



Universiteit
Leiden

The Netherlands

Het terloopse toerisme van de Indiëganger: een essay in citaten en afbeeldingen

Veer, C.B. van 't

Citation

Veer, C. B. van 't. (2024). Het terloopse toerisme van de Indiëganger: een essay in citaten en afbeeldingen. *De Moderne Tijd*, 8(3), 269-288. doi:10.5117/DMT2024.3.005.VEER

Version: Publisher's Version

License: [Licensed under Article 25fa Copyright Act/Law \(Amendment Taverne\)](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4092496>

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

BEELDESSAY

Het terloopse toerisme van de Indiëganger

Een essay in citaten en afbeeldingen

Coen van 't Veer

Universiteit Leiden

c.b.van.t.veer@hum.leidenuniv.nl

Abstract

The casual tourism of travellers to the Dutch East Indies. An essay in quotations and illustrations

This essay analyses contemporary creators of literature and images according to what they encountered on the sea voyage between Europe and Asia. The sea voyage and the tourism the passengers engaged in along the way constituted a colonial apprenticeship, an introduction to the colony. Even seemingly innocent tourist trips turn into an initiation into colonialism. In both images and quotations, the perspective of the colonial elite predominates, as is evident when the texts and images are placed side by side. Once one has had an eye for this hidden colonial propaganda that is supposed to legitimise white supremacy in words and images, this white colonial perspective – the colonial gaze – becomes inevitable. In contemporary texts and pictures the world is seen through imperial eyes.

Keywords: colonialism; othering; postcolonialism; tourism; travel writing; racism; sea voyage

In de negentiende eeuw leerden Indiëgangers tijdens de lange zeereis van Nederland naar Nederlands-Indië – bewust maar ook onbewust – hoe zij van Europese burgers koloniale machthebbers moesten worden. Dat gebeurde enerzijds door de confrontatie met ‘de Ander’ en het ‘andere’, anderzijds doordat oudgasten de ‘baren’ (baru = nieuw) in het koloniale bestaan inwijdde.¹ Aanvankelijk vormde de evenaar de waterscheiding

1 Zie Kris Alexanderson, *Subversive Seas. Anticolonial Networks across the Twentieth-Century Dutch Empire* (Cambridge: Cambridge University Press, 2019), 99-133; Coen van 't Veer, *De kolonie*

tussen Oost en West, na 1869 werd dat steeds meer het Suezkanaal. Boven de equator en (later) het kanaal golden Europese leefregels, daaronder koloniale. Toerisme speelde in dit leerproces een belangrijke rol. De aanvankelijk moeizame omstandigheden waarmee de opvarenden in de negentiende eeuw te kampen hadden, maakten van de reizigers – mensen die voor hun werk en levensonderhoud moesten reizen – tegelijkertijd ook toeristen – mensen die voor hun plezier en als vrijetijdsbesteding reisden. Tijdens de reis werd in pleisterplaatsen lang stilgehouden om te bunkeren of om het schip te laten repareren. De passagiers trokken dan in deze havensteden eropuit om de tijd te doden. Dit had tot gevolg dat er geleidelijk aan een toeristische industrie op gang kwam.

Teksten over de overtocht speelden daarop in door de bezienswaardigheden te vermelden en deze van commentaar te voorzien. Vanaf de laatste decennia van de negentiende eeuw verschenen er ook reisgidsen, die de landverhuizers precies toonden waar ze moesten zijn om bijzondere dingen te zien en te ervaren.² Alle toeristische trekpleisters stonden erin beschreven. De reiziger die wat meer toegankelijke lectuur wilde lezen, kon terecht bij reisbeschrijvingen en reisverhalen.³ Over deze literaire verhalen over de overtocht – vrijwel uitsluitend Europese vertellingen – heb ik *De kolonie op drift* geschreven.⁴

Reisboeken en reisgidsen zijn volgens Edward Said door hun opbouw en gebruikswaarde zeer ongekunstelde, 'betrouwbare' teksten. Daardoor hebben deze – ook in de vorm van literaire fictie – een belangrijke bijdrage geleverd aan het oriëntalistische discours.⁵ Het zijn teksten waarin de superioriteit van de westerse, witte, christelijke, masculiene elite werd bevestigd.⁶ Deze

op drift. De representatie en constructie van koloniale identiteit in fictie over de zeereis tussen Nederland en Nederlands-Indië (1850-1940) (Hilversum: Verloren, 2020), 13-138 en 263-74; Jonathan Stafford, *Imperial Steam. Modernity on the Sea Route to India, 1837-74* (Manchester: Manchester University Press, 2023), 75-123; 223-30.

2 Gerard Termorshuizen, "Eén groot Hollandsch burgergezin". Met de mail naar Indië in de jaren 1870-1905', in *Naar de Oost! Verhalen over vier eeuwen reizen naar Indië*, red. Peter van Zonneveld (Amsterdam: Bert Bakker, 1996), 90-111.

3 Zie Coen van 't Veer, *De kolonie op drift*.

4 Literatuur kan worden beschouwd als een belangrijk medium om de samenhang te kunnen zien tussen de feiten die non-fictionele historische bronnen produceren, biedt inzicht in de denkpatronen van een historische periode en is in staat de essentiële conflicten en obsessies van een samenleving weer te geven. Vaak bieden fictionele teksten daarin meer openheid dan non-fictionele. Zie ook Marita Mathijssen, *Historiezucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw* (Nijmegen: Vantilt, 2013), 289-90.

5 Edward W. Said, *Orientalism* (London: Penguin Books, 1995), 95-99.

6 Dit koloniale discours was zo sterk en dwingend dat het vrijwel onmogelijk was om zich daaraan te onttrekken. Dat gold zelfs voor gekoloniseerden. Zie Elleke Boehmer, *Colonial &*

maatschappelijke 'toplaag' eigende zich de plicht en het recht toe om te heersen over 'de Ander', die automatisch als inferieur werd gerepresenteerd. Het wemelt daardoor in de reisverhalen van stereotyperingen die de witte suprematie moesten rechtvaardigen en schragen. Wat 'beschaving' was, en wie of wat als 'beschaafd' of 'onbeschaafd' kon worden aangemerkt, was uiteraard een kwestie van perspectief en vergelijking. De reizende westerling bekeek de wereld met 'imperial eyes' en nam deze daarmee als het ware in bezit.⁷

De teksten en afbeeldingen bevatten vaak esthetiserende representaties van de ruimte en het landschap. Deze representaties zijn uiteraard gekleurd door die koloniale visie. Ze creëren een idealiserend beeld van een ruimte vol rijkdom, en behelzen tegelijkertijd een 'autoritaire relatie' tussen degene die het landschap beschrijft en het beschreven landschap.⁸

Deze imperiale of koloniale blik is ook goed terug te zien op de afbeeldingen die van de reis zelf werden gemaakt. Deze tekeningen en foto's zijn niet neutraal, maar tonen het perspectief van de koloniale machthebbers.⁹ Zo ziet het onderstaande reclameaffiche van de Rotterdamsche Lloyd er in eerste instantie onschuldig uit. Wie beter kijkt, ziet de verschillen in de manier waarop de beide vrouwen zijn afgebeeld: de Europese vrouw is in het wit gekleed en kijkt, staande, uit naar de grote witte mailboot; de Indonesische vrouw draagt gekleurde kleding en is op haar knieën afgebeeld voor een inheemse kleinere boot. Zij kijkt niet naar de boten, maar wuift met een waaier over het tropische fruit in de mand die voor haar op de grond ligt. De afbeelding is gericht op Europeanen en maakt reclame voor de bootreis. Maar door de aldus gerepresenteerde tegenstelling tussen beide vrouwen toont het affiche ook de vermeende superioriteit van de Europeaan versus de vermeende inferioriteit van de Indonesiër. In de afbeeldingen en teksten uit de koloniale tijd wordt door de nadruk op de verschillen in kleur en cultuur een ongelijkheid in 'beschaving' verondersