen de mariniers en de schepelingen en de schepelingen

²⁴ NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, Rotterdam, 11 juni 1840; HSM, S.5872, Journaal, 20-21.

²⁵ NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, Rotterdam, 26 mei 1840 e.v..

²⁶ Gilje, *To swear like a sailor*, 92-95; HSM, S.5872, Journaal...Meinders, 13, 15-16.

²⁷ HSM, S.5872, Journaal, 11 e.v.

²⁸ NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, Rotterdam, passim.

onderling.²⁹ Die tucht werd echter met harde hand afgedwongen. De marinier zwijgt nagenoeg over het veelvuldig uitdelen van (lijf)straffen als kromsluiten in de boeien en arrest voor overtredingen van de regels.³⁰ Zelf was Meinders aan boord van de *Algiers* vlak voor vertrek naar Suriname acht dagen in de boeien gesloten op water en brood, wegens ‘stil naar de wal gaan’.³¹

Dienst in de Indonesische archipel

De *Rotterdam* arriveerde in Indonesische wateren op een treffend moment. De complexe marine-organisatie in de kolonie was net vereenvoudigd. De regionale Koloniale Marine onder het gezag van het gouvernement was wegens disfunctioneren opgeheven en haar taken waren overgeheveld naar het Nederlands eskader van de ‘staatse’ Koninklijke Marine onder bevel van de commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië. De nog geen dertig verschillende zeil- en stoomschepen van het Nederlands eskader hadden een tweeledige kerntaak. De externe verdediging van de kolonie tegen buitenlandse vijanden, naast de behartiging van de diplomatieke en handelsbetrekkingen en vlagvertoon, vroeg weinig inspanningen in deze periode. Van serieuze buitenlandse dreiging was geen sprake en bovendien lag het primaat van de externe verdediging tot diep in de negentiende eeuw bij het leger op Java. De schepen van de Koninklijke Marine concentreerden zich daarom op het bestrijden van de ‘binnenlandse vijand’, onder wie op zee opererende zeevolken in wisselende gedaanten, en ter ondersteuning van het KNIL. Daarnaast verleende het Nederlands eskader nevendiensten aan de gouvernementele schoeners en kruisboten door ambtenaren, post en goederen over te brengen tussen de verschillende bestuursposten. Met uitzondering van de marinebasis in Surabaya, was de walorganisatie van de vloot bescheiden. De eskaderschepen werden volgens een vast roulersysteem verdeeld over verschillende stations, strategisch gelegen kustplaatsen verspreid over de archipel waar veelal ook een garnizoen van een paar honderd man was gelegerd. De stationsschepen verleenden hand- en spandiensten aan het lokale bestuur, patrouilleerden in de nabije wateren, verrichtten hydrografische werkzaamheden en dwongen tegenstanders van

²⁹ HSM, S.5872, Journaal, tegenover 43, 45.

³⁰ NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, *Rotterdam*, passim.

³¹ Ibidem, inv.nr. 60, *Algiers*, 9 maart 1837. Meinders was zonder toestemming gaan passagieren.

het koloniale bewind in het gareel.³² De inzet van het fregat *Rotterdam* correspondeert met deze taken.

Voorzien van vers water en proviand vertrok de *Rotterdam* binnen twee weken na aankomst in Indonesië van Batavia richting Surabaya en vervolgens naar Ambon en Makassar. In Ambon moesten vierhonderd kisten geld, volgens Meinders met een waarde van fl 200.000, en achttien kanonnen worden afgeleverd.³³ Aan boord embarkeerden een luitenant van de artillerie met zijn vrouw en in haar gezelschap vijf ‘inlandse’ vrouwen en een baboe (Indonesische babysitter/kinderverzorgster). Een kruisprauw bracht, onder geleiding van zes Afrikaanse huzaren en een brigadier, drie Javaanse prinses met hun gevolg om hen over te brengen naar Ambon. Zij waren zonen van *pangeran* (prins) Diponegoro, die na het einde van de Javaoorlog (1825-1830) onder toezicht van de sultan van Yogyakarta op Java waren geplaatst. De resident en de sultan van Yogyakarta waren bezorgd over hun groeiende invloed op de eilandbevolking. Twee van hen zouden bovendien hun verstandelijke vermogens hebben verloren en om verder onheil op Java te voorkomen, had de gouverneur-generaal besloten hen als staatsgevangenen te verbannen naar de Molukken. De sultan van Yogyakarta zou genegen zijn de prinses daar in hun onderhoud te blijven voorzien.³⁴ Hun vader Diponegoro, leider van de opstand tegen het Nederlandse bestuur en in 1973 postuum geëerd met de titel nationale held van Indonesië (*Pahlawan Nasional Indonesia*), was zelf na afloop van de Javaoorlog in 1830 met een marineschip naar Manado verbannen en drie jaar later naar Makassar overgebracht.³⁵ Met de passagiers en een equipage van 320 man was het passen en meten aan boord.

De bestuursposten Ambon en Makassar stonden goed bekend in koloniale kringen en boden een aangenaam verblijf voor garnizoen en opvarenden. De komst van een marineschip gaf afleiding en vertier. De

³² M. Loderichs en A. van Dissel, ‘Militaire instrumenten van de koloniale macht 1816-1941’ in: Groen e.a. eds, *Krijgsgeweld en kolonie*, 170-205: 188-189, 201-202.

³³ Volgens NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, *Rotterdam*, 7 juli e.v.: 200 kisten geld, inhoud onbekend en 200 kisten kopergeld en 5 kistjes zilvergeld, inhoud onbekend.

³⁴ *Ibidem*, 8 juli 1840 e.v.; HSM, S.5872, Journaal, 27; NL-HaNA, Ministerie van Koloniën 1814-1849 2.10.01, inv.nr. 4505, register geheim besluit gouverneur-generaal ‘buiten rade’, 15 april 1840.

³⁵ P.B.R. Carey, ‘Outsiders Insiders, Four Officers’ Exile Conversations with Diponegoro, 1830-1837’, *Bijdragen tot de land-, taal- en volkenkunde/Journal of the Humanities and Social Sciences in Southeast Asia* 178:4 (2022) 440-476.

hoogste koloniale bestuursleden en militaire commandanten maakten hun opwachting aan boord van de *Rotterdam*. De weelderige natuur van Ambon nodigde uit voor wandelingen in de bergen. Tijdens het passagieren, de dorst lessend met een glas limonade, werd Meinders opgeschrikt door lichte aardbevingen.³⁶ Tot zijn verbazing hadden de inwoners zelf niets gemerkt. Natuurrampen als aardbevingen en vulkaanuitbarstingen kwamen in die streken regelmatig voor en waren soms catastrofale gebeurtenissen die de broze verhoudingen tussen de koloniale wereld en lokale samenlevingen blootlegden.³⁷ Makassar was een levendige stad en ‘zeer schoon gezien’. Het fregat *Rotterdam* moest van hier 65 Buginese soldaten ter versterking van het KNIL naar Batavia vervoeren. Vandaar vervolgde in oktober 1840 de reis naar Muntok op het eiland Bangka en naar de Riau-Lingga-archipel om station te houden. Deze contreien waren strategisch gelegen ten zuiden van het Britse Singapore. De opbrengsten uit de tinmijnen op Muntok en het pachtstelsel van opium en gambir op de eilandengroep spekten de koloniale kas. Een jaar lang maakte de *Rotterdam* kruistochten in de regio om de lokale vorsten de vlag te tonen, vaarwaters in kaart te brengen en ongeregelde tegenstanders ter zee te fnuiken.

Een van de hoofdtaken van de marine in de kolonie was, zoals gezegd, de bestrijding van zeevolken die handelsschepen aanvielen en kustbewoners overvielen om hen tot slaaf te maken. Zij ondermijnden het koloniale gezag, dat pretendeerde de lokale bevolking te willen beschermen. In de koloniale bronnen werden die zeeschuimers steevast als illegale ‘zeerovers’ betiteld. De Indonesiërs zagen dat anders. Vanuit Indonesisch perspectief waren die ‘zeerovers’ meestal particuliere kapers die zich met toestemming en steun van autochtone vorsten verzetten tegen de territoriale expansie van de Nederlanders of onderling hun machtspositie wilden uitbreiden of behouden. Zij betwistten de legitimiteit van het geweldsmonopolie van de koloniale macht.³⁸ Juist in de grenswateren van de Riau-Lingga-archipel wilden de Nederlanders de daar opererende ‘gelegenheidsdieven’ of *orang laut* beteugelen, omdat het gouvernement vreesde voor Britse politieke en militaire inmenging. Weliswaar had de lokale elite van Riau-Lingga contractueel haar medewerking toegezegd in de

³⁶ HSM, S.5872, Journaal, 31.

³⁷ A. Schrikker, *De vlinders van Boven-Digoel. Verborgene verhalen over kolonialisme* (Amsterdam 2021) 77-85 en 172-192.

³⁸ P. Groen en A. van Dissel, ‘Schoorvoetend imperialisme 1830-1873’ in: Groen e.a., *Krijgsgeweld en kolonie*, 61- 96: 87-90.

bestrijding van zee-, strand- of mensenroof, maar dergelijke toezeggingen stelden in de praktijk weinig voor. Keer op keer waren de ‘zeerovers’ de Nederlanders te vlug af en verscholen zij zich in de krekens van de eilandjes, terwijl de commandant der Zeemacht in Nederlands-Indië na de opheffing van de Koloniale Marine juist offensieve acties predikte. Als ontmoetingen tussen beide partijen onttaardden in gevechten op zee of achtervolgingen landinwaarts, vielen over en weer slachtoffers. In de jungle konden de marinelandingsdivisies hun tegenstanders vaak alleen verslaan met de inzet van hulptroepen van bevriende Indonesische vorsten, die het terrein beter kenden.³⁹ Conform de Nederlandse wet- en regelgeving moest de bemanning van marineschepen ‘zeerovers’ die zich overgaven of gevangengenomen werden, overdragen aan justitie. Over hun procesgang is weinig bekend, maar het vonnis was veelal de doodstraf door ophanging.⁴⁰

De kruistochten van de *Rotterdam*, vaak samen met een of twee andere stationsschepen, resulteerden niet in directe confrontaties met strijdbare zeevolken. Meinders geeft in zijn reisjournaal echter zeldzame informatie over de marteling van een gevangengenomen ‘zeerover’ door de onderkoning van Pulau Penyengat (het eiland Mars), gelegen voor de rede van Tanjung Pinang, de hoofdstad van de Riau-archipel op Pulau Bintan. Om nadere inlichtingen over zijn (mis)daden te vergaren, kreeg de gevangene een zwaar metalen kanon op zijn lijf, die hem de adem benam, maar hij gaf geen krimp. Vervolgens werd hij met suiker besmeerd en aan een boom vastgebonden naast een mierennest. Uiteindelijk kermde hij 25 Maleiers en een groot aantal Chinezen te hebben geroofd en vermoord. Na zijn bekentenis werd hij onthoofd en zijn hoofd op de spits van een paal op een onbewoond eiland in het oog van de baai van Riau geplaatst ter afschrikking.⁴¹ Wellicht voelde de onderkoning van Pulau Penyengat zich gedwongen het gouvernement zijn daadkracht en loyaliteit te moeten tonen, maar de marteling en onthoofding van de ‘zeerover’ duiden boven alles op het gewelddadige karakter van de koloniale samenleving.

³⁹ Groen e.a., ‘Schoorvoetend imperialisme’, 92-95.

⁴⁰ Groen e.a., ‘De wereld van de militair’, 221.

⁴¹ HSM, S.5872, Journaal, 40, 41, 53 en tegenover 64.

In quarantaine

Het zeemansleven was vol risico's. De dagelijkse werkzaamheden op een instabiel groot zeilschip waren fysiek inspannend en, zeker bij zwaar weer, soms ook gevaarlijk. Aan boord van het fregat *Rotterdam* sloeg tweemaal een man overboord die beiden ternauwernood gered konden worden.⁴² Een val uit de ra van ruim twintig meter hoog op het dek overleefde een matroos niet.⁴³ Besmettelijke ziekten grepen snel om zich heen en eisten veel slachtoffers. Vertrek uit Nederland in de wintermaanden, zoals bij de *Rotterdam*, verhoogde traditioneel de kans op een mindere lichamelijke conditie van de zeelieden bij inscheping.⁴⁴ Tijdens de oversteek van de Indische Oceaan overleed de eerste opvarende aan 'verfale van krachten'.⁴⁵ Daags daarvoor had de scheepschirurgijn voor de bemanning een ons zuurkool per dag voorgeschreven. Het schip rondde Kaap de Goede Hoop zonder tussenstop om vers proviand in te slaan. Na aankomst in Batavia steeg het aantal zieken snel en werden zes opvarenden met scheurbuik in het hospitaal opgenomen.⁴⁶ Het warme, vochtige klimaat in Indonesië, gebrek aan comfort, eenzijdige voeding en slechte hygiëne op de volgepakte schepen maakten zeelieden extra vatbaar voor tropische ziekten. Bij de eerste overtocht van Surabaya naar Ambon en Makassar waren er al enkele sterfgevallen meer aan boord.

Kruisend in de Riau-Lingga-archipel brak eind april 1841 cholera uit onder de bemanning. Het ziektebeeld met braken, diarree en heftige buikkrampen kende dikwijls een fatale afloop. Tijdens een pandemie in de jaren 1817-1823 vielen er duizenden slachtoffers in de kolonie. Het gouvernement zag in de negentiende eeuw nog geen heil in quarantaineregels vanwege de uitgestrektheid van de archipel en de onmogelijkheid om controle op de naleving uit te oefenen.⁴⁷ Er was destijds ook nog geen besef dat de Europese territoriale en economische expansie en de uitbreiding en verdichting van de maritieme handelsnetwerken cholera-epidemieën in de

⁴² Ibidem, 24; NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, *Rotterdam*, 17 juli 1841.

⁴³ HSM, S.5872, Journaal, tegenover 42.

⁴⁴ J.R. Bruijn, *Zeegang. Zeevarend Nederland in de achttiende eeuw* (Zutphen 2016) 94.

⁴⁵ HSM, S.5872, Journaal, tegenover 20.

⁴⁶ Ibidem, 26; NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, *Rotterdam*, 16 mei en 13 juni 1840.

⁴⁷ H. Pols, 'Quarantine in the Dutch East Indies' in: A. Bashford ed., *Quarantine* (Londen 2016) 85-102: 86-87.

hand werkten.⁴⁸ In 1841 woedde er opnieuw een choleraepidemie in de kolonie.⁴⁹ Met doodshoofden in de marge van het handschrift hield Meinders het aantal sterfgevallen bij (afb. 2). Binnen 24 uur overleden er vier opvarenden. Het schip ging onder zeil om een ‘verandering van luchtstroom’ te krijgen, maar dat mocht niet baten.⁵⁰ De daaropvolgende dagen stierven meer schepelingen en mariniers, onder wie Meinders’ beste vriend J.W. Santwijk, met wie hij samen was overgestapt van de landmacht naar het Korps Mariniers. De lijken werden naar oud zeemansgebruik in hun kooien (hangmatten) genaaid en met een vast ceremonieel over boord gezet.⁵¹

Om de uitbraak te bezweren, ging de *Rotterdam* bij Pulau Basing, een vruchtbaar eilandje ten zuiden van Tanjung Pinang met een tiental ‘vreedzame’ bewoners, voor anker en werden de zieken gedebarkeerd.⁵² Quarantaine – gedwongen afzondering van vermeende besmette schepen, opvarenden en lading voor een bepaalde tijd – was in de scheepvaart al vanaf de veertiende eeuw bekend om de inwoners van havensteden te beschermen en verspreiding van ziektes te voorkomen. In Nederland kruisten in de vroegmoderne tijd oorlogsschepen voor de kust om te waken dat handelsschepen die uit verdachte streken terugkeerden, niet zonder medische inspectie vooraf de havens zouden binnenlopen. Tijdens de Bataafs-Franse tijd kwamen er quarantaine-inrichtingen op de eilanden Wieringen aan de ingang van de Zuiderzee en Tiengemeten in het Haringvliet.⁵³ Besmette schepen voeren de gele vlag ter herkenning en waarschuwing.

Pas eind negentiende eeuw werden dergelijke sanitaire locaties ook in de Indonesische archipel aangewezen. Zolang de diagnostiek van ziekten nog tekortschoot, moest commandant Tuning improviseren en voor een noodoplossing kiezen. Meinders’ aantekeningen geven een inblik in de gang van zaken tijdens de quarantaineperiode.⁵⁴ Na de onscheping van de zieke opvarenden werd het schip uitgerookt en gelucht. Deze methode om het

⁴⁸ P. Boomgaard, ‘The development of colonial health care in Java. An exploratory introduction’, *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 149:1 (1993) 77-93: 79.

⁴⁹ G.T. Haneveld en P.C. van Royen, *Vrij van zichtbare gebreken. De medische zorg bij de Nederlandse zeevaart in de negentiende eeuw* (Amsterdam 2001) 232.

⁵⁰ Eerst in 1883 ontdekte de latere Nobelprijswinnaar Robert Koch dat cholera een infectieziekte was, die via besmet water of voedsel werd overgebracht.

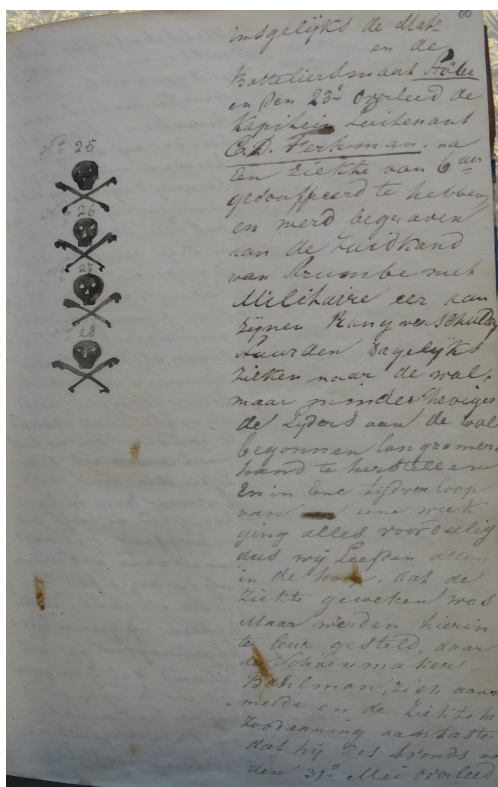
⁵¹ HSM, S.5872, Journaal, 59.

⁵² *Ibidem*, 61.

⁵³ Haneveld e.a., *Vrij van zichtbare gebreken*, 97-101.

⁵⁴ HSM, S.5872, Journaal, 59-60; zie ook NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, *Rotterdam*, april – juni 1841.

schip te 'zuiveren' is ook uit andere scheepsjournalen bekend. Kruisprauwen uit de buurt brachten verse proviand en bouwmaterialen om een noodhospitaaltje op Pulau Basing op te richten. Op het eiland waren uiteindelijk bijna zeventig man ondergebracht onder de goede zorgen van de scheepschirurgijn. Aan boord hoorde Meinders ze kermen van ellende. Totaal zestien opvarenden overleden in vier weken tijd, voornamelijk matrozen en mariniers. De hoogste in rang was kapitein-luitenant-ter-zee C.D. Fehrman, die met militaire eer aan land werd begraven. De meesten herstelden wonderwel. Pas na ruim een maand keerde de *Rotterdam* op 20 juni terug naar de rede van Tanjung Pinang.



Afbeelding 2: Pagina uit het journaal met doodskoppen die het aantal overleden bemanningsleden aangeven. Bron: HSM, S.5872. [uitsnede rechterpagina]

Een andere wereld

Voor Jan Meinders en zijn mede-opvarenden was de *Rotterdam* hun thuis en de kolonie de buitenwereld. Uit brieven en memoires van marineofficieren is bekend dat de aankomst op Java een overweldigende indruk maakte. De tropische flora en fauna, de bloemige en kruidige geuren, de stad Batavia met haar multiculturele bevolking en statige gebouwen, de groene spetters van duizenden eilanden in de schier eindeloze blauwe zee, Meinders moet zijn ogen hebben uitgekeken. De illustraties in zijn journaal van kustprofielen, de redes van Onrust (Pulau Kapal), Ambon, Makassar en Singapore, een ananas, wapentuig van Dayak, een Chinees en een Chinese jonk getuigen van zijn verwondering. Na een jaar dienst in de tropische wateren raakte Meinders echter, zoals menig marineman, in mijmeringen verzonken. Zijn uitvoerige bespiegelingen over de verlamdende hitte en de ondefinieerbare gevoelens van heimwee naar Nederland in combinatie met de aantrekkingskracht van Nederlands-Indië spreken boekdelen:

hoe zonderling het was dat elke Europeaan, hoe vrolijk anders ook, veeltijds dadelijk soms enige tijd daarna, in een perplexiteit, neerslachtigheid vervalt, welke hem alle lust tot werkzaamheid benemen [...] en met wellust de herinneringen op te garen van het land dat men heeft verlaten om in lange overdenkingen de tegenwoordige ontberingen te vergeten [...] gedurende den dag te smachten en te verlangen naar de koelte van den nacht evenwel vaak gebrek te lijden aan frisse lucht de slapende rust te ontberen, gedurende de stilte waarin als dan de natuur gedompeld is, ziedaar het leven der Europeanen in Indien, leven van zelfverloochening, van niet voldane begeerten, van smartelijke herinneringen, van onophoudelijk terugkeerend hartzeer, van bedriegelijke hoop! En onbegrijpelijke tegenstrijdigheid, hoe en van waar komt het dat Europeanen, die lange jaren in deze gewesten gewoond hebben, [...] dit land en dit leven hetwelk zij zo dikwerf verwenscht hebben, niet zonder liefde, niet zonder smart kunnen verlaten en waarom bij blijden terugkeer in het vaderland, betreuren zij de oorden en de verbanning [...] Zoude er ook in het leven der Europeanen in

Indië een dier geheime betoveringen bestaan waarvan men onderworpen is?⁵⁵



Afbeelding 3: De rede van Singapore. Bron: HSM, S.5872.

Koloniaal Indonesië was, in de oriëntalistische bewoordingen van een Nederlandse marineofficier ‘een oosters mysterie dat voor de westerse geest vaak niet was te begrijpen’.⁵⁶ Tot dat ‘oosters mysterie’ behoorden voor Meinders bijvoorbeeld ook de kaketoë, die hij in Makassar had gekocht als geschenk voor zijn familie, maar tot zijn leedwezen op zee wegvloog. Of de Dayak, koppensnellers die colliers met mensentanden droegen en met vergiftigde pijlen hun prooi doodden.⁵⁷ In de Riau-Lingga-archipel en Singapore vergaapte hij zich aan het doen en laten van de Chinese bevolking en bezocht de marinier uit fascinatie opium snuivende Chinezen en snoof zelf proefondervindelijk mee.⁵⁸

⁵⁵ HSM, S.5872, Journaal, 56-58.

⁵⁶ Geciteerd in: Groen e.a., ‘De wereld van de militair’, 243.

⁵⁷ HSM, S.5872, Journaal, 64.

⁵⁸ Ibidem, 41, tegenover 45, 54, 64.

Na ruim negen maanden station te hebben gehouden, keerde de *Rotterdam* eind november 1841 terug naar Batavia. Meinders werd overgeplaatst op het oorlogsschip *Bellona*, dat voor reparatiewerkzaamheden bij de werf op het eiland Onrust lag. Binnen drie weken werd hij op 18 december naar het militair hospitaal in Batavia overgebracht, waar hij 2 februari 1842 overleed.⁵⁹

Tot slot

Het journaal van Jan Meinders eindigt abrupt op het moment dat het fregat *Rotterdam* van de Riau-Lingga-archipel via Sambas in West-Kalimantan (Borneo) koers zette naar Batavia. Zijn verhaal bevestigt en verdiept onze kennis over de rol en inzet van het Nederlands marine-eskader en de bemanning in de Indonesische archipel. De marinier 2^e klasse is opmerkelijk goed geïnformeerd over zaken die voornamelijk officieren aangaan en weet veel over het scheepsleven en het matrozenwerk. Elke geografische plaats, elk bemanningslid noemt hij bij naam. Daarom is het vreemd en ook wel jammer dat Meinders weinig reflecteert op de positie van het detachement mariniers aan boord, of op zijn eigen bezigheden en contacten. Met wie en waarover sprak hij? Hij blijft toch vooral een toeschouwer en doet verslag in de derde persoon ('de equipage') of de eerste persoon meervoud ('wij'). Slechts een enkele keer, bij persoonlijke ontboezemingen als hij bijvoorbeeld doodsangsten uitstaat in een zware storm, opium snuift of een goede vriend verliest, kiest hij voor de ik- en mijn-vorm. Ondanks een brede interesse voor allerlei zaken, treedt Meinders zelden in detail. Wie bracht de zieken aan land en hoe werden zij verzorgd? Hoe reageerden de enkele bewoners van Pulau Basing op de invasie van de zieke zeelieden? Zelfs in zijn fraaie illustraties bewaart hij afstand tot zijn onderwerp, een afspiegeling van de fysieke kloof tussen een schip op de rede en de wal. Als marinier kreeg Meinders bovendien minder gelegenheid om te passagieren dan de officieren, die zich in de havenplaatsen mengden met de koloniale elite.

Meinders staat niet stil bij de betekenis van bepaalde gebeurtenissen en (ver)oordeelt niet. Dat wekt de schijn van objectiviteit, maar juist in de keuze om bepaalde zaken wel of niet aan te kaarten is het egodocument subjectief en het geschetste beeld Europees eenzijdig koloniaal. Zo vraagt hij zich niet af of de verbanning van de drie Javaanse prinsessen naar Ambon en de

⁵⁹ NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr.492, *Bellona*, 18 december 1841.

marteling en onthoofding van de ‘zeerover’ op het eiland Pulau Penyengat proportioneel of rechtmatig waren. Evenmin betwist hij de Nederlandse aanwezigheid of het militaire geweld in de Indonesische archipel. Dat deed toentertijd - twintig jaar voor de publicatie van de *Max Havelaar* van Multatuli - overigens bijna nog geen enkele Nederlander. Desalniettemin raakt een schijnbaar onbeduidend notitieboekje, opgeborgen in het depot van Het Scheepvaartmuseum, tussen de regels door aan belangrijke thema’s van koloniale en maritieme geschiedenis.

‘Doe de groetenis aan alle mooie meisjes die naar mij vragen.’ Briefconventie, taalvaardigheid en de belevingswereld van zeelieden, 1750-1810

Jessica den Oudsten

Moeder en vader lieff, nu ondervind ik
dinge die een zee man die 14 a 16 rijse
gedaan heeft niet ondervindt.¹

In 1803 schreef bombardier en vuurwerker Jan de Heer vanaf de Surinamerivier een brief aan zijn vrienden en familieleden in Gouda. Uit de brief spreekt een avontuurlijke toon. De Heer dacht dat hij al drie vierde deel van ‘Gods wonderbaare weereld’ aanschouwd had en hoopte het vierde deel ook nog te zien. Tijdens zijn reis op fluitschip *Zeenimph* maakte hij naar eigen zeggen meer mee dan een ervaren zeeman die al veertien of zestien reizen had gemaakt.²

De brief van Jan de Heer is een van de vele brieven geschreven door zeelieden en andere opvarenden van schepen die te vinden zijn in de Prize Papers, een grote collectie documenten in het archief van de *High Court of Admiralty* in The National Archives te Kew (Londen). Britse kapers maakten de documenten tussen 1652 en 1817 buit op in totaal meer dan 35.000 vijandelijke schepen. De stukken zijn eeuwenlang bewaard gebleven en vormen een rijke collectie. Zo zijn er ruim 160.000 brieven die nooit zijn bezorgd en zijn er documenten in minstens negentien talen. Ongeveer een kwart van het materiaal is afkomstig van Nederlandse schepen. Naast ongeveer 38.000 zakelijke en particuliere brieven bestaat deze collectie uit plantagelijsten, rekeningen, ladingoverzichten, scheepsjournalen, ondervragingen van bemanningsleden en objecten. In de jaren tachtig van de vorige eeuw werd al op het belang van de Prize Papers gewezen en sindsdien hebben verschillende onderzoekers gebruik gemaakt van de collectie.³ Grote

¹ Jan de Heer aan zijn vrienden, broers, zussen, moeder en vader Simon de Heer, Paramaribo-Gouda, 5 maart 1803 (HCA32-1132).

² Ibidem.

³ Zie onder andere: S.W.P.C Braunius, ‘Het leven van de zeventiende-eeuwse zeeman: valse romantiek of werkelijkheid?’, *Tijdschrift voor Zeegechiedenis* 40/41 (1980) 11-22; P. Moree, ‘Met vriend die God geleide’. *Het Nederlands-Aziatisch postvervoer ten tijde van de*

digitaliseringsprojecten, zoals het *Dutch Prize Papers* project van het Huygens Instituut en het nog lopende *Prize Papers Project* van de Universiteit van Oldenburg hebben er recent voor gezorgd dat een deel van de Prize Papers nu online toegankelijk is. Het doel van dit laatste project is om alle documenten te digitaliseren. Eerdere projecten, zoals *Brieven als Buit* en *Sailing Letters*, focusten op de brieven in de Prize Papers.⁴

Brieven kunnen net als autobiografieën, memoires en dagboeken omschreven worden als egodocumenten. Onder egodocumenten vallen alle bronnen waarin de auteur schrijft over het eigen handelen en de eigen gevoelens.⁵ Lang werd bij het onderzoek naar egodocumenten vooral gelet op de inhoud, bijvoorbeeld wat de bronnen zeiden over het dagelijks leven van de schrijvers. De laatste jaren is er echter steeds meer aandacht voor de praktijk van het schrijven en het schrijfproces, ook wel het ‘schrijven als praxis’ genoemd.⁶

De brieven uit de Prize Papers vormen een bijzondere bron voor onderzoekers, omdat ze geschreven zijn door mensen uit allerlei lagen van de samenleving. Over het algemeen zijn er vooral brieven bewaard gebleven uit de elite. De brieven uit de Prize Paper geven echter ook inzicht in de briefconventie en taalvaardigheid van leden van de lagere- en middenstand van de zeventiende tot de negentiende eeuw. Verschillende onderzoekers hebben al brieven uit de Prize Papers gebruikt om bijvoorbeeld onderzoek te doen naar het Rampjaar 1672 of naar taalvariatie in achttiende-eeuwse brieven.⁷ Er is echter nog geen onderzoek gedaan naar de brieven van de

Verenigde Oost-Indische Compagnie (Zutphen 1998); P. Moree, *Kiekkertje lief. Brieven van Aagje Luijtsen, geschreven aan haar man Hermannus Kiekkert, stuurman in dienst van de VOC* (Texel 2003); T. Simons, *Ongekend 18e-eeuws Nederlands. Taalvariatie in persoonlijke brieven* (Utrecht 2013).

⁴ Huygens Instituut, ‘Dutch Prize Papers’, <https://prizepapers.huygens.knaw.nl/> en <https://www.huygens.knaw.nl/projecten/dutch-prize-papers/>, geraadpleegd 16 januari 2023; Prize Papers Project, ‘The Collection’, <https://www.prizepapers.de/the-project/the-prize-papers-collection>, geraadpleegd 16 januari 2023.

⁵ R. Dekker, ‘Egodocuments in the Netherlands from the Sixteenth to the Nineteenth Century’ in: E. Griffey ed., *Envisioning Self and Status: Self-Representation in the Low Countries 1400-1700* (Hull 1999) 255-285: 255-256.

⁶ W. Ruberg, *Conventionele correspondentie. Briefcultuur van de Nederlandse elite, 1770-1850* (Nijmegen 2005) 7.

⁷ J. Brouwer, *Levenstekens. Gekaapte brieven uit het Rampjaar 1672* (Hilversum 2014); Simons, *Ongekend 18e-eeuws Nederlands*.

zeelieden die zelf op de schepen voeren die gekaapt werden of het risico liepen om gekaapt te worden.

In dit artikel worden brieven, die geschreven zijn door zeelieden, geanalyseerd op zowel inhoud als schrijfspraktijk.⁸ De briefschrijvers voeren tussen 1750 en 1810 op een schip dat afkomstig was uit de Nederlandse Republiek. In de maritieme sector van de vroegmoderne tijd was altijd een grote vraag naar arbeidskrachten. Dit resulteerde in een hoge mate van diversiteit onder bemanningsleden: op schepen voeren mannen uit allerlei landen en met allerlei achtergronden. Er waren bijvoorbeeld veel immigranten uit Duitsland en Scandinavië werkzaam in de maritieme sector.⁹ Over de voertaal aan boord van deze schepen, maar ook over de schrijf- en taalvaardigheid van zeelieden, is nog weinig bekend.¹⁰ De brieven uit de Prize Papers collectie kunnen inzicht geven in de manier waarop deze zeelieden met elkaar en hun vrienden en familieleden communiceerden en in hoeverre zij in staat waren om over hun avonturen naar huis te schrijven. Wat zeggen brieven van zeelieden die tussen 1750 en 1810 op Nederlandse schepen voeren over de briefconventie, taalvaardigheid en de belevingswereld van deze mannen?¹¹

In totaal zijn 59 brieven van zeelieden getranscribeerd en geanalyseerd, geschreven door 41 verschillende briefschrijvers.¹² Deze

⁸ In het briefencorpus zijn ook enkele brieven opgenomen van soldaten opgenomen die zich op dezelfde schepen als enkele schrijvende zeelieden bevonden.

⁹ R. Negrón en J. den Oudsten, *De grootste slavenhandelaren van Amsterdam. Over Jochem Matthijs en Coenraad Smitt* (Zutphen 2022) 60-64.

¹⁰ Aangezien de alfabetiseringsgraad in de Republiek relatief hoog was, gold dit waarschijnlijk ook voor zeelieden die in de Republiek onderwijs hadden gevolgd. Er werkten echter veel immigranten in de maritieme sector die minder of geen scholing hadden gehad. Zie: J.R. Bruijn, *Zeevang. Zeevarend Nederland in de achttiende eeuw* (Zutphen 2016) 63-64.

¹¹ Dit artikel is deels gebaseerd op een masterscriptie van de auteur (zie: J. den Oudsten, 'Spreken is zilver, schrijven is goud. Briefconventie en taalvaardigheid in brieven van de lagere en middenstand aan het einde van de achttiende eeuw', Erasmus Universiteit Rotterdam (2018)) en aangevuld met brieven van immigranten die in het huidige promotieonderzoek van de auteur, getiteld 'Integration and Social Mobility: The Descendants of Early Modern Immigrants in Amsterdam, 1660-1811', worden gebruikt.

¹² Deze brieven zijn allemaal gedigitaliseerd in het Dutch Prize Papers project en in te zien via de website Dutch Prize Papers, <https://prizepapers.huylgens.knaw.nl>, geraadpleegd 23 februari 2023. Verschillende inventarisnummers met achttiende-

brieven werden in beslag genomen tijdens de Zevenjarige Oorlog (1756-1763), de Vierde Engels-Nederlandse Oorlog (1780-1784) en in de Franse tijd (1795-1815).¹³ De briefschrijvers waren allemaal afkomstig uit de lagere- of middenstand en over hun leven is vrijwel niets bekend. Met behulp van doop-, trouw- en begraafregisters en notariële archieven uit verschillende Nederlandse archieven is zoveel mogelijk informatie over het leven van de briefschrijvers verzameld.¹⁴ Gecombineerd met de brieven geeft dit inzicht in wie de zeelieden waren en hoe zij met hun familieleden en vrienden communiceerden.

Alfabetiseringsgraad

De Nederlandse Republiek had in de vroegmoderne tijd de hoogste alfabetiseringsgraad van Europa, maar het was niet vanzelfsprekend dat een persoon kon lezen én schrijven.¹⁵ Op school leerden kinderen eerst lezen en daarna pas schrijven, waardoor de meeste kinderen al acht jaar waren voor ze aan schrijfles begonnen. Lang niet alle kinderen kwamen aan schrijfles toe, want het schrijfonderwijs kostte meer dan leren lezen.¹⁶ Het is lastig om de mate van alfabetisering in de Republiek precies te achterhalen. Een belangrijke indicator die wordt gehanteerd om geletterdheid vast te stellen is

eeuws materiaal zijn doorgenomen waaruit alle brieven van zeelieden zijn verzameld, te weten HCA30-339 t/m HCA30-348, HCA30-762, HCA32-695.175, HCA32-1132, HCA32-176D en HCA32-176E. Bij de transcriptie van de brieven is de originele spelling uit de brief aangehouden. Voor de leesbaarheid zijn in dit artikel wel leestekens toegevoegd aan de citaten en is het hoofdlettergebruik genormaliseerd.

¹³ Het waren deze perioden van oorlog, samen met de Tweede en Derde Engels-Nederlandse Oorlog (1665-1667 en 1672-1674) waarin de meeste schepen werden gekaapt, zie R. van Gelder, *Zeepost. Nooit bezorgde brieven uit de zeventiende en achttiende eeuw* (Amsterdam 2008) 20-21.

¹⁴ Onder deze archieven vallen bijvoorbeeld Stadsarchief Amsterdam, Noord-Hollands Archief en Stadsarchief Rotterdam. Er is ook gebruik gemaakt van de website *WieWasWie*, www.wiewaswie.nl, geraadpleegd 16 januari 2023.

¹⁵ W. Frijhof en M. Spies, *1650. Bevochten eendracht* (Den Haag 2000) 237-238; J.J. Klock en W.W. Mijnhardt, *1800. Blaauwdrukken voor een samenleving* (Den Haag 2001) 584.

¹⁶ A. Smit, 'Letter en lezer. De gotische letter in negentiende-eeuwse volkslectuur', *De Negentiende Eeuw* 14:2-3 (1990) 159-170: 167-169; P.Th.F.M. Boekholt en E. P. de Booy, *Geschiedenis van de school in Nederland. Vanaf de Middeleeuwen tot aan de huidige tijd* (Assen 1987) 39-40.

het kunnen zetten van een handtekening.¹⁷ Simon Hart gebruikte de ondertrouwenregisters van onder andere Amsterdam om de alfabetiseringsgraad in de Republiek te onderzoeken. Rond 1660 kon 64 procent van de bruidegoms in Amsterdam een handtekening zetten onder hun ondertrouwakte. In 1780 was dit percentage gestegen naar 85 procent. Voor vrouwen lag het percentage lager, in 1780 was het 64 procent.¹⁸

Hoewel de alfabetiseringsgraad in de tweede helft van de achttiende eeuw dus relatief hoog was, kan er niet van worden uitgegaan dat een brief in het brievenkorpus door de afzender zelf is geschreven. Sommige mensen lieten hun brief schrijven door een openbare of professionele schrijver, iemand die in ruil voor een geldbedrag een brief schreef. De brief kon gedicteerd worden door de afzender van de brief, maar sommige professionele schrijvers hadden een repertoire aan zinnen die ze vaak herhaalden.¹⁹ Dit is ook terug te zien in het bronnencorpus. Matroos Leonard Weber liet een brief aan zijn zus schrijven door iemand anders en voegde daar later zelf nog een boodschap aan toe. Het verschil in handschrift is duidelijk te zien, het eerste gedeelte van de brief is door een meer geoefende hand geschreven. Weber liet ook de reden noteren, hij had namelijk ‘geen tijd’ om de brief zelf te schrijven.²⁰ Als een persoon op school niet (goed) had leren schrijven, kon diegene dat wel later in het leven nog leren. P. Kolff schreef aan zijn moeder dat hij aan boord van het schip waar hij werkte beter had leren rekenen en schrijven:

NB ik laat u verder wete mijn leere. Ik heb meer geleerd als bij
capt Smit, want ik kan beeter cifferen en schrijve. NB maar mijn

¹⁷ Deze methode heeft ook nadelen. Zo betekent het kunnen zetten van een handtekening niet dat iemand vloeiend kan lezen en schrijven. Bovendien hebben de bronnen tekortkomingen als het gaat om representativiteit (voor veel plaatsen en perioden zijn bijvoorbeeld de ondertrouwakten niet allemaal bewaard gebleven). Toch is er onder onderzoekers de consensus dat het kunnen zetten van handtekeningen de meest betrouwbare indicatie van de alfabetiseringsgraad weergeeft.

¹⁸ S. Hart, *Geschrift en getal: Een keuze uit de demografisch-, economisch- en sociaalhistorische studien op grond van Amsterdamse en Zaanse archivalia, 1600-1800* (Dordrecht 1976) 130-132.

¹⁹ Brouwer, *Levenstekens*, 97-101.

²⁰ Leonard Weber aan zijn zus, Sint Eustatius-Volendam, 30 januari 1780 (HCA30-347).

jornaale, ik heb een betje jornaal gehouden in mijn boek maar anders ik heb voor de stuurman gedaan.²¹

Kolff noemde nergens zijn functie aan boord van het schip, maar door zijn brief wordt duidelijk dat hij de stuurman mocht helpen met het schrijven van het scheepsjournaal. Door zijn werk aan boord van het schip verbeterden zijn schrijf- en rekenvaardigheden.

‘Een onbezeild en onbestuurbaar schip’

Fluitschip *Zeenimph* vertrok in 1802 vanuit de Bataafse Republiek om troepen te transporteren naar Kaap de Goede Hoop. De eerdergenoemde Jan de Heer was niet de enige aan boord van het schip die een brief aan het thuisfront schreef vanuit Suriname. In totaal zijn er vijf brieven van vier verschillende briefschrijvers: een brief van Cornelis Jacobsz Kooter (kapitein van het schip), twee brieven van Adrianus Johannes van Breeniegen (eerste luitenant artillerie), een brief van Hendricus Wilhelmus Montanus (zoon van een predikant, functie aan boord onbekend) en natuurlijk de brief van De Heer. Tussen de Prize Papers zit ook een kopie van een verslag aan de gouverneur van Suriname, waarin werd uitgelegd waarom de *Zeenimph* in Suriname was gearriveerd terwijl het eigenlijk onderweg was naar Kaap de Goede Hoop. Gecombineerd met de brieven geeft het inzicht in het verloop van de reis van het schip.

Volgens het officiële verslag van de reis was de *Zeenimph* vertrokken als onderdeel van een grotere vloot, maar onderweg waren de bemanningsleden de andere schepen kwijtgeraakt. Het was het begin van allerlei tegenslagen. Het roer ging kapot en de reis duurde langer dan vooraf bedacht, zodat er een tekort aan levensmiddelen ontstond. De scheepsraad, bestaande uit de kapitein, stuurmannen en bootsman van het schip met een aantal luitenants van de aanwezige troepen soldaten, besloot dat er een tussenstop gemaakt moest worden in Suriname. Daar konden ze zich echter minder goed voorbereiden op de lange reis naar Kaap de Goede Hoop dan ze hadden verwacht, en de etenswaren die beschikbaar waren om in te kopen voor de manschappen waren minder lang houdbaar dan in het ‘moederland’. De scheepsraad zag daarom een extra stop in Lissabon als noodzakelijk. De

²¹ P. Kolff aan zijn moeder Aaltje Thijmens Schipper, weduwe van Harmanus Kolff, Sint-Eustatius-Buiksloot, 1 februari 1781 (HCA30-343).

luitenants vroegen aan de gouverneur van Suriname of een onafhankelijke commissie kon onderzoeken of de *Zeenimph* wel zeilklaar was, aangezien ze met hun manschappen niet nog een keer een risicovolle reis wilden ondernemen.²²

Het verslag is gedetailleerder dan de brieven. De brieven geven echter wel inzicht in hoe verschillende mannen op het schip de reis hadden ervaren: allemaal schreven ze op hun eigen manier over de gebeurtenissen aan boord. Kapitein Kooter schreef een brief aan zijn moeder Geurtje Kooter waarin hij bekende dat hij onenigheid had gehad met zijn stuurman en de betreffende stuurman zou in Suriname 'van het schip' afgaan. Verder was het schip volgens hem 22 weken op zee geweest voor het in Suriname was gearriveerd met een kapot roer, wat hem 'veel displaisier' had veroorzaakt, zodat Geurtje Kooter wel moest begrijpen dat het 'geen aangename reijs' geweest was voor haar zoon, maar Kooter troostte zich 'in het lot'.²³ Eerste luitenant artillerie Van Breeniegen schreef ook een brief aan zijn moeder, waaruit blijkt dat hij niet alleen aan boord van het schip was, maar met zijn hele gezin. Zijn 'lieve vrouw en kinderen' waren nog gezond en de kinderen werden 'zoo groot' dat ze uit al hun kleding groeiden. Van Breeniegen deed verder verslag van goedkope producten, want 'eene citroene apappelle en organien lemmetties' kostten 'niemendal' en suiker en koffie was 'goedkoop'. Toch waren er ook prijzige producten volgens Van Breeniegen, zoals wijn en 'leijf kleederen'.²⁴

De tweede brief van Van Breeniegen, geschreven aan een vriend die ook in militaire dienst was, laat een opvallend verschil zien in toon. Waar Van Breeniegen in de brief aan zijn moeder meer over het gezinsleven schreef en weinig over de moeizaam verlopen reis, was dat in de brief aan zijn vriend M. Theunissen omgekeerd. In de brief aan zijn moeder schreef Van Breeniegen slechts een paar regels over het verloop van de reis:

Onse rijs is niet naar onsse wens uijt gevallen. Wij adden voor dien teijt dien weij op zee zijn al op de Caap de Goede Hoop kunnen zijn, dog door de onbezieldheid van ons schip en ons

²² Prize Papers, Memorie aan de gouverneur van Suriname, 22 februari 1803 (HCA32-1132).

²³ Cornelis Jacobsz Kooter aan zijn moeder Geurtje Kooter, Paramaribo-Amsterdam, 4 maart 1803 (HCA32-1132).

²⁴ Adrianus Johannes van Breeniegen aan zijn moeder H. Daane, Paramaribo-Gouda, 24 februari 1803 (HCA32-1132).

roer dat in stukkend was konden wij de brazielische kust niet te booven komen.²⁵

M. Theunissen kreeg een gedetailleerd verslag van de reis. Hierin werden de plaatsen die ze onderweg waren tegengekomen en de lengte- en breedtegraden waar het schip zich had bevonden nauwkeurig vermeld. Van Breeniegen noemde ook de rol die hij zelf had gespeeld in de zoektocht naar land om vers eten en drinkwater te kunnen inslaan:

Ik ad dan op den 11 dito [februari] de wagt. Zijde s morgens om 4 uer tegen den stuerman waar ik meeden de wagt adt: wat is dat men zied weer geen vis meer bij ons schip, zoude men weeder zigt bij land zijn? Nonsent niet, zeijde heij, dog ik ging wat leggen slaapen waarop ik om 6 ½ uer weeder wierd geport om in den zee raad te koomen het welk om mijn vooriene gedagte uijt kwam. Weij zaagen weeder land waarop weij zeijn deeden voor een loodsen in dien het moogelijk waard om heir in te loopen om de swakte van ons roer.²⁶

Van Breeniegen had tijdens zijn wacht al voorspeld dat zij in de buurt waren van land en dat bleek later ook zo te zijn. Van Breeniegen deed aan zijn vriend M. Theunissen ook verslag van wie er overleden was tijdens de reis en wie er ziek was, iets wat hij aan zijn moeder niet had vermeld.

Van de vijf brieven heeft de brief van Henricus Wilhelmus Montanus de meest sombere toon. Hij meldde aan zijn vader Petrus Jacobus Montanus dat hij ondanks ‘alle rampe en gevaaren’ veilig in Suriname was gearriveerd. Hij maakte zich zorgen over het gevaar dat het vervolg van de reis met zich meebracht en wilde het liefst terug naar huis:

Vader lief, ik kan niet beschrijve wat ik al heb geleeden maar heb door Gods zege nog altijd nog algesond geweest. Nu vader lief nu moete wij wede na Lissebon en Spaanse zeehaven, en daver een week of 4 stil dan werder na Holland. Ander neeme ik mijn demiscie want om met mijn leve zoo te speele zoo dat

²⁵ Adrianus Johannes van Breeniegen aan zijn moeder H. Daane, Paramaribo-Gouda, 24 februari 1803 (HCA32-1132).

²⁶ Adrianus Johannes van Breeniegen aan zijn vriend M. Theunissen, Paramaribo-Breda, 8 maart 1803 (HCA32-1132).

ik het nog eens verliezen zou. Wij hebbe 2 vorkome gehad dat ik dagt ik zal mij berijde tot God want wij dagte zoo te vergaan.²⁷

Montanus was bang dat hij zijn leven zou verliezen tijdens de reis. Uit de rest van zijn brief blijkt dat dit geen ongegronde angst was: hij schreef aan zijn vader over de grote aantallen mannen die waren overleden in de afgelopen maanden.

Jan de Heer zag de reis niet zo somber in als Montanus en schreef juist enthousiast aan zijn ouders over zijn avonturen. Andere mannen op het schip hadden tegen hem gezegd dat hij het misschien moeilijk zou krijgen, maar hij was daar niet van onder de indruk. Hij rapporteerde aan zijn ouders dat hij goed groeide en hij zo 'dik' was geworden dat zijn montering (uniform), die hij had gekregen en in eerste instantie bij zijn voeten en armen te wijd was, groter was gemaakt (afbeelding 1). Zijn ouders konden wel 'gerust zijn' dat 'Jan zijn Goudsche goedt daar mee door zal draagen'. Hij groeide naar eigen zeggen als 'de eeuwige duijvel'. Aan zijn zus deed De Heer in dezelfde brief een opvallende bekentenis, hij schreef haar namelijk dat hij verlangde naar 'een leuke meid in Spanje', waar hij was geweest. De communicatie was niet heel soepel verlopen want De Heer 'sprak Hollands en zij sprak Spaans'. Ze verstonden elkaar 'als de kat en den hond, maar het andere ging als een tiet'.²⁸

De brieven van de opvarenden van de *Zeenimph* laten zien dat alle mannen op en een andere manier schreven over de gebeurtenissen aan boord en hun toon aanpasten aan degene aan wie ze schreven. Kooter en Van Breeniegen hielden zich in de brieven naar hun moeders op de vlakte en gaven geen gedetailleerde beschrijving van de reis, terwijl ze dat in het document voor de gouverneur van Suriname en Van Breeniegens brief aan een vriend wel deden. Dit laat zien dat ze ervoor kozen om hun moeders niet alle informatie te geven, wellicht om hen niet nog bezorgder te maken. Uit de brief van Montanus spreekt moedeloosheid terwijl de brief van De Heer heel open is en een jeugdige avontuurlijkheid bevat.

²⁷ Henricus Wilhelmus Montanus aan zijn vader Petrus Jacobus Montanus, Paramaribo-Etten, 25 februari 1803 (HCA32-1132).

²⁸ Jan de Heer aan zijn vrienden, broers, zussen, moeder en vader Simon de Heer, Paramaribo-Gouda, 5 maart 1803 (HCA32-1132).



*Afb. 1: Montering (uniform) van een Haarlemse bombardier, ca. 1787.
Bron: Rijksmuseum.*

De belevingswereld van de zeelieden

Uit de brieven van de opvarenden van de *Zeenimph* komt de manier waarop ze de reis beleefden duidelijk naar voren. Dit is echter niet voor alle brieven het geval, de informatie is vaak wat meer summier. Het is bovendien onmogelijk om op basis van 59 brieven een uitspraak te doen over de belevingswereld van alle zeelieden in de achttiende eeuw. Toch geven de brieven in het brieven corpus wel inzicht in verschillende onderwerpen die in veel brieven van zeelieden aan het thuisfront terugkomen, zoals de handel, het weer of het missen van geliefden.

Handel is een terugkerend thema in de brieven. Zeelieden hadden het over producten die zij aan het thuisfront hadden gestuurd en waar ze hoopten winst mee te kunnen maken. Roelof Douwer stuurde een brief aan zijn echtgenote waarin handel en het privéleven samenkwamen:

Sende UE[dele] lieve deese [de brief] per capt. Cornelis Hofker, benevens een baeltje coffi van 78 lb voor 7 ¼ stuiver per lb. De suiker in klijne vaetjes niet te krijge. Ook hoop ik int kort bij UE[dele] mijn lief te coome waer na ik seer verlange.²⁹

Douwer vermeldde de aankooprijns van de koffië zodat zijn echtgenote precies wist hoeveel hij voor de koffië had betaald. Jan Tieman instrueerde zijn echtgenote Anna Willemse in de brief ook over de verkooprijns van de koffië die hij haar toezond: hij had de koffië ingekocht voor zes stuivers en zij moest er minstens zeven, maar het liefst acht stuivers voor krijgen.³⁰

Een ander thema waar veel zeelieden over schreven was het weer, wat voor hen van essentieel belang was. Slecht weer kon hun schepen in problemen brengen. Jelis Kerssemakers dankte God daarom voor een behouden aankomst in Sint-Eustatius. Ze hadden onderweg ‘zulk moeij weer gehat’ als ze maar ‘van den heemel konne wensen’.³¹ Kerssemakers schreef in een andere brief, aan zijn echtgenote Helena Leuring, ook over het weer thuis en voegde een romantisch element toe:

Ik denk dat het in Hollant teegenswoordig zulk moeij weer en zoe warm niet zel weezen als hier. Ik hat wel gewenst dat ik van de winter UE[dele] slep hat geweest, dan hadde weij ons te saame konne verwarmen onder een deeken. Ik hoop dat het ons weer gauw zel gebeuren, als het Got belieft.³²

Kerssemakers hoopte snel weer thuis te zijn bij Leuring. Claas Graaf dacht ook aan het weer in de Republiek en hoopte op een zachte herfst voor zijn vrouw Magteltje Pieters: ‘Ik hoor segge van de schepe die hier dagelijks aan kome dat het een sagte herfst geweest is, wenst dat het waar mag sijn.’³³ Het

²⁹ Roelof Douwer aan zijn echtgenote Trijnke Tropkes, Sint-Eustatius-Ameland, 1 februari 1781 (HCA30-345).

³⁰ Jan Tieman aan zijn echtgenote Anna Willemse, Demerary-Amsterdam, 28 september 1780 (HCA32-30-347).

³¹ Jelis Kerssemakers aan zijn moeder Antje Hendriks Stam en vader kapitein Riekel Kerssemakers, Sint-Eustatius-Texel, 1 februari 1780 (HCA30-345).

³² Jelis Kerssemakers aan zijn echtgenote Helena Leuring, Sint-Eustatius-Amsterdam, 1 februari 1780 (HCA30-347).

³³ Claas Graaf aan zijn echtgenote Magteltje Pieters, Sint-Eustatius-Schellinghout, 1 februari 1781 (HCA30-347).

warmere klimaat in andere werelddelen was eveneens een onderwerp waar veel zeelieden over schreven. Nicolaas Bijloo was in Suriname en kon de hitte daar niet verdragen. Hij hoopte dat God hem een ‘gelukkige tuijs reijs’ zou verlenen en wenste dat hij al uit Paramaribo weg was want het was er ‘onverdraaglijk heet’.³⁴

De meeste zeelieden misten hun familieleden, zoals ook te zien is eerdergenoemde citaten. De mannen gebruikten de brief om aan hun familie en vrienden te laten weten wanneer ze op welke plek waren aangekomen en wanneer ze verwachtten weer naar huis terug te keren. De eerdergenoemde matroos Weber noteerde nauwkeurig in een brief aan zijn moeder wanneer hij uit São Nicolau was vertrokken en was aangekomen in Sint-Eustatius:

Ik ben in 30 dagen op het eijlandt St. Nikolaas gekome, al waar wij in 12 daage ons schip met vee hadden en van daar in 21 dagen op de ree van St. Stadius gekomenen zijn. Het was vier dagen in het nieuwe jaar.³⁵

In een andere brief aan zijn vriend Frederik Stickers schreef Weber over een spannende gebeurtenis vlak voor hij op 4 januari in Sint-Eustatius aankwam. Het schip waarop Weber voer was achtervolgd door een Britse kaper. Bij deze achtervolging waren ook schoten gelost. De kaper had het uiteindelijk voor gezien gehouden, wat goed uitkwam voor Weber en de rest van de bemanningsleden.³⁶

Alle briefschrijvers brachten de groeten over aan familieleden, vrienden en bekenden. Sommige zeelieden gebruikten hier hun slaapbazen voor. Vijf brieven werden geschreven aan een zogenoemde ‘slaapbaas’, een pensionhouder waar een zeeman kon logeren tijdens zijn verblijf aan land. Niet alle slaapbazen hadden een goede reputatie. Sommigen waren uit op de gage van hun gasten en lieten zeelieden grote schulden opbouwen, waarna zij gedwongen naar zee moesten om hun schulden aan hun slaapbaas af te kunnen betalen. Slaapbazen en slaapvrouwen konden echter ook een belangrijke rol spelen in het leven van een zeeman. De brieven in dit

³⁴ Nicolaas Bijloo aan zijn echtgenote en kinderen, Paramaribo-Altona, 1 september 1796 (HCA32-695.175).

³⁵ Leonard Weber aan zijn moeder, de weduwe van Johannes Weber, Sint-Eustatius-Schiedam, 3 februari 1781 (HCA30-342).

³⁶ Leonard Weber aan zijn vriend Frederik Stickers, Sint-Eustatius-Volendam, 30 januari 1781 (HCA30-347).

brievencorpus getuigen van onderling vertrouwen. Zo schreef Pitter Matthijsen een brief aan zijn vriend en slaapbaas Cornelis Dirksen, waarin hij klaagde over de problemen die hij onderweg met de bootsman van het schip had gehad. Dirk Reijns voegde in een brief aan zijn slaapbaas Claas Pieterse ook een brief aan zijn echtgenote toe en vroeg of Pieterse de brief aan haar door wilde sturen. Matthijs Andries Grams en Barend Hoogsted verzochten hun slaapbaas en diens vrouw om de groeten te doen aan 'Rigina, Catje en Engel' en zij moesten hen 'geseege en gezondheid' wensen. Frederk Drost had wel een hele bijzondere boodschap voor zijn slaapbaas Evert Leikes en diens vrouw. Hij vroeg hen om de 'groetenis' te doen aan 'ale moijs meisjes' die naar hem zouden vragen.³⁷

Briefconventie en taalvaardigheid

Het bovenstaande heeft vooral laten zien welke thema's er veelal voorkwamen in het brievencorpus en hoe zeelieden en andere opvarenden schreven over hun belevenissen aan boord van een schip. De focus lag hierbij op de inhoud van de brieven. De brieven kunnen de hedendaagse onderzoeker echter nog veel meer vertellen, bijvoorbeeld over de praktijk van het briefschrijven en de taalvaardigheid van de briefschrijvers.

In de vroegmoderne tijd waren er geen regels voor grammatica en spelling zoals die tegenwoordig bestaan, er was geen standaardtaal. Toch is de taal die in de brieven naar voren komt anders dan de geschreven taal van bijvoorbeeld juristen, ambtenaren en literaire auteurs uit de vroegmoderne tijd. De geschreven zinnen en woorden van de zeelieden zijn in vergelijking eenvoudiger.³⁸ Soms klinkt de gesproken taal in de brieven door en worden woorden fonetisch opgeschreven, zoals 'jannuwari' in plaats van januari.³⁹

Brieven werden geschreven volgens bepaalde regels en er waren openingsformules waar veel briefschrijvers gebruik van maakten. Er waren twee veelgebruikte manieren om een brief te beginnen: de staat van de

³⁷ Frederk Drost aan zijn slaapvrouw en slaapbaas Evert Leikes, Sint-Eustatius-Amsterdam, 12 januari 1758 (HCA32-176E). De originele quote is: 'Een do grutnis an ale moijs meisjes di na mein fragen.' Aan deze quote is de titel ontleend.

³⁸ Van Gelder, *Zeepost*, 33-35.

³⁹ Heinderck Stuewaart aan zijn geliefde Perbiene Otsene, Paramaribo-Altena, 1 september 1796 (HCA32-695.175).

correspondentie en de zogenoemde *health formula*.⁴⁰ Voor de zeelieden is er nog een derde categorie: het melden van een behouden aankomst op de plaats van bestemming of het aanstaande vertrek naar de Republiek. Veruit de meeste zeelieden (72,8 procent van de brieven) begonnen een brief met een variant van een *health formula*. Een van de meest gebruikte gezondheidsformules was een variant van ‘fris en gezond’, wat zowel gebruikt werd om de eigen gezondheid als de gezondheid van anderen te beschrijven. Daniel Bremer schreef bijvoorbeeld aan zijn echtgenote dat de ‘kleijn jonge’ aan boord van zijn schip nog ‘fris en gezondt’ was. Zijn echtgenote kon dat doorgeven aan de ouders van de jongen als ze het kwamen vragen.⁴¹ Sommige briefschrijvers gebruikten andere bewoordingen, zoals Claas Graaf die schreef dat de brief diende om zijn echtgenote te berichten dat hij zich in ‘redelijke welstand’ bevond en hij wenste haar en de kinderen ‘continuatie’.⁴²

De staat van het briefverkeer werd in 13,6 procent van de brieven gebruikt om de brief mee te openen. Andries Lourens Bink was bijvoorbeeld verheugd dat hij de brief van zijn vrouw en zoon van 30 november 1780 had ontvangen.⁴³ Het was belangrijk om dit te vermelden, zodat de ontvanger van de brief wist welke brieven wel of niet waren aangekomen en dus welke informatie de briefschrijver wel of niet had.⁴⁴ De andere 13,6 procent van de brieven begonnen met het vermelden van een behouden aankomst of een geplande datum van vertrek. Voor zeelieden, die altijd onderweg waren en waarvan hun naasten niet precies wisten waar ze zich bevonden, was het belangrijk om te vermelden waar ze waren en waar ze daarna naartoe gingen. Kapitein D. Rijkers opende de brief aan zijn echtgenote Barbera Rijkers bijvoorbeeld met de mededeling dat hij zijn vertrek bekendmaakte en dat op ‘primo februari’ zou plaatsvinden.⁴⁵

⁴⁰ Simons, *Ongekend 18^e-eeuws Nederlands*, 65-67.

⁴¹ Daniel Bremer aan zijn echtgenote Natie Bremer, Sint-Eustatius-Rotterdam, 1 februari 1781 (HCA30-346),

⁴² Claas Graaf aan zijn echtgenote Magteltje Pieters, Sint-Eustatius-Schellinghout, 1 februari 1781 (HCA30-347).

⁴³ Andries Lourens Bink aan zijn echtgenote, Sint-Eustatius-Rotterdam, 2 februari 1781 (HCA30-341).

⁴⁴ S. Zijlstra, ‘To build and sustain trust: long-distance correspondence of Dutch seventeenth-century merchants’, *Dutch Crossing* 36:2 (2012) 114-131: 120.

⁴⁵ D. Rijkers aan zijn echtgenote Barbera Rijkers, Sint-Eustatius-Alkmaar, 29 januari 1781 (HCA30-342).

Een veelgebruikte manier om de brief af te sluiten was met de zinssnede ‘duizendmaal genagt’. Het was een formulering die werd gebruikt als geliefden en vrienden een lange tijd van elkaar gescheiden waren, wat ook het geval was bij zeelieden en hun familieleden.⁴⁶ In 22 procent van de brieven komt een variatie op ‘duizendmaal genagt’ voor. Zo schreef Hillebrand Aukes dat hij zijn ‘vrou en kindt gesontheit aan ziel en lichaam en duijsent maal genagt’ wenste.⁴⁷ Een andere veelvoorkomende zin om af te sluiten was een variant op ‘verder weet ik UE[dele] niets meer te melden’, wat in 40,1 procent van de brieven voorkwam. Dit lijkt een opvallende zin voor zeelieden om te schrijven, juist omdat ze zo lang van huis waren en over de wereld reisden. Voor minder geoefende schrijvers kon deze zin echter uitkomst bieden voor het feit dat ze onvoldoende taal- en schrijfvaardigheid hadden om al hun belevenissen op papier te zetten. Teunis Janse voer op een schip dat vee als lading had en schreef aan zijn vrienden dat hij als hij thuis was wel zou ‘verhale ho dat is met beeste te vare’.⁴⁸ Het geeft aan dat zeelieden verhalen bewaarden voor thuis en de brief meer diende om een korte update te geven,⁴⁹ omdat ze geen tijd hadden om uitgebreider te schrijven of omdat ze het lezen en schrijven niet genoeg machtig waren om uitvoerig over hun reizen te schrijven.

Migrantenbrieven

De alfabetiseringsgraad was onder immigranten lager dan onder personen die in de Republiek waren geboren.⁵⁰ Dit maakt dat het bijzonder is om brieven van immigranten aan te treffen in de Prize Papers. Varensman Christoffel Krieger is een voorbeeld van een zeeman die wellicht niet schrijfvaardig genoeg was, of de Nederlandse taal niet genoeg machtig was, om een brief te kunnen schrijven. Krieger was afkomstig uit Königsberg (nu Kaliningrad in Rusland) en trouwde in 1757 in Amsterdam met Femmetje Francina

⁴⁶ Den Oudsten, ‘Spreken is zilver, schrijven is goud’, 61-62.

⁴⁷ Hillebrand Aukes aan zijn echtgenote Johanna Maria Hukes, Sint-Eustatius-Amsterdam, 14 januari 1758.

⁴⁸ Teunis Janse aan zijn vrienden J. Jurriaanse en Maria Mens, Sint-Eustatius-Amsterdam, 1 februari 1781 (HCA30-341).

⁴⁹ Zie ook: Brouwer, *Levenstekens*.

⁵⁰ J.R. Bruijn, *Zeevang*, 63-64.

Antonides (c. 1729-1765) uit Elburg in Gelderland.⁵¹ In het ondertrouwregister tekende Krieger wel met zijn eigen naam, maar op zijn minst een van de twee brieven die hij aan zijn echtgenote schreef is geschreven door iemand anders. De handschriften van beide brieven zijn namelijk verschillend. De eerste brief is gedateerd met '3 october' in Cork, maar dit is later doorgekrast en in het handschrift van de tweede brief is '10 desember A. 1757' genoteerd op de brief. In beide brieven komen standaardzinnen over gezondheid voor. Verder vertelde Krieger zijn vrouw weinig, maar liet haar wel weten dat hij haar snel hoopte te zien en bedankte haar voor de drie zijden doeken die ze hem gezonden had.⁵² Het zou goed kunnen dat Krieger iemand inhuurde om de brieven te schrijven.

In de brieven van sommige zeelieden zijn duidelijk invloeden uit andere talen te zien. De Duitse Frederk Drost schreef een brief aan zijn 'chlabas en chlaabevrau' (slaapbaas en slaapvrouw) waarin hij schreef dat hij goed was aangekomen in Sint-Eustatius en verslag deed van de zeereis van andere zeemannen die zijn slaapbaas en slaapvrouw kenden. Verder schreef hij dat ze door 'gottes segen' (God's zegen) bijna weer thuis zouden zijn. Hier is duidelijk het Duitse *Gottes Segen* in terug te zien.⁵³

De brief van immigrant Frans Suhl is in twee talen geschreven. Suhl trouwde in 1750 in Amsterdam met Dorothe Pieters. Uit het ondertrouwregister, dat hij zelf ondertekende met zijn naam, blijkt dat hij afkomstig was uit Bülkau in Duitsland. Pieters was eveneens uit Duitsland afkomstig, uit Dithmarschen.⁵⁴ Hoewel het echtpaar dus allebei Duitse immigranten waren, begon Suhl zijn brief in 1757 in het Nederlands. In het Nederlands is nog duidelijk de Duitse spelling van sommige woorden terug te zien:

Loeft Godt boffen alle, ik op zee und gij an de wall. Met
wensung alles goettes mejn waerde frau en kiend. Een vatter
en moder en suster wen ik euch met mej schreijben goede

⁵¹ Stadsarchief Amsterdam, 5001 Inventaris van het Archief van de Burgerlijke Stand: doop-, trouw- en begraafboeken van Amsterdam, inv. nr. 599, p. 58, 15 augustus 1755.

⁵² Christoffel Krieger aan zijn echtgenote Femmetje Francina Antonides, Sint-Eustatius-Amsterdam, 10 december 1757 (HCA32-176E).

⁵³ Frederk Drost aan zijn slaapvrouw en slaapbaas Evert Leikes, Sint-Eustatius-Amsterdam, 12 januari 1758 (HCA32-176E).

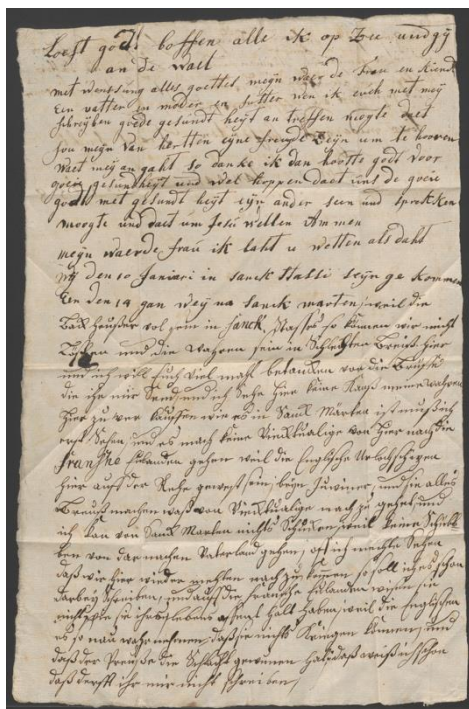
⁵⁴ SAA, 5001, inv. nr. 731, p. 94, 26 juni 1750.

gesundt heijt an treffen mogte daet sou meijn van hertten eijne freugde zeijn um te hooren. Waet mej angaht so danke ik dan hooste Godt voor goeie gesundheijt und wel hoppen daet uns de goeie godt met gesundt heijt eijn ander seen und spreken moogte, und daet um Jesu willen Ammen.⁵⁵

Suhl opende de brief met standaardzinnen in het Nederlands zoals ze in andere brieven ook veelvuldig voorkomen. Woorden als 'frau' van het Duitse 'Frau' (vrouw), 'schreibben' van het Duitse 'schreiben' (schrijven) en 'gesundt heijt' van het Duitse 'Gesundheit' (gezondheid) geven zijn Duitse achtergrond weer. Het zijn woorden die in het Duits en het Nederlands dezelfde betekenis hebben en waarvan de spelling tegenwoordig ook op elkaar lijkt.

Na een aantal zinnen schakelde Suhl over op het Duits (afbeelding 2). In Duitsland was halverwege de achttiende eeuw nog het gotische handschrift gangbaar, wat ook terug te zien is in de brief van Suhl. Om een brief in het Nederlands te kunnen schrijven moest Suhl dus niet alleen een andere taal leren, maar ook een ander handschrift. Het is opvallend dat hij juist de standaard openingszinnen en afsluiting van de brief in het Nederlands schreef. Dit laat zien dat hij niet alleen de Nederlandse taal leerde maar ook specifiek het schrijven van een brief in het Nederlands. Aangezien Dorothe Pieters ook uit Duitsland afkomstig was, suggereert de briefopening dat zij ook een zeker mate van Nederlands machtig was. De brief geeft een bijzondere inkijk in het leven van twee vroegmoderne immigranten en de manier waarop zij de Nederlandse taal leerden.

⁵⁵ Frans Suhl aan zijn kind, schoonouders en echtgenote Dorothe Pieters, Onbekend-Amsterdam, 17 januari 1758 (HCA32-176E).



Afb. 2: Brief van Franz Subl aan zijn kind, schoonouders en echtgenote Dorothe Pieters. Bron: Prize Papers, HCA32-176E.

Conclusie

De duizenden, vaak nooit bezorgde, brieven uit de Prize Papers vormen een waardevolle bron voor historici, omdat ze inzicht geven in de beleevingswereld en schrijf- en taalvaardigheid van leden van de lagere- en middenstand tijdens de vroegmoderne tijd, zo ook van vele zeelieden. De zeelieden noteerden in hun brieven vooral wanneer ze op welke plek waren aangekomen, wanneer ze hoopten terug te keren naar huis, wat voor weer het was geweest en deden verslag van de handel. Bovendien brachten ze uitgebreid de groeten over van bekenden en vroegen hun geliefden de groeten te doen namens hen. Niet alle zeelieden waren in staat om een uitgebreide brief over hun zeereis te schrijven aan het thuisfront, omdat ze bijvoorbeeld lezen en schrijven niet goed genoeg

machtig waren. Een enkeling, zoals Jan de Heer, deed uitgebreider verslag van de gebeurtenissen aan boord.

Het is opvallend dat immigranten uit Duitsland ook gebruik maakten van standaardzinnen en openingsformules in hun brieven aan het thuisfront. Dit laat zien dat zij niet alleen de Nederlandse taal leerden, maar ook de briefconventie in de Nederlandse Republiek. In de brieven is nog duidelijk de invloed van een andere taal terug te zien. De migrantenbrieven die tussen de Prize Papers te vinden zijn geven daarmee een waardevol inzicht in het leven van vroegmoderne immigranten en de manier waarop zij een andere taal aanleerden.

Twee inheemse helden uit de negentiende-eeuwse Nederlands-Indische literatuur

Over de waarde van koloniale literatuur voor historisch onderzoek

Coen van 't Veer

De invloedrijkste Nederlandstalige roman is zonder twijfel *Max Havelaar of De koffiveilingen der Nederlandsche Handelmaatschappij* van Multatuli. Met dit literaire meesterwerk over de misstanden op Java veranderde Eduard Douwes Dekker in 1860 de geschiedenis. Douwes Dekker was niet de enige criticus van het door hem zo verfoeide Cultuurstelsel, maar zijn kritiek had wel de meeste impact. Niet alleen zou dit systeem tien jaar later worden afgeschaft, maar er zouden ook veel Nederlandse bestuursambtenaren naar Nederlands-Indië gaan die geïnspireerd waren door de ideeën uit *Max Havelaar*. Uiteindelijk zou dit leiden tot de ethische politiek, een omslag in de Nederlandse koloniale ideologie.¹ *Max Havelaar* heeft terecht een eigen venster gekregen in de Canon van Nederland.²

Literatuur in het algemeen en fictie in het bijzonder vormen belangrijke bronnen voor historisch onderzoek. Wie de feiten wil leren kennen, kan terecht in de archieven, al zijn ook die bepaald niet waardevrij.³ Wie echter wil weten hoe mensen in bepaalde perioden voelden en dachten, vindt in contemporaine fictie uitstekend bruikbare bronnen. In romans en korte verhalen gaat een mentaliteitsgeschiedenis schuil, die met kennis van literaire mechanismen kan worden blootgelegd. Dat gaf historicus Dominick LaCapra in zijn boek *History and Criticism* in 1985 al aan.⁴

¹ Wim van den Doel, *Zover de wereld strekt. De geschiedenis van Nederland overzee*. (Amsterdam 2011), 76-77, 141-142, 146, 150-152, 176.

² <https://www.canonvannederland.nl/nl/maxhavelaar>, geraadpleegd op 11 januari 2023.

³ Overigens laat Ann Laura Stoler, *Along the Archival Grain. Epistemic Anxieties and Colonial Common Sense*. (Princeton/Oxford 2009) zien dat ook archieven representaties zijn en daarmee ideologisch geladen.

⁴ Dominick LaCapra, "History and the Novel", in: *History and Criticism*. Ithaca/London 1985, 115-134.

Daarentegen schreef Martin Bossenbroek in 2021 dat romans alleen als historische bron kunnen worden gebruikt als deze concrete invloed hebben gehad op de geschiedenis. Slechts wanneer een roman aantoonbaar invloed heeft gehad op de politieke gebeurtenissen, zou deze als bron voor de historicus bruikbaar zijn. Vooral reacties op boeken – de receptie ervan – zijn daarbij volgens hem van belang. *Max Havelaar* is in zijn pleidooi daarvan een belangrijk voorbeeld.⁵ Dit standpunt van Bossenbroek mag als achterhaald worden beschouwd. Via representatieanalyse kunnen namelijk de in fictie verscholen ideologieën worden blootgelegd. Op zo'n manier kan inzicht in historische processen worden verkregen, waardoor contemporaine fictie als historische bron kan worden gebruikt. In de afgelopen decennia is representatieanalyse in de literatuurwetenschap steeds belangrijker geworden. Daar zou ook de geschiedwetenschap meer gebruik van moeten maken.

Bovendien is het niet alleen interessant om naar canonieke werken te kijken. Juist analyses van *middlebrow*-literatuur leveren nieuwe, interessante historische perspectieven en inzichten op. *Middlebrow*-literatuur is dan op te vatten als literatuur van de middelmaat, literatuur die tussen die voor de elite enerzijds en ontspanningslectuur voor de massa anderzijds in zit.⁶ Dit artikel wil laten zien hoe aan de hand van twee *middlebrow*-romans het beeld van het koloniale discours uit het laatste kwart van de negentiende eeuw bijgesteld kan worden. Het gaat hier om de vierdelige sensatieroman *Licht- en schadumbelieden uit het hedendaagsch Amsterdam* (1878-1881) van G.W.H. Panchaud (1824-1899) en *Het mooiste meisje aan boord* (1894) van H.W. Beijerinck (1836-1906).⁷

⁵ Martin Bossenbroek, 'Elke tijd kent zieners en barden' NRC Handelsblad (2-3 januari 2021).

⁶ Petra van Boven, 'De middlebrow-roman schrijft terug; Visies op elite en "hoge literatuur" in enkele publiëksromans rond 1930', *Tijdschrift voor Nederlandse Taal- en Letterkunde* 125 (2009), 285-305, in het bijzonder 286-287. Bij Van Boven geldt de term 'middlebrow-literatuur' vooral voor literatuur uit het interbellum. Voor negentiende-eeuwse koloniale literatuur is dit concept echter ook goed bruikbaar.

⁷ Dit artikel is deels gebaseerd op Coen van 't Veer, "'Narud, de Maleijer', de eerste epische inheemse held in de Indische fictie? Over G.W.H. Panchauds sensatieroman *Licht- en schadumbelieden uit het hedendaagsch Amsterdam* (1878-1881)', in: *Indische Letteren* 33 (2018), 374-389. Het boek is te lezen en te downloaden via <https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/2523200#page/8/mode/1up>. Van de roman *Het mooiste meisje aan boord* zal in 2023 een heruitgave verschijnen bij uitgeverij Verloren, bezorgd en van een uitgebreide inleiding voorzien door Coen van 't Veer.

Koloniaal discours en representaties

Eerst iets over representatieanalyse. Representaties verwijzen naar een historische werkelijkheid die in al haar complexiteit heeft bestaan, maar die nergens meer direct aanwezig is. We hebben slechts toegang tot die werkelijkheid via datgene wat ernaar verwijst, zoals films, documentaires, historische werken, gebouwen, voorwerpen, en ook verhalen. Alles wat naar het verleden verwijst, is een representatie daarvan. Samen vormen de representaties een discours dat de visie op de werkelijkheid bepaalt. Deze visie voedt, stuurt en legitimeert het denken, voelen en handelen van mensen. Een discours kan dus gezien worden als de verzamelde, naar elkaar verwijzende en met elkaar agerende kennis en beeldvorming over een onderwerp. Representaties zijn per definitie politiek-ideologisch geladen.⁸

Een koloniaal discours bewerkstelligde, bevestigde en bestendigde ideologieën over de machtsverhoudingen in een koloniale maatschappij. Daarin werd de westerse, witte, christelijke, heteroseksuele man tot de norm verklaard. Deze ‘elite’ eigende zich de plicht en het recht toe om te heersen over ‘de ander’, die automatisch als inferieur wordt gerepresenteerd.⁹

In de postkoloniale benadering van koloniale literatuur worden deze mechanismen van in- en uitsluiting geanalyseerd, onder andere door middel van representatieanalyse. Representatieanalyse van literatuur is een belangrijk middel om de samenhang te kunnen zien tussen de feiten die non-fictionele historische bronnen produceren. Tegelijkertijd biedt het inzicht in de denkpatronen van een historische periode en is in staat de essentiële conflicten en obsessies van een samenleving weer te geven.¹⁰

Dat geldt niet uitsluitend voor topliteratuur. Erica van Boven toont in *Bestsellers in Nederland* (2015) aan dat ook bestsellers en *middlebron*-literatuur een unieke bron van historische, sociale en culturele kennis en ideologische denkpatronen vormen. Dit soort literatuur

⁸ Sara Mills, *Discourse*. 2^{de} dr. (London and New York. 2011), 1-25, 43-68.

⁹ Zie noot 8 en Coen van 't Veer, *De kolonie op drift. De representatie en constructie van koloniale identiteit in fictie over de zeereis tussen Nederland en Nederlands-Indië (1850-1940)*. (Hilversum 2020), 17-20.

¹⁰ Zie ook Marita Mathijsen, *Historiezucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw*. (Nijmegen 2013), 289-290.

geeft uitdrukking aan bijvoorbeeld actuele maatschappelijke kwesties, vragen, wensen en angsten van de dag, heersende opvattingen en normen – en niet alleen de uitgesproken, maar juist ook de dieper liggende, deels onbewuste, onderhuids levende ideeën en waarden, het hele complex dat door Bourdieu is aangeduid als de ‘doxa’, datgene wat in een bepaalde maatschappij op een bepaald moment als vanzelfsprekend geldt.¹¹

Verhaalstructuren moeten in verband worden gebracht met de cultuurgebonden ideeën, denkbeelden en belevenissen waarop ze gebaseerd zijn. Edward Said pleit er daarom voor zowel canonieke als marginale werken te betrekken bij de analyse van het koloniale discours.¹²

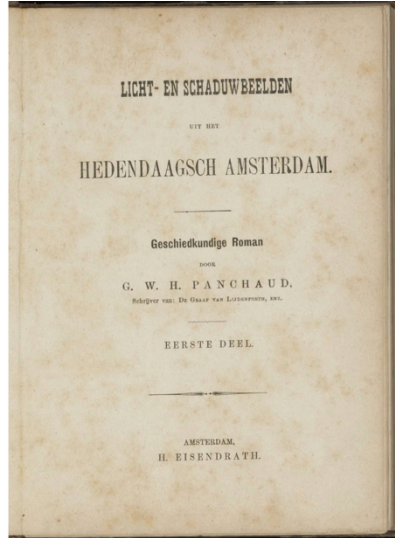
Het lijkt voor de hand te liggen om vooral de canonieke werken postkoloniaal te analyseren. Canonieke werken, zoals *Max Havelaar*, bevatten immers vaak maatschappijkritiek. Voor de Nederlands-Indische letterkunde is dat in 2021 gedaan in *De postkoloniale spiegel*. Voor fictie uit de koloniale periode leverde dat een consistent beeld op. De meesterwerken uit de koloniale literatuur bevestigen vooral de hegemonie van de witte, westerse, heteroseksuele, christelijke masculiene toplaag. Een uitzondering daarop vormt misschien Louis Couperus' *De stille kracht* uit 1900. Dit boek kan tegelijkertijd als koloniaal, antikoloniaal en postkoloniaal worden gezien. Ook in deze klassieker ritselt het echter van koloniale stereotypen die de vermeende inferioriteit van inheemse mannen en vrouwen bevestigen.¹³ Voor teksten die afwijken van de koloniale stereotyperingen moet men terecht in de marge, bij de middelmaat van de literatuur, zoals uit de analyse van de sensatieroman *Licht- en schaduwbeelden uit het hedendaagsch Amsterdam* en de idealistische roman in *Het mooiste meisje aan boord*.¹⁴

¹¹ Petra van Boven, *Bestsellers in Nederland 1900-2015*. (Antwerpen-Apeldoorn 2015), 16-19 en 22.

¹² Edward W. Said, *Culture and imperialism*. (London 1994), 78-79.

¹³ Zie Rick Honings, Coen van 't Veer & Jacqueline Bel (red.), *De postkoloniale spiegel. De Nederlands-Indische letteren herlezen*. (Leiden 2021). Amitav Ghosh. *The Nutmeg's Curse. Parables for a Planet in Crisis*. (London 2021) biedt ook een interessante postkoloniale analyse.

¹⁴ Van Boven laat zien dat in *middlebron*-literatuur vaak een ‘counterdiscourse’ is te vinden: een discours dat zich afzet tegen dat van de dominante hoge cultuur. Van Boven 2009, 285-305.



Afb. 1: Titelpagina van *Licht- en schaduwbeelden uit het hedendaagsch Amsterdam* door G.W.H. Panchaud

De heldendaden van Narud

Hieronder volgt een gesimplificeerde weergave van de inhoud van Panchauds vierdelige roman *Licht- en schaduwbeelden uit het hedendaagsch Amsterdam* (1878-1881). De plot draait om een aanzienlijke erfenis die in januari 1878 na honderd jaar vrijkomt. Hendrik van Groeneveld is de rechtmatige erfgenaam hiervan, maar hij is in Indië op een mysterieuze manier verdwenen van de Amboina, het schip waarover hij het bevel voerde. Hij is in een storm – later blijkt ook in letterlijke zin – overboord geslagen. Zijn vijfjarig zontje Willem, van wie de moeder in Nederland al eerder op raadselachtige wijze is verdwenen, wordt in 1861 door Narud ‘de Maleijer’ op het schip ‘de Jonge Henriëtte’ naar Nederland begeleid. Een vijftal bloedverwanten die azen op de erfenis, hebben al eerder aanslagen gepleegd op de ouders van Willem en maken plannen om ook hun zoon uit de weg te ruimen.

Narud is in *Licht- en schaduwbeelden uit het hedendaagsch Amsterdam* een echte held. Hij vertolkt als trouwe lijfwacht van de jongen Willem een heldenrol door hem op de zeereis naar Nederland tweemaal het leven te redden. De eerste keer is dat het geval als de vijf- à zesjarige knaap door de haaien dreigt te worden opgegeten. Bij rustig weer klimt Willem in het want. In de verte ziet hij Sint-Helena liggen. Dan verzamelt er zich een groep haaien om het schip. Enkele matrozen maken vislijnen en harpoenen gereed, waarbij zij opgewonden kretten slaken. Willem laat van schrik het want los en stort in zee. Narud springt onverschrokken met getrokken kris te water. Hij duikt onder de grote haai die het op Willem heeft voorzien en rijt het beest de buik open. De andere vijf haaien blijven op afstand. Eenmaal aan boord van de uitgezette sloep geklommen, doorboort Narud de gewonde haai met een harpoen. De kleine Willem wordt door de vrouwen bijna verstikt door hun omhelzingen. Daarna komt Narud aan de beurt, die met de fors gespierde armen over de met bloed besprenkelde borst gekruist en met een lach van innige zelfvoldoening op het gelaat, het toneel staat te aanschouwen. De 'heldhaftige redder' krijgt een paar slokken rum, terwijl ook de kapitein hem alle lof toezwaait. Willem, die een glaasje Malaga en een beschuit ter aansterking krijgt, zegt *banjak* (veel) van Narud te houden.¹⁵ Narud tilt hem vervolgens op en drukt hem tegen zijn brede borst 'als om hem op nieuw tegen dreigend en onbekend gevaar te beschermen'.¹⁶

Als Narud in het Kanaal kleine wolkjes aan de hemel ziet, wordt hij onrustig. Hij loopt met grote schreden over het dek waarbij hij de armen over de borst gekruist heeft. 'Was het misschien een voorgevoel van eenig naderend onheil, hetgeen zooals sommigen beweeren, bij de kaste, waartoe Narud behoorde, geen zeldzaamheid was?'¹⁷ Daarop doet de inheemse held zijn tulband af, mediteert en gaat na rituele wassingen te hebben verricht in gebed. Hij is er vervolgens van overtuigd dat de geest van de vernieling, die Mohilla heet, zich aankondigt. Vervolgens waarschuwt hij de stuurman en de kapitein, maar deze zeelieden geloven hem niet.

Wanneer de orkaan zich aankondigt doordat het weer slechter wordt, positioneert Narud zich met gekruiste armen voor de grote mast. Hij verliest Willem geen seconde uit het oog. Als de storm losbarst, worden de

¹⁵ G.W.H Panchaud, *Licht- en schaduwbeelden uit het hedendaagsch Amsterdam. Geschiedkundige Roman*. 4 dln. (Amsterdam [1878-1881]), 112-114.

¹⁶ Panchaud 1878, dl I, 113.

¹⁷ Panchaud 1878, dl I, 120.

vrouwelijke passagiers de kajuit in geloodst. Narud blijft met Willem op het achterdek,

terwijl zijne linkerhand rust[t]e op het donker gelokte hoofd van den kleinen Willem van Groeneveld, die als vermoedde deze dat er gevaar driegde, zich vast tegen hem aanklemde, en zich evenmin door het roepen als door de beden der passagiers liet bewegen het dek en zijn beschermer te verlaten, die op zijne beurt de vrouwen, die er voornamelijk op aandrongen den knaap mede naar de kajuit te nemen, vriendelijk met de hand wenkte, den kleine onder zijne hoede te laten.¹⁸

Narud neemt Willem mee naar zijn hut, waarin zij vervolgens samen bidden. Vervolgens smeert hij de ontklede Willem in met een bijzondere zalf en geeft hem een gouden ketting met een gouden beeldje van Brahma dat Narud nog van zijn moeder heeft gekregen. Dat zal hem geluk brengen. Vervolgens kleedt hij Willem weer aan en hijst hij hem in een duikpak van guttapercha (een soort rubber). In een van de binnenzakken stopt hij wat beschuiten, een flesje water en een beurs met goudstukken. Vervolgens zet hij Willem een duikerskap op.¹⁹ Daarna neemt Narud hem mee aan dek en bindt zijn beschermeling vast aan de loefverschansing.

Dan verliest de Jonge Henriëtte haar zeilen. Stortzeeën slaan over het schip en doen het vollopen. Het zeewater gutst van de trap de kajuit in, waardoor het vrijwel onmogelijk wordt de trap nog te bestijgen. Enkele wanhopige passagiers slagen daar toch in. Voor de kust van Den Helder stoot de bark op de Haaksgronden, waarbij de drie masten breken. Daarna worden het kompas en het stuurrad overboord geslagen.

In dit ontzettende ogenblik nam Narud den kleinen Willem van Groeneveld in zijne armen, nadat hij zijn sarong vierdubbel om de lendenen had geslagen, en zeide binnensmonds: 'Het is tijd! Nu of nooit!'

Hij snelde de verward op het achterdek bijeengeschoolde groep voorbij en sprong met zijn dierbare last

¹⁸ Panchaud 1878, dl I, 169.

¹⁹ In deel II vertelt Narud het hele verhaal van de scheepsramp aan Egtenberg en Zachtleven. Hij blijkt het duikerspak al in Indië voor Willem op maat te hebben gemaakt. Zie Panchaud 1878, dl II, 157-175 en in het bijzonder 168-169.

in de schuimende golven, met gillende stem, die verre boven het bulderen van het noodweer uitklonk, roepende: 'Mohilla! Hier ben ik Neem mij, maar red hem!'

Toen hij weer boven kwam, was hij alleen. De zonderlinge kleeding, welke hij den knaap had aangetrokken, had dezen op het water gehouden, toen zijn beschermer in de diepte wegzank.²⁰

Het schip de Jonge Henriëtte is met man en muis vergaan. Zwaar gewond spoelt Narud aan. Lange tijd lijkt hij de enige overlevende. Hij wordt opgevangen en verzorgd door Egtenberg en Zachtleven die Narud, met zijn 'regelmatige gelaatstrekken', bijzonder lange blauw-zwarte haarlokken', 'belangwekkend gelaat' en 'ijzersterke natuur' laten verplegen.²¹ Pas jaren later zal Willem 'de trouwe inboorling van Java'²² als kapitein van de Amboina in San Francisco weer terugzien. Zij aan zij zullen zij daarna aan boord van het schip en in Indië de boosaardige tegenstanders bestrijden. Aan het einde van de roman wordt Willem Naruds enige erfgenaam.

Narud als epische held in een koloniale tijd

Er bestaan in de Europese literatuur twee belangrijke oertypen als het gaat om helden. Het ene type is dat van de tragische held, die strijdend tegen hogere machten ten ondergaat.²³ Als de Indische letterkunde beperkt wordt tot fictie, dan zou Saidjah uit *Max Havelaar* de eerste tragische held genoemd kunnen worden.²⁴ Saidjah vecht voor zijn bestaan en dat van Adinda, maar gaat strijdend tegen hogere machten – in dit geval de Nederlandse

²⁰ Panchaud 1878, dl I, 186.

²¹ Panchaud 1878, dl I, 297 en 299.

²² Panchaud 1878, dl II, 166.

²³ Dean A. Miller, *The Epic Hero*. (Baltimore/London 2000), 7.

²⁴ Er wordt dan vanuit gegaan dat Christina Martha een werkelijk bestaand figuur is geweest om wie veel mythevorming heeft plaatsgevonden. Zie de inleiding van Straver bij Q.M.R. Ver Huell, *Christina Martha. Oosters romantisch historisch tafereel*. Ed. Hans Straver. (Hilversum 2013). Agon uit Onno Zwier van Harens treurspel *Agon, sultban van Bantam* uit 1769 zou nog een andere goede kandidaat zijn om als eerste tragische held van de Indische letterkunde genoemd te worden.

overheersers – ten onder, waarbij hij de sympathie van de verteller en daardoor die van menig lezer nadrukkelijk aan zijn kant heeft staan.

Het heldendom van Narud is wezenlijk anders. Hij is geen tragische, maar een epische held. Het is niet dat Narud in zijn bestaan niet te maken heeft gekregen met de nodige tragische gebeurtenissen: hij heeft zijn vader, geliefde en vrienden verloren in een storm op zee. Narud heeft echter vrijwel alle kenmerken van een epische held. Zo is hij van nobele afkomst, beschikt over een bijzonder groot potentiaal aan kwaliteiten zoals moed, kracht, wijsheid, charisma, deugdzaamheid, opofferingsgezindheid, onzelfzuchtigheid en nederigheid.²⁵ Daarbij is hij een uitstekende vechter die charismatisch leiderschap toont in de strijd tegen het kwade.²⁶ Narud maakt vele grote reizen. Ook is zijn natuur ijzersterk en heeft hij een knap uiterlijk met regelmatige gelaatstrekken en blauw-zwarte lange haar dat zijn ‘belangwekkende gelaat’ omlijst.²⁷ Dat is niet zonder betekenis.²⁸ Blauw-zwart vertegenwoordigt ‘the metaphorized color of revenge or anticipated violence: it is made to mark the color of an expected fatality.’²⁹

Daarbij heeft Narud kenmerken van een sjamaan.³⁰ Hij voelt op ‘oosters-mysterieuze’ wijze de natuur aan. Verder heeft hij kennis van bijzondere zalven en materialen, en weet daarmee de jonge Willem te redden van de verdrinkingsdood tijdens de schipbreuk. De combinatie van al deze eigenschappen geeft Narud bijna iets bovenmenselijks.³¹

Van belang voor een epische held is ook dat hij door zijn omgeving als zodanig wordt herkend en erkend.³² Dat is bij Narud onomstotelijk het geval. Bij zijn tweevoudige redding van Willem wordt hem alle lof toegezwaaid. Als in het vierde deel Willems reisgezelschap overvallen wordt door de bende van Johnson op weg van het landgoed van Naruds familielid naar Buitenzorg, staat in Panchauds roman te lezen:

Thans begon een hardnekkige strijd, waaraan de koelies een werkdadig deel namen, te meer daar zij de gasten huns meesters

²⁵ Miller 2000, 193-195, 199-200 en 338.

²⁶ Miller 2000, 60.

²⁷ Panchaud 1878, dl. 1, 297 en 299.

²⁸ Miller 2000, 195-197.

²⁹ Miller 2000, 283.

³⁰ Miller 2000, 298-304.

³¹ Miller 2000, 32.

³² Miller 2000, 197-198.

in gevaar zagen. De komst van Narud vuurde aller moed aan, en weldra was de strijd in zooverre beslist dat zij die niet gedood of ontkomen waren, gevangen werden genomen.³³

Wat deze epische held toch nog een tragisch karakter geeft, is dat de trotse Narud ondanks zijn kwaliteiten de koloniale overheersers als zijn meerdere moet erkennen. Ook Narud ontsnapt niet aan de wetten van het koloniaal discours, waarin het centrum van de macht wordt ingenomen door de westerse, blanke, christelijke, heteroseksuele man. Andere groepen zoals vrouwen, niet-westerse volkeren, moslims of homoseksuelen worden niet tot dat centrum toegelaten, en worden naar de periferie verwezen. Het koloniaal discours was gericht op het bewerkstelligen, bevestigen en bestendigen van deze orde.

Narud mag dan heldhaftig, sterk en onverschrokken zijn, maar in feite vertegenwoordigt hij daarmee het stereotype van de nobele wilde, die wel degelijk ondergeschikt is aan de blanke. Narud wordt gerepresenteerd als een mens die dicht bij de natuur staat. Hij is vlug, gespierd en voelt lang van te voren aan wanneer er een storm opsteekt. Geheel volgens het in die tijd heersende koloniaal discours krijgt hij benamingen toegemeten als 'maleijer', 'neger', 'onbeschaafde Indiaan', 'inboorling van Java' en 'die man met zijn heidenschen naam'³⁴.

De verteller laat Narud ook zelf de vergelijking maken tussen hem en een kind, – de vader-kind metafoor komt in westerse representaties van het kolonialisme geregeld voor – waarmee zijn status als onontwikkelde inheemse man in de tekst wordt benadrukt.³⁵ Als Narud vertelt over zijn afkomst, blijkt uit dat verhaal heel nadrukkelijk de superioriteit van de Europeaan, waarbij de inheemse man zich uiteindelijk moet neerleggen en zelfs moet aansluiten:

'Mijn vader was een der invloedrijkste hoofden van onzen stam, en tevens een der laatsten dapperen, die zich tegen het gouvernement verzetten. Hij had daarin gelijk en streed toenmaals voor de regten van zijn land en volk, hoewel hij later het tegenwoordige bestuur heeft leeren achten en liefhebben en na zijne onderwerping, geen onbelangrijke diensten bewezen,

³³ Panchaud 1878, dl IV, 288.

³⁴ Panchaud 1878, dl I, 102, 103, 172, 296, 304.

³⁵ Panchaud 1878, dl I, 131.

zoo zelfs dat hij na een kruistogt tegen de Dajaks, waarin hij zoowel door zijn moe als beleid uitmuntte en het geluk had een geacht zeeofficier van een wissen dood te redden, eene schitterende onderscheiding en tevens eene niet onaanzienlijke belooning in geld ontving, waarvoor hij een kleinen, snelzeilenden schooner kocht, ten einde zijn geluk met de kustvaart te beproeven.³⁶

Naruds vader heeft dus ingezien dat de blanke overheerser in alle opzichten superieur is en dat het goed is om zich bij de Nederlanders aan te sluiten. Hij heeft zelfs 'het tegenwoordige bestuur' leren achten en liefhebben. Daarbij heeft hij het 'geluk' gehad een geacht zeeofficier van de dood te redden. Maar Naruds levensverhaal gaat in de tekst nog verder.

Tijdens een storm verliest hij zijn vader, vrouw en beste vriend. Als hij gered wordt door Hendrik van Groeneveld, de vader van Willem, blijft hij deze vanwege 'zijne vaderlijke behandeling' trouw.³⁷ Narud is daarmee een held die tegelijkertijd een helper is, een steun en toeverlaat van de Europese koloniale orde. Hij representeert de ideale inheemse onderdaan. Alle goede personages uit de roman waarderen hem ook in die kwaliteit. De stuurman van de Jonge Henriëtte over hem: 't Is wel maar een blaauwe, doch een goede kerel'.³⁸ De kapitein vindt hem 'een schrandere kerel en ontegenzeggelijk een goed zeeman'.³⁹ Evengoed blijft Narud binnen het koloniaal discours 'de ander' – een fonetisch anagram van zijn naam –, hoezeer hij ook door Willem en Hendrik van Groeneveld – en door de lezer – in het hart gesloten wordt.

Veelbetekend is dat de laatste woorden van het 1377 pagina's tellende melodrama *Licht- en schadumbellden uit het bedendaagsch Amsterdam*, gewijd zijn aan Narud. In de roman zijn er inmiddels vele jaren voorbijgegaan.

De oude heer van Groeneveld en Narud zijn nog in leven. De wankelende gezondheid van laatstgenoemden heeft hem evenwel genoopt zijn verblijf te vestigen nabij Haarlem, waar hij zeer dikwerf bezoek ontvangt van zijne vrienden, die het

³⁶ Panchaud 1878, dl I, 126.

³⁷ Panchaud 1878, dl I, 148.

³⁸ Panchaud 1878, dl I, 123.

³⁹ Panchaud 1878, dl I, 155.

levendigste belang in hem stellen en den trouwen maleijer nog eene menigte levensjaren toewenschen.⁴⁰

Narud is daarmee mogelijk niet alleen de eerste inheemse epische held in de Indische fictie, maar waarschijnlijk ook een van de vroegste 'Maleische' pensionado's in Nederland.

Een naamloze Javaanse njai als inheemse heldin

Een roman waarin iets vergelijkbaars gebeurt, is *Het mooiste meisje aan boord* uit 1894. Daarin is Minie van Ellinkhuizen het hoofdpersonage. Minie is de dochter van een hoge ambtenaar van goeden huize en zijn Javaanse concubine. Als zij vijf jaar oud is, wordt zij voor een Europese opvoeding naar haar grootmoeder in Nederland gestuurd. Deze moet van het Indische kind een Europese dame maken. Op Minies vraag of het waar is dat een inheemse vrouw haar moeder is, antwoordt haar grootmoeder dat Minie geen moeder meer heeft. Als Minie zeventien geworden is, sterft haar grootmoeder. Haar vader haalt haar terug naar Indië. 'La belle Indiënné' wordt aan boord van het stoomschip verliefd op baron Van der Eyken. Minies 'onwettige' en 'gemengde' afkomst staan een huwelijk in de weg. Van der Eyken volgt zijn 'standsvooroordeelen'.

In Batavia wordt Minie afgehaald door haar vader. In hun huis in de binnenlanden ontmoet Minie, haar broertjes en zusjes. Ten opzichte van haar – in het verhaal naamloze – Javaanse moeder houdt ze aanvankelijk afstand, maar uiteindelijk volgt ook met haar een hartelijke hereniging. Na een groot feest ter ere van haar terugkeer in Indië vertelt zij aan haar vader uiteindelijk het geheim van haar grote verdriet: de wederzijdse liefde tussen haar en baron Van der Eyken, die door Minies afkomst is verhinderd.

Twee jaar later wordt baron Van der Eyken als ambtenaar aan assistent-resident Van Ellinkhuizen toegevoegd. Als Minie ziek wordt, neemt haar moeder het initiatief tot een gesprek met Van der Eyken. Zij zegt dat zij haar man al twintig jaar trouw is en dat haar man haar de beschaving heeft bijgebracht die haar onderscheidt van haar 'rasgenoten'. Van der Eyken ziet in wat voor edelmoedige vrouw Minies moeder is, stort zijn hart bij haar uit en smeekt haar om haar hulp. Na een gesprek met Minies vader ontvangt hij

⁴⁰ Panchaud 1878, dl IV, 373.

de volgende dag uit de handen van haar moeder zijn bruid. Haar moederliefde heeft de verschillen in rang, stand en afkomst vereffend.

In *Het mooiste meisje aan boord* zorgt Minies Javaanse moeder voor de beslissende wending in het verhaal. Zij maakt de baron duidelijk dat ware beschaving niet afhankelijk is van afkomst en achtergrond. Aan het einde van de roman ligt de focus op haar. De overdenkingen van de naamloze Javaanse njai vormen het slotakkoord van de tekst:

's Anderen daags wacht den gelukkigen jongen man de grootste vreugde. Niet uit de handen des vaders doch uit die van de moeder ontvangt hij zijn bruid. De moederliefde vereffent op dat oogenblik rang en stand en van der Eyken sluit voor immer een verbond met haar.

Kort hierna is het weder feest ter eere van Minie doch dan vraagt ze niet als twee jaren geleden of ze wel gelukkig is, haar kind.

Al denkt ze niet hoovaardig genoeg over zich zelve om zich de eer daarvan toe te kennen, ze weet dat haar tusschenkomst van nut is geweest en dat haar kind door haar toedoen een gelukkige toekomst tegemoet gaat.⁴¹

In deze roman wordt de heldenrol én het laatste woord gegeven aan een Javaanse njai. Daarachter lijkt een omslag in de koloniale ideologie schuil te gaan die dwars tegen de koloniale tijdgeest indruist.

In de negentiende eeuw vloeiden de etniciteiten in de koloniale samenleving geleidelijk in elkaar over. Er waren slechts weinig Europese vrouwen in Indië, waardoor veel Europese mannen een inheemse vrouw als njai namen.⁴² Uit zo'n concubinaat – een huwelijk tussen hen vond zelden plaats – werden kinderen van gemengde afkomst geboren. Opvoeding en opleiding kunnen ervoor zorgen dat lichtgetinte Indo-Europeanen gedrag vertonen waarmee ze aansluiting verkrijgen bij de witte koloniale elite. Een te donkere huid en te geaccultureerd gedrag werd daarentegen afgewezen. Deze personages kwamen te dicht in de buurt van de inheemsen.⁴³

⁴¹ H.W. Beijerinck, *Het mooiste meisje aan boord. Oorspronkelijke roman uit het Indische leven.* (Amsterdam [1894]), 150.

⁴² Zie Reggie Baay, *De Njai. Het concubinaat in Nederlands-Indië.* (Amsterdam 2008) voor de geschiedenis van de njai.

⁴³ Van 't Veer 2020, 66-82.



Afb. 2: Een Indo-Europese vrouw, collectie KITLV

In eerste instantie is deze koloniale ideologie ook in 'Een Indisch kind' en in *Het mooiste meisje aan boord* te vinden: door de Europese opvoeding van haar grootmoeder worden de Aziatische invloeden bij de lichtgekleurde Indo-Europese Minie uitgewist. Geheel volgens de koloniale normen van die tijd wordt in de novelle Minies moeder naar de achtergrond gedrongen en zorgt Minies vader ervoor dat zij een andere man vindt dan haar eerste geliefde, baron Van der Eyken. In het slot van de roman is die rol weggelegd voor Minies Javaanse moeder.

Daarmee lijkt de beschavende invloed van een Europese opvoeding niet alleen op te gaan voor Indo-Europeanen, maar zich ook uit te strekken naar een Javaanse vrouw. Ook al wordt het concubinaat in beide versies van

de tekst in principe afgewezen, in de versie van 1884 staat al dat Minies Europese vader in staat was haar Javaanse moeder ‘tot zich op te heffen in plaats van tot haar af te dalen’, maar in de roman uit 1894 trekt Henriëtte Wilhelmina Beijerinck deze lijn nog verder door. Al is Minies moeder dan volgens het verhaal ‘een der besten van haar soort’, met haar ‘opheffing’ tot het niveau van de Europeaan lijkt iets van de beschavingsmissie die kenmerkend zou worden voor de ethische politiek, nog dieper te zijn doorgedrongen in het verhaal. In dat ethische beleid zou het ‘opheffen’ naar een ‘hoger’ beschavingsniveau van de inheemse bevolking door de Europese kolonisatoren centraal komen te staan.⁴⁴

Ook hierbij zijn weer kanttekeningen te maken. Zo krijgt deze Javaanse vrouw in de tekst niet eens een naam waar enkele inheemse bedienden die wel krijgen. Daarbij wordt het feit dat zij in tegenstelling tot haar ‘rasgenoten’ ‘beschaafd’ is, toegeschreven aan het gegeven dat zij ‘een der besten van haar soort’ is, waarbij de goede invloeden van haar Europese man doorslaggevend worden geacht. Volgens de verteller gaat het hier om ‘een allergunstig geval’ waardoor Minies moeder zich uiteindelijk ‘van hare rasgenooten onderscheidde’, wat zij zelf ook tegenover baron Van der Eyken in het laatste gesprek bevestigt.⁴⁵

In de Nederlands-Indische literatuur is de meest voorkomende verschijningsvorm van de inheemse vrouw de *njai*, de inheemse ‘huishoudster’ die samenleeft met een Europeaan. Vaak wordt deze gestereotypeerd als een ‘onbeschaafde’ vrouw op de achtergrond, die slechts naar voren treedt als zij (al dan niet met haar kinderen) dreigt verstoten te worden door haar Europese man als deze bijvoorbeeld heeft besloten met een Europese vrouw te trouwen. Dan betoont zij zich opportunistisch, wraak- en zelfs moordlustig. Als er al een keer vanuit een *njai* wordt gefocaliseerd in een roman, zoals het geval is in Mina Krusemans *Een huvelijk in Indië*, dan is dat om haar beklagenswaardige positie te onderstrepen.⁴⁶

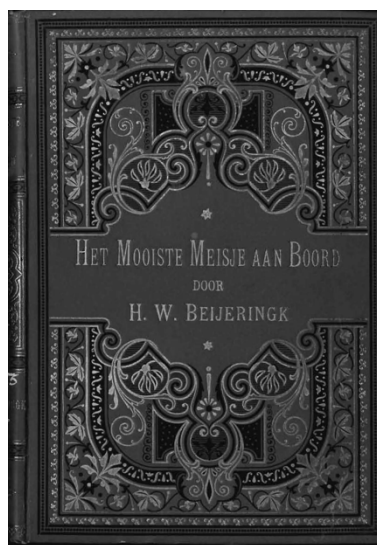
Multatuli en Kruseman vormden toch al belangrijke uitzonderingen in hun benadering van de inheemse mensen in Indië. Meestal werd er nogal

⁴⁴ Wim van den Doel, *Het Rijk van Insulinde. Opkomst en ondergang van een Nederlandse kolonie*. (Amsterdam 1996), 153-174.

⁴⁵ Beijerinck 1894, 142.

⁴⁶ Petra Boudewijn, “‘Minacht mij niet omdat ik slechts een vrouw ben!’: Mina Kruseman” in: Honings, Rick, Coen van ’t Veer & Jacqueline Bel (red.) *De postkoloniale spiegel*. (Leiden 2021), 55-57.

koloniaal over hen gedacht en geschreven, ook door belangrijke schrijvers.⁴⁷ Reggie Baay signaleert in zijn overzichtswerk, *De njai*, dat het negatieve beeld van de njai tot aan het einde van het koloniale tijdperk in Nederlands-Indië bleef bestaan. Pas na de dekolonisatie van Indonesië kantelt dit beeld en zijn er in toenemende mate positieve voorstellingen van de njai te vinden, die meer recht doen aan de werkelijkheid.⁴⁸ De positieve wijze waarop de njai in *Het mooiste meisje aan boord* Minies moeder wordt gerepresenteerd was aan het einde van de negentiende eeuw beslist vernieuwend. Zij is tot vooralsnog de eerste epische heldin uit de Nederlands-Indische literatuur.



Afb. 3: Cover van *Het mooiste meisje aan boord* door H.W. Beijeringk

Besluit

⁴⁷ Zie Rick Honings, “‘Hij blijft tegenover de Inlander een rasechte koloniaal’”: P.A. Daum’, in: Rick Honings, Coen van 't Veer & Jacqueline Bel (red.), *De postkoloniale spiegel. De Nederlands-Indische letteren herlezen*. (Leiden 2022), 114-121.

⁴⁸ Baay 2008, 253-254.

Geschiedenis en literatuurgeschiedenis zijn loten van dezelfde stam. Literatuur laat de ideologie, preoccupaties en obsessies zien van een bepaalde periode. Daarom is het voor historici belangrijk om literatuur als bron van kennis te gebruiken. Een belangrijke methode daarbij is de representatieanalyse. Overigens is het van groot belang dat deze wordt toegepast op andere historische bronnen. Historici kunnen zich zo bewuster worden van de ideologische lading van historisch materiaal.

Wie contemporaine fictie als historische bron wil gebruiken, doet er goed aan zich niet tot canonieke werken te beperken. Ook romans en korte verhalen van een lager allooi bieden waardevolle inzichten. Het lijkt er op dat in *middlebrow*-literatuur vaker de grenzen van een dominant discours worden afgetast door andere stemmen of tegengeluiden te laten klinken.

Representatieanalyse van koloniale bronnen in het algemeen en die van koloniale literatuur in het bijzonder is van grote waarde voor onze postkoloniale maatschappij. Het oude imperialisme en kolonialisme bestaan in hun oorspronkelijke vorm weliswaar niet meer; toch blijft de studie ervan cruciaal. Deze biedt namelijk inzichten en verklaringen ten aanzien van het ontstaan en de werking van maatschappelijke mechanismen die voor een deel nog altijd de huidige werkelijkheid bepalen.

Op een subtiele manier zorgen strategieën uit het koloniale discours nog steeds voor in- en uitsluiting van groepen in de postmoderne samenleving. Steeds zijn daarbij de principes en verworvenheden van de westerse beschaving of een verondersteld gebrek daaraan bij ‘anderen’ in het geding.⁴⁹ Ook in de post-koloniale maatschappij vormt de vermeende superioriteit van de westerse beschaving in sommige kringen nog steeds een belangrijke basis voor de representatie en constructie van identiteit. De wortels van deze *imperial durabilities* zijn te vinden in denkbeelden over imperialisme en kolonialisme uit de negentiende en de eerste helft van de twintigste eeuw.⁵⁰

⁴⁹ Met post-koloniale wordt hier de historische periode bedoeld, d.w.z. de periode na het kolonialisme, en niet de postkoloniale analytische methode. Zie Elleke Boehmer, *Colonial & Postcolonial Literature. Migrant Metaphors*. 2^e druk. (London 2005), 3.

⁵⁰ Ann Laura Stoler, *Duress. Imperial Durabilities in Our Times*. (Durham and London 2016), 12.

America or the Poorhouse: Broader Migration Patterns of the Early 20th Century and Individual Maritime Stories

Anne de Klerk and Jelle Lammerts van Bueren

Introduction

The Holland-America Line (HAL) is the most famous Dutch shipping company of the past two centuries. From the late nineteenth century onwards, its passengers would depart from the main station in Rotterdam to embark on a transatlantic journey, traveling all the way to New York City.¹ Despite the company's name not everyone's journey started in Rotterdam and ended in New York. Some migrants traveled all the way from Russia or Israel to ship out from Rotterdam to the American metropole. Moreover, New York was certainly not always the final destination. Many migrants traveled on to hinterland destinations like Chicago and Philadelphia.²

In this article, we aim to answer the following question: what was the motivation behind these thousands of transatlantic journeys? We figure that – like most historical research questions – the research necessary can either follow a quantitative or a qualitative method. For this article we decided to do both, and to simultaneously highlight the pros and cons of both of these approaches.

We will start with a quantitative research method in which we analyze over 20.000 cases using the computer programs OpenRefine and R. Next, we will try to accomplish the same objective via qualitative research by detailing two individual travel stories in a historical narrative of two now-famous passengers. In the end, we will compare the benefits and drawbacks of both methods and consider how they could complement each other in future research. Before presenting the data and the individual case studies, however, we will first provide a brief overview of transatlantic migration history in the late nineteenth and early twentieth centuries. This overview will allow us to

¹ A.D. Wentholt, *Brug over den Oceaan: Een Eeuw Geschiedenis van de Holland Amerika Lijn* (Rotterdam: Nijgh & Van Ditmar, 1973) 17; 115-117.

² For a more detailed overview of departures and destinations, the online City Archives of Rotterdam can be consulted via the following link: <https://stadsarchief.rotterdam.nl>.

contextualize our findings within the broader historiography of transatlantic migration.

The Historiography of Transatlantic Migration

‘An ordinary laborer who is not a craftsman has often only the choice between America or the poorhouse.’³ These are the words of a nineteenth-century farmer from the small Danish island of Bornholm. According to this farmer, Swedish competition made life in the isolated community impossible.⁴ His pessimistic take on economic opportunities on the European continent was not just limited to Bornholm. As Hasia Diner has stated in her work on European migration to the Americas, people from all European nationalities traveled to the United States in search of a livelihood that was better than the one they left behind.⁵

Before elaborating on the activities of the Holland-America Line, it is vital to discuss the larger concept of transatlantic migration in the late nineteenth and early twentieth centuries. We will show that three major trends can be distinguished within this larger development. First, transatlantic migration was a truly European phenomenon and included, at different times, people from all over the continent. Secondly, economic motives were a continent-wide factor for the move. And thirdly, political motives were also, in certain cases, connected to a transatlantic voyage in the late nineteenth and early twentieth centuries.

Lan Abramitzky, Leah Platt Boustan, and Katherine Eriksson, building on the work of Timothy J. Hatton and Jeffrey G. Williamson, aptly show how the concept of transatlantic migration rolled out over the continent as a wave during the second half of the nineteenth century.⁶ Migrants from

³ K. Hvidt, *Flight to America: The Social Background of 300.000 Danish Emigrants* (New York: Academic Press, 1975) 129.

⁴ *Ibidem*, 129; C. Tilly, ‘Migration in Modern European History,’ *CRSO Working Paper* 145 (1976) 17.

⁵ H. R. Diner, *Hungering for America : Italian, Irish, and Jewish Foodways in the Age of Migration* (Cambridge: Harvard University Press, 2001) xvi.

⁶ R. Abramitzky, L. P. Boustan and K. Eriksson, ‘Europe's Tired, Poor, Huddled Masses: Self-Selection and Economic Outcomes in the Age of Mass Migration,’ *The American Economic Review* 102 (2012): 5, 1832-1856, here: 1836; T. J. Hatton and J. G.

the British Isles and contemporary Germany were the first to go to the Americas *en masse*, from 1850 onwards. They were followed by Scandinavian migrants, such as the farmer from Bornholm, in the early 1870s. Starting in 1880 Southern and Eastern Europeans also tried their luck.⁷ According to Drew Keeling, this massive form of migration was enabled by the lowered costs of the endeavor, thanks to the use of steamships.⁸

At the time, European wages were increasing, and people made enough money to undertake the journey to the other side of the Atlantic. According to the current historiography, financial hardship at home was one of the main reasons why Europeans decided to leave everything behind and depart for a continent unknown.⁹ Carl Strikwerda argues that economic migration was often linked to state-induced schemes that made people eager to leave their homeland.¹⁰ He explains that

migration and the more open international world of which it was a part only flourished because governments supported it with monetary stability, financial interpenetration, virtually open borders, and legal near-equality for foreigners.¹¹

Williamson, "What Drove the Mass Migrations from Europe in the Late Nineteenth Century?" *Population and Development Review* 20 (1994): 3, 533-559; T. J. Hatton and J. G. Williamson, *The Age of Mass Migration: Causes and Nomic Impact* (New York: Oxford University Press, 1998).

⁷ Abramidzky, Boustan, and Eriksson, 'Europe's Tired, Poor, Huddles Masses,' 1836.

⁸ Ibidem, 1836; D. Keeling, "The Transportation Revolution and Transatlantic Migration, 1850-1914," in *Research in Economic History Volume 19*, ed A. J. Field, G. Clark, and W. A. Sundstrom, 39-74 (Stamford: JAI Press, 1999).

⁹ Abramidzky, Boustan, and Eriksson refer to the following works in their article: Hatton and Williamson, *The Age of Mass Migration*; Hatton and Williamson, "International Migration in the Long Run: Positive Selection, Negative Selection, and Policy," in *Labor Mobility and the World Economy*, ed F. Foders and R. J. Langhammer, 1-31 (New York: Springer, 2006); K. H. O'Rourke and J. G. Williamson, *Globalization and History: The Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy* (Cambridge: MIT Press, 1999); O'Rourke, "The Era of Free Migration: Lessons for Today," *IIIS Discussion Paper* 18 (2004).

¹⁰ C. Strikwerda, "Tides of Migration, Currents of History: The State, Economy, and the Transatlantic Movement of Labor in the Nineteenth and Twentieth Centuries," *International Review of Social History* 44 (1999): 3, 367-394, here: 367-368.

¹¹ Ibidem, 383.

In his work on migration from Great Britain to the United States, William E. van Vugt additionally explains that living costs were rising and that the prospect of moving to America seemed financially attractive to those who lived in Europe.

Besides this combination of rising wages, cheaper travel, governmental support, increased living costs at home, and a positive prospect abroad, there was another motive for migration at play for some marginalized groups. In the nineteenth and twentieth centuries, especially in Eastern Europe, persecution was still a common sight. In 1881 for example, several Russian pogroms led to the migration of hundreds of Eastern European Jews to the United States, after their appeal for asylum in France had been denied. This resulted in one of the first major waves of Jewish migration in the modern age.¹² Another example of political and cultural motives for transatlantic migration was the migration story of several Alsatian Frenchmen. These nationalists departed for the United States of America, rather than to live under German domination in Europe.¹³

A Short History of the Holland-America Line

Transatlantic journeys were enabled by several steamship companies like the American Line, North German Lloyd, and the Hamburg-America Line.¹⁴ The Holland-America Line (founded in 1873) – or the Dutch American Steamship Company in full – was one of the most prominent of these companies. Its roots can be traced to three businessmen from Rotterdam called Otto Reuchlin, Lodewijk Pincoffs, and Antoine Plate.¹⁵ They put together the money to buy old ships in 1871 and within two years they created a transatlantic transport service. The company was very commercial and did not have a clear preference for the transport of either persons or cargo. In fact, during its first voyage to the United States, the *Rotterdam* was only

¹² Z. Szajkowski, 'How the Mass Migration to America Began,' *Jewish Social Studies* 4 (1942): 4, 291-310, here: 291-292; 295.

¹³ *Ibidem*, 296.

¹⁴ The passenger lists of these lines can be found via the online international Gjønvik-Gjønvik Archives.

¹⁵ Wentholt, *Bryg over den Ocean*, 28.

transporting 70 passengers, while it was mostly stacked with tulip bolls and Dutch gin for the American market.¹⁶

The company endured some fierce competition from the aforementioned foreign shipping companies. It also had to deal with a generally low demand for transatlantic transport in the Netherlands. The HAL, therefore, started to attract passengers from other areas than Holland and at the same time opened up alternate destinations for both its cargo and passengers.¹⁷ Besides the single and return tickets to the New World, the HAL also organized a limited form of recreational travel. From the late nineteenth century onwards, several cruises were organized, including one from New York to Palestine. It should be noted, however, that recreational travel only formed a very small part of the HAL's business at the beginning of its enterprise. Migrants and cargo were its primary forms of income, and this meant that the fleet was almost exclusively destined for this kind of travel.¹⁸

A Quantitative Data Analysis of HAL passengers

Now that a historiographical image of transatlantic migration patterns and the HAL's role within them has been established, we can turn to the quantitative analysis that is one of the two main pillars of our article. For this quantitative investigation, we used the resources of the City Archives of Rotterdam (Stadsarchief Rotterdam) which are open to the public. Among many other (digitized) documents presented on their website, they offer complete registers of the paid passage fees by the HAL's passengers of the twentieth century.

For this investigation we have focused our efforts on the passenger lists of the year 1901 consisting of more than 20.000 travelers. Naturally this year only represents a limited number of the total amount of passengers that crossed the Atlantic in the twentieth century. However, an analysis of this large number of cases will adequately help us to identify where

¹⁶ Wentholt, *Brug over den Oceaan*, 28-33; A. J. Schoonderbeek, 'An Outline of the History of Holland America Line Part 1,' <https://www.captainalbert.com/holland-line-ships-past-and-present/an-outline-of-the-history-of-holland-america-line-part-1/> (accessed on December 11, 2021).

¹⁷ Wentholt, *Brug over den Oceaan*, 34-42; 60-61; 67-69.

¹⁸ *Ibidem*, 61-67.

the passengers of the HAL came from and where they traveled to at the beginning of the twentieth century.

The data was organized per two months, resulting in six separate datasets.¹⁹ Before we could analyze the data, we cleaned and organized the original datasets. For the purposes of transparency and reproducibility we will briefly summarize this process, for which we used the application OpenRefine. During this process we deleted the unnecessary metadata, transposed the departure and arrival locations from rows into columns, and brought back the number of locations from 1.500 to a mere 100 by hand. We did this by correcting misspellings and fixing abbreviations, removing different spellings for the same location. Finally, we added several extra columns with information derived from the existing data. These included the continent or country of origin, as this information was vital to create maps of our data. After this intensive process of cleaning and organizing, we have created multiple visual representations of the data in R, to achieve the goal of our research project.²⁰

According to the registers, a total of 20.326 people crossed the Atlantic Ocean with the help of the HAL in 1901. Apart from people's names there is little personal information written down in the lists which can indicate who they were. No nationality, occupation or age can be extracted from the data. Only the passengers' place of departure and intended place of arrival had been recorded.

With exactly this data we created maps to visualize where our passengers departed from, and where they intended to go. Most of the passengers – 19.975 to be specific – departed from Europe. A mere 290

¹⁹ The passage fees registers can be accessed via the following link: <https://stadsarchief.rotterdam.nl/zoek-en-ontdek/archieven/zoekresultaat-archieven/?mizig=349>. The six datasets used by us are: (1) 318-04.778, *Register van passagegelden, lijn Rotterdam-New York (westbound): 1901, jan.-feb., 01-01-1901 t/m 28-02-1901*, (2) 318-04.779, *Register van passagegelden, lijn Rotterdam-New York (westbound): 1901, mrt.-apr., 01-03-1901 t/m 30-04-1901*, (3) 318-04.780, *Register van passagegelden, lijn Rotterdam-New York (westbound): 1901, mei.-juni., 01-05-1901 t/m 30-06-1901*, (4) 318-04.781, *Register van passagegelden, lijn Rotterdam-New York (westbound): 1901, juli.-aug., 01-07-1901 t/m 30-08-1901*, (5) 318-04.782, *Register van passagegelden, lijn Rotterdam-New York (westbound): 1901, sep.-okt., 01-09-1901 t/m 31-10-1901*, (6) 318-04.783, *Register van passagegelden, lijn Rotterdam-New York (westbound): 1901, juli.-aug., 01-011-1901 t/m 31-12-1901*.

²⁰ For reasons of transparency and reproducibility, we have included our most recent version of the 1901 dataset in the bibliography.

started their journey to the West from Asia, and only 7 departed from Africa. In figure 1, we have visualized the exact places of departure of the European passengers.

Where some European countries only supplied a dozen or so passengers, which was the case for Bulgaria (7), Romania (26), and Italy (32) others, such as Belgium (146), Luxembourg (150), Poland (203), and Germany (328) supplied hundreds. Only in three countries, migration numbers exceeded a thousand passengers. This was the case for France (2.515), Austria (6.049), and the Netherlands (10.256) itself.

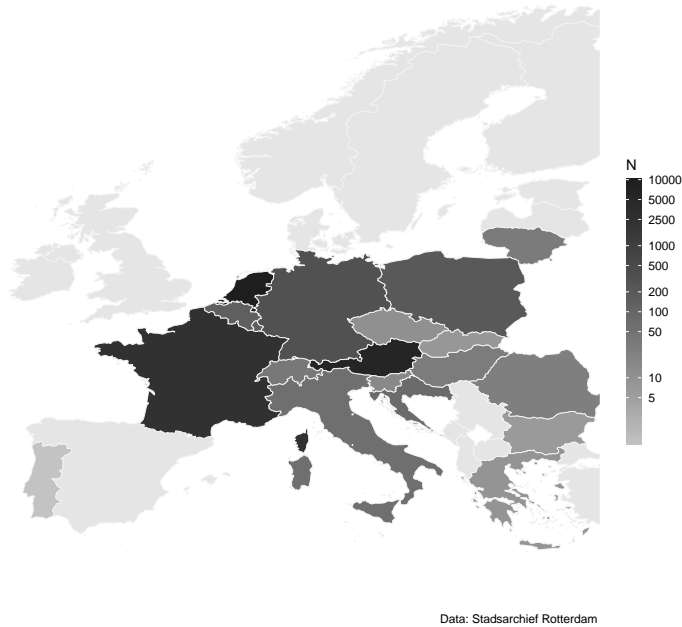
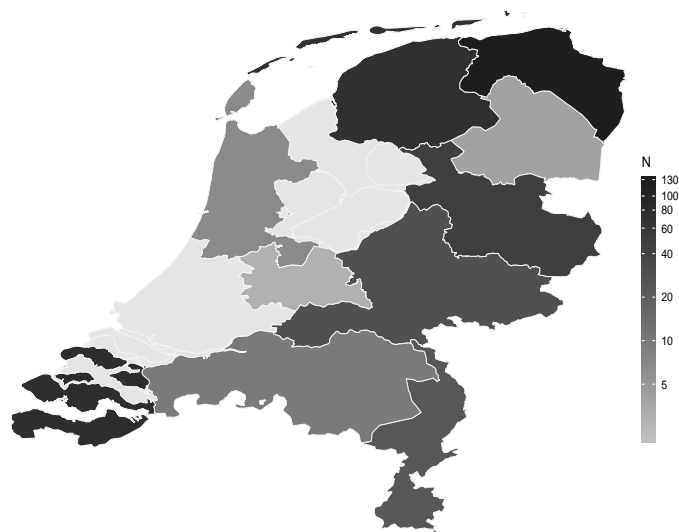


Figure 1 Travellers from Europe. Number of HAL Passengers per Country in 1901.

To explain these large numbers of French and Austrian passengers, we turn to the larger historical narratives of European history. In the Austrian case, historical knowledge of the country – then known as the multi-ethnic Habsburg Empire – can help to explain this relatively high number, as the country was in constant political turmoil. Despite the economic stability this

empire provided, the political situation was apparently reason enough for the emigrants to dare the strenuous and dangerous voyage to the West.²¹ For France, the third largest provider of travelers, a political explanation can also be given. As mentioned above, France has a history with Jewish political migrants from Eastern-Europe. After arriving in the country, their asylum was denied and many of them departed for the United States.²²



Data: Stadsarchief Rotterdam

Figure 2 Travellers from the Netherlands. Number of HAL Passengers per Province in 1901.

²¹ T. F.X. Noble and others, *Western Civilization: Beyond Boundaries* (Boston: Wadsworth, 2014) 702-703; D. F. Good, 'Austria-Hungary,' in *Patterns of European Industrialisation*, ed R. E. Sylla and G. Toniolo (London: Routledge, 1991); M. Schulze and N. Wolf, 'Economic nationalism and economic integration: the Austro-Hungarian Empire in the late nineteenth century,' *Economic History Review* 65 (2012): 2, 652-673, here 652.

²² Szajkowski, 'How the Mass Migration to America Began,' 291-292.

For the number one on the list, the Netherlands, it is more likely to assume that economic hardship was the main reason for departure. This category entails those who left for economic reasons and hoped to obtain a better standard of living abroad. The Dutch economy was, at the turn of the century, still lagging behind when it came to industrialization and the competition from the Belgian and German industries was fierce.²³ When we break down the places of departure of the passengers from the Netherlands per province this economic drive becomes even more apparent. As is visible in figure 2, the predominantly rural provinces, such as Groningen (136), Zeeland (81), Friesland (74), and Gelderland (29) were way bigger contributors in the number of travelers than the urban provinces such as Utrecht (3) and Noord-Holland (7).²⁴

As for their places of arrival, most of the passengers ended up in the United States, whereas only 69 people went to Canada, 55 to Cuba and 7 to other countries in Central- and South-America. The data thus confirms the historiographical stance that the HAL's passengers used this line primarily to travel to the quickly growing, industrialized United States. Based on the places of arrival of these passengers, we could argue that this choice was mainly made for economic reasons. This becomes visible when we focus on the distribution of passengers within the United States in Figure 3.

Most passengers (13.257) ended up in the industrial city of New York. The other passengers mainly chose to stay in the Northeastern part of the country as opposed to moving more land inwards. 815 passengers traveled to

²³ Erik, I. Maes, H. W. Plasmeijer a.o., 'Comparing the Development of Economics during the Twentieth Century in Belgium and the Netherlands,' *History of Political Economics* 37 (2005): 1, 61-78, here: 61-62; B. Dankbaar and E. Velzing, 'Industriebeleid in Nederland, Industrialisatie, De-Industrialisatie, Reïndustrialisatie,' https://www.researchgate.net/profile/Evert-Jan-Velzing/publication/309011396_Industriebeleid_in_Nederland_-_Industrialisatie_de-industrialisatie_reïndustrialisatie/links/57fdeda008aeea8c97cab73a/Industriebeleid-in-Nederland-Industrialisatie-de-industrialisatie-reïndustrialisatie.pdf (accessed on December 16, 2021) 2.

²⁴ The exact number of travelers from Zuid-Holland is unclear as 9.829 people, a very significant number, noted Rotterdam as their place of departure. These could not possibly all be native citizens of Rotterdam, thus skewing the numbers. Without Rotterdam, Zuid-Holland ends with a mere 2 travelers. This is highly unlikely, but the original numbers are not trustworthy enough to note down. This is why we have decided to leave Zuid-Holland out of this break-down.

Massachusetts, most of them (535) indicated the industrial city of Boston as their destination. The state of Pennsylvania also attracted many passengers (2.854). The same can be said of the northeastern states of New Jersey (298), New York (338), Michigan (272), Connecticut (267), and Ohio (206). Others moved more land inwards toward Illinois (755), mainly to the booming industrial city of Chicago (619). Summing up, the data indicates that most passengers traveled to areas with large industrial cities, while only a small percentage decided to leave for rural territory in the Western or Southern parts of the country.

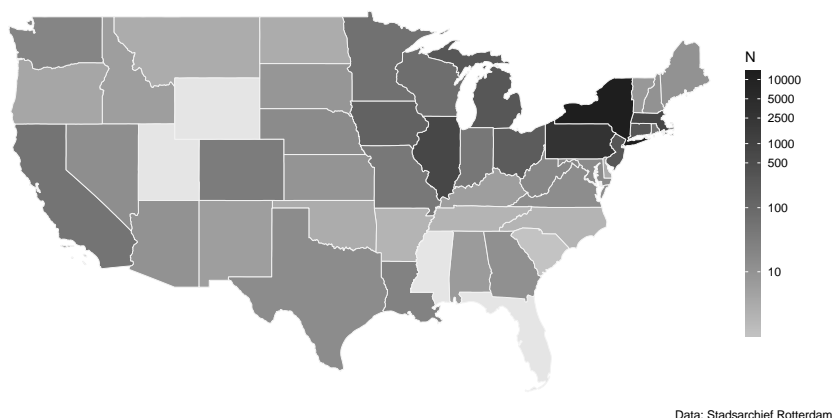


Figure 3 Travellers to the United States. Number of HAL Passengers per State in 1901.

All in all, after conducting our quantitative data analysis, it becomes apparent that the Old World pushed its residents away because of economic and/or political hardship. The New World pulled these migrants towards itself by providing ample economic opportunity in its booming industrial areas, especially on the East Coast. We have aimed to illustrate this with maps in combination with the appropriate historical contexts. However, these conclusions are deducted from data and therefore say little about personal motivations from individual travelers of the early 20th century. It is for this reason that we turn to the second method of our article.

A Qualitative Analysis of HAL passengers

Our second approach to uncover the motivations behind the transatlantic journeys of HAL-passengers in the early twentieth century is by constructing a qualitative analysis. We want to explore the stories of two now-famous passengers, as they, unlike most passengers, have left behind written and visual records of their journeys. Anthony Fokker, who crossed the Atlantic on multiple occasions and eventually moved to the States indefinitely, has left behind video journals of his family's crossing. Thomas Mann has recorded his journey in his written diary. To complement these primary sources, we have consulted biographical works to contextualize their personal travel collections. This approach brings back the individual experience into our analysis.

We will turn to Anthony Fokker's story first. Although Fokker is mostly known for his adventures in the skies and his innovations in the field of aerial technology, his life was intrinsically connected to maritime travel and migration. When Anthony was just four years old, the Fokker family migrated from the former Dutch East Indies to the Dutch city of Haarlem where he would first become interested in the modern technologies that characterized the early twentieth century.²⁵ In 1910, Fokker moved from the Netherlands to Germany where he started his first enterprise in Berlin, after the completion of his studies in Mainz. It was in Berlin that Fokker began the production of aircraft on an industrial scale, while he kept improving and modernizing his initial models. The German government became interested in his work and when the First World War broke out, Fokker's factory became a crucial part of the German war machine as his planes were now being used for military purposes.²⁶

After the German defeat, Fokker fled to the Netherlands by train where he got married. As the Dutch state was rather uninterested in the invention of air travel, a disillusioned Fokker decided to leave his homeland.²⁷ On May 17, 1922, he and his wife Sophie made the journey to the United States of America. As the passenger lists of the Holland-America Line show, they voyaged on board the *Nieuw Amsterdam*, a major passenger vessel of the

²⁵ M. Dierikx, *Fokker: a Transatlantic Biography* (Washington : Smithsonian Institution Press, 1998) 1-6.

²⁶ Ibidem, 7-15; 24-47.

²⁷ P.S. Meilinger, 'Fokker: A Transatlantic Biography by Marc Dierikx,' *Technology and Culture* 39 (1998): 4, 791-792.

Holland-America Line that transported thousands of travelers to and from the United States between 1906 and 1932. They traveled in first class after buying their tickets in Amsterdam where the family had lived since Anthony and Sophie had gotten married, three years earlier.²⁸

Although the Holland-America Line is often only mentioned in light of Fokker's migration to the United States, his journey in 1922 was not the only Atlantic trip that Fokker made. In fact, Fokker had already been to the United States two years before he decided to migrate there. On the passenger lists of October 29, 1920, Fokker's name appears on the list of firstclass travelers for the first time as 'A. Fokker.' He paid 1625 guilders for himself and a fellow traveler on the *Noordam*, leaving for New York from Rotterdam as he wanted to study American air travel with his own eyes.²⁹

Between 1920 and 1927, Fokker crossed the Atlantic multiple times, often traveling by ocean liner.³⁰ He bought a ticket for the Holland-America Line on six separate occasions and there are even moving images of Fokker on board the *Nieuw Amsterdam*. Fokker was an enthusiastic private film maker, who recorded many important moments during his life. He recorded his wedding and instances of his daily life, but he also made clips of the transatlantic voyages he made in the 1920s. On the clips we see Fokker, together with his wife and friends they made on board the ship, enjoying the accommodations and luxurious privileges that came with traveling in first class. Fokker and his friends can be seen enjoying some hot coffee on the deck and together with a large group of people Anthony and Sophie can be seen playing an elaborate game on the deck called 'shuffleboard'. They are also filmed meeting the captain of the ship.³¹

In 1927, Fokker eventually became a naturalized American citizen, and the aircraft designer would work in the United States for the rest of his life.³² In relation to the question of motivation for his transatlantic endeavors, Fokker must be regarded as one of those migrants who traveled to the

²⁸ Stadsarchief Rotterdam, 'Afvaart 'SS Nieuw Amsterdam' op 17-05-1922 vanaf haven Rotterdam,' 318-04 Archieven van de Holland Amerika Lijn (HAL): Passage A (inventarisnummer 954, folionummer 51).

²⁹ Stadsarchief Rotterdam, 'Afvaart 'SS Noordam' op 29-10-1920 vanaf haven Rotterdam,' 318-04 Archieven van de Holland Amerika Lijn (HAL): Passage A (inventarisnummer 940, folionummer 145).

³⁰ Stadsarchief Rotterdam, 'Zoekresultaten 'Fokker.'

³¹ A. Gietelink, 'Anthony Fokker, een documentaire' (14 november 2014).

³² Dierikx, *Fokker*, 108-125.

Americas with an economic motivation in mind. For an entrepreneur of Fokker's stature, the Netherlands and Europe were simply not big enough. To Anthony Fokker, New York and the United States presented the opportunity to grow larger than he had ever been. The vast economic opportunities that the country provided and the need that the country had for aerial innovation made it the ideal destination for Fokker. His story provides us with a concrete example of an economic migrant, although he cannot be equated to many of the economic migrants that departed at the beginning of the twentieth century. After all, Fokker was an economic entrepreneur who saw ample economic opportunities in the US to expand his business, while many migrants simply aimed for a better basic standard of living.

The second well-known migrant that we have investigated for the qualitative part of this article is the famous German writer Thomas Mann. During his lifetime he migrated twice and crossed the Atlantic on multiple occasions. All these travels took part in the second half of his life, as he only left Germany at the age of 58. Mann's works are still revered and studied to this day and a lot of research has been done about his peculiar life.

Mann fled Germany in 1933 on the insistence of his family, because he had been partaking in anti-Nazi rhetoric, and most importantly because of his wife's Jewish ancestry.³³ His fame made it possible for him and his family to immigrate to Switzerland without the proper paperwork in place.³⁴ Eventually a new opportunity arose, when Blanche Knopf, the wife of his American publisher, visited him in Switzerland. His translated work *The Tales of Jacob* was to be celebrated in New York and he was invited to attend the festivities.³⁵

Mann accepted and began his journey across the Atlantic by train to Paris. Afterwards he boarded the *Volendam* at Boulogne. This part of the journey is also recorded in the HAL archives.³⁶ Cut off from the world, at the *Volendam*, Mann mostly read and wrote down his thoughts about the journey, instead of working on his novel.³⁷ Among other things he wrote about the

³³ D. Prater, *Thomas Mann a Life*, 'The Hesitant *Émigré* 1933-1936', 198-258, aldaar 198-215.

³⁴ Prater, *Thomas Mann a Life*, 216.

³⁵ Ibidem, 222.

³⁶ Stadsarchief Rotterdam, 'Zoekresultaten 'Thomas Mann.'

³⁷ Prater, *Thomas Mann a Life*, 224.

‘particularly low intellectual level’ of their table companions.³⁸ Luckily for him, his journey back on the *Rotterdam* was way more pleasant.³⁹ This time they chose not to travel via Boulogne, but via Rotterdam for a meet-up. The last leg of the journey was once again undertaken by train.⁴⁰

In 1938, Mann undertook his final journey with the HAL to New York.⁴¹ He had decided to stay in the United States indefinitely after the Nazi-takeover in Austria. In a reflective essay about his exile, he wrote that his flight from Germany had not made him less German. He exclaimed that: ‘My home lies in the plans that reside within me. Immersed in them, I feel all the warmth of being home . . . Where I am, there is Germany’.⁴² In the end, Mann stayed in America long after the fall of the Nazi-regime. When he eventually did return to Europe to spend his final years, he preferred Switzerland over Germany.⁴³

To conclude, Thomas Mann’s story provides us with a concrete example of a political migrant, who fled the European continent for the safety that the New World seemed to promise. Yet again, Mann’s experience as a political migrant will naturally differ from others. He was undoubtedly aided in his travels by his fame, while others – such as the many Jewish migrants – had no such privileges. Thus again, this research method has its drawbacks.

Conclusion

In this article we explored the various motivations behind transatlantic migration via the Holland-America Line during the early twentieth century. Our study started with a data analysis of the locations of departure and arrival of the passengers of the HAL at the beginning of the century. Via a quantitative data analysis, complemented by historiographical background knowledge, we found that journeys made by HAL travelers were not always structured along the Rotterdam-New York connection. Many HAL

³⁸ Prater, *Thomas Mann a Life*, 224.

³⁹ Ibidem 225; Stadsarchief Rotterdam, Afvaart 'SS Rotterdam' op 09-06-1934 vanaf haven New York,' 318-04 Archieven van de Holland Amerika Lijn (HAL): Passage A (inventarisnummer 1453, folionummer 63).

⁴⁰ Prater, *Thomas Mann a Life*, 225.

⁴¹ Stadsarchief Rotterdam, ‘Zoekresultaten ‘Thomas Mann.’

⁴² H. Lehnert, E. Wessell, *Thomas Mann* (Chicago: University of Chicago, 2019) 113.

⁴³ Ibidem, 113-116.

passengers traveled beyond the coastal metropole and a sizeable number of them did not come from the Netherlands but from other European countries. The regions the HAL passengers journeyed to were mostly highly industrious. This is in line with the places of departure, which consisted mostly of areas with political and/or economic turmoil. It is, therefore, tempting to draw the conclusion that transatlantic migration in the early twentieth century was mainly motivated by those with political and/or economic obstacles.

When using data on such a large scale, it is, however, easy to lose the individual human experience that characterizes the historical discipline. Therefore, we followed up our data analysis with the life stories of two well-known HAL passengers to find out more about the motivations of individual travelers. One of them, the Dutch aircraft designer Anthony Fokker, decided to move to the United States because of its economic advantages. The other, the German author Thomas Mann, made the because of the political situation in Germany and Europe.

Following this article, we argue that it could be fruitful to combine both quantitative as well as qualitative research methods when investigating modern transatlantic migration patterns. At the same time, this also brings along new challenges. Given that primary sources on these individual travel stories are often written from the perspective of privileged passengers, who are hardly capable of representing the thousands of passengers that the HAL transported annually, historians should be mindful of not losing a grassroots perspective.

Tristan Mostert (1981) is verbonden aan de afdeling geschiedenis van de Universiteit Leiden. Recent voltooide hij zijn proefschrift *Spice War: Ternate, Makassar, the Dutch East India Company and the struggle for the Ambon Islands, c. 1600-1656*, dat het vroege Nederlandse kolonialisme in de Molukken tot onderwerp heeft. Zijn academische interesses en publicaties beslaan het vroegmoderne kolonialisme in brede zin. Eerder was hij verbonden aan het Rijksmuseum en verschillende andere culturele instellingen en musea.

Prof.dr. Henk den Heijer (1950) is emeritus-hoogleraar maritieme geschiedenis aan de Universiteit Leiden. Hij doet onderzoek naar de vroegmoderne Europese handel en scheepvaart in het Atlantische gebied en de geschiedenis van de zeevisserij in de negentiende en twintigste eeuw. Hij publiceerde onder meer de *Geschiedenis van de WIC. Opkomst, bloei en ondergang* (Zutphen 2013, 4e herziene druk) en recentelijk *Nederlands slavernijverleden, Historische inzichten en het debat nu* (Zutphen 2021).

Dr. Anita M.C. van Dissel (1960) is universitair hoofddocent Maritieme Geschiedenis aan de Universiteit Leiden. Tot 2015 was zij senior wetenschappelijk medewerker bij het Nederlands Instituut voor Militaire Historie te Den Haag. Haar publicaties illustreren een brede belangstelling, maar haar expertise ligt bij de Nederlandse marine- en koopvaardijgeschiedenis van de negentiende en twintigste eeuw. Zij is eindredacteur van het *Tijdschrift voor Zee-geschiedenis* en medeauteur van *Krijgsgeweld en kolonie. Opkomst en ondergang van Nederland als koloniale mogendheid 1816-2010* (Amsterdam 2021).

Jessica den Oudsten (1995) is promovendus aan de Radboud Universiteit in Nijmegen en gastonderzoeker bij het Huygens Instituut in Amsterdam. Haar onderzoek focust zich op de processen van integratie en sociale mobiliteit van de nakomelingen van immigranten in Amsterdam tussen 1660 en 1811. Daarnaast is ze coauteur van het boek *De grootste slavenhandelaren van Amsterdam. Over Jochem Matthijs en Coenraad Smitt* (Zutphen 2022).

Coen van 't Veer is verbonden aan de opleiding Dutch Studies van de Universiteit Leiden en is redacteur/penningmeester van *Indische Letteren*. Hij was *visiting fellow* van het KITLV. In 2020 promoveerde hij op *De kolonie op drift*, een dissertatie over fictie over de reis per mailboot tussen Nederland en Indië (1850-1940). Samen met Gerard Termorshuizen publiceerde hij in 2018 *In-*

disch leven in Den Haag (1930-1940), Een groots en meeslepend leven; Dominique Berretty – Indisch persmagnaat en in 2021 *Door de ogen van Dodo Berretty, het leven van een vergeten fotograaf*. Met Rick Honings en Jacqueline Bel is Coen van 't Veer redacteur van de literatuurgeschiedenis *De postkoloniale spiegel; de Nederlands-Indische letteren herlezen* (2021). Samen met Rick Honings maakt hij *De postkoloniale podcast* (2022-).

Anne de Klerk (2000) zit in de afrondende fase van de History Research Master aan de Universiteit van Utrecht. Haar onderzoek bevindt zich voornamelijk op het kruispunt tussen politieke geschiedenis en conflict studies. Specifieke onderwerpen die haar interesseren zijn: de politiek van conflict, de privatisering/nationalisering van oorlog, de geschiedenis van remote warfare en militaire geschiedenis. Naast het doen van kwalitatief historisch onderzoek, waagt zij zich ook graag aan kwantitatieve methoden. Zo verrichtte zij de data-analyse van het artikel *America or the Poorhouse: Individual Maritime Stories within the Broader Migration Patterns of the Early 20th Century* in deze uitgave van Leidschrift. Na afronding van haar studie hoopt zij haar kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeksvaardigheden verder te ontwikkelen op de arbeidsmarkt.

Jelle Lammerts van Bueren (2000) is een Nederlandse Masterstudent die momenteel bezig is om zijn onderzoeksmaster geschiedenis aan de Universiteit Utrecht af te ronden. Het afgelopen semester bracht hij door aan de Universiteit Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Hij is een politiek historicus met een sterke focus op de tweede helft van de twintigste eeuw en is in het bijzonder geïnteresseerd in de geschiedenis van naoorlogse democratisering, politieke instituties en directe democratie. In zijn huidige onderzoeksproject “Democratie herontdekt: Variërende referendumpraktijken in naoorlogs West-Europa” streeft hij ernaar deze onderzoeksinteressen te combineren. Na zijn afstuderen hoopt Jelle te kunnen blijven werken binnen het steeds belangrijker wordende terrein van de democratiegeschiedenis.

Ter rectificatie

In de vorige Leidschrift (jaargang 38, uitgave 1) zijn er helaas twee fouten ingeslopen met betrekking tot de personalia. De voorpagina bevatte de titel M.C. Aparicio, terwijl hier M. Colominas Aparicio had moeten staan. Verder is er bij de personalia van dr. Laborie een verkeerde geboortedatum geplaatst. Hier had 1980 moeten staan. Leidschrift biedt aan prof.dr. Colominas Aparicio en dr. Laborie de excuses hiervoor aan.

November 2023

Het nieuwe novembern timer heeft als thema ‘Leidsche scripties’. Met dit nieuwe nummer wilt de stichting studenten de kans geven bachelor/master scripties te publiceren. Het zal gaan om scripties met zeer uiteenlopende onderwerpen waardoor er een gevarieerd nummer zal ontstaan. Komende maand beginnen wij aan het redigeren van de ingezonden scripties.

Februari 2024

De eerste editie van 2024 zal gaan over sprookjes, folklore en mythes in de brede zin. Met dit nummer wil de stichting voorbij het West-Europese referentiekader kijken en een gevarieerd beeld geven van (volks)verhalen door de eeuwen heen, hoewel we ook mythen uit dit deel van de wereld aan bod willen laten komen. Op dit moment zijn de historici begonnen met het schrijven van artikelen hierover. Onderwerpen die onder andere aan bod gaan komen zijn: de Nederlandse receptie van draken, de Indiase boomgeest yaksha en het gebruik van Engelse en Scandinavische mythologie voor de rechtvaardiging van het Brits kolonialisme.

Podium

Binnenkort verschijnen er verschillende nieuwe publicaties en artikelen op Podium. Een aantal studenten is aan het werk om hun scripties om te zetten in een Podiumpublicatie. Daarnaast werkt Leidschrift deze zomer mee aan een project dat in het teken staat van migratiestromen tussen Afrika en Europa in de periode 1400-2022, waarbij Public History centraal staat. Daarover zullen verschillende publicaties van voornamelijk PhD’ers op de pagina verschijnen. Nog steeds zijn andere bijdragen op Podium ook van harte welkom. Mocht u interesse hebben hier bij te dragen mail dan naar: redactie@leidschrift.nl onder vermelding van ‘Podium’.

Mededelingen

Vrienden van Leidschrift

Wilt u helpen ons blad te ondersteunen, zodat *Leidschrift* historisch onderzoek beschikbaar kan blijven maken voor een groot publiek? Word dan Vriend van Leidschrift! U kunt nu mailen naar: redactie@leidschrift.nl.

Publiceren in Leidschrift

Ben jij student Geschiedenis en beoog jij meer te behalen dan alleen goede cijfers? Dan is publiceren in *Leidschrift* misschien wat voor jou! Wij bieden in elk nummer ruimte voor een studentenartikel. Schrijf je of heb je recentelijk iets geschreven dat bij een van onze aankomende nummers past? Twijfel dan vooral niet om ons een mailtje te sturen!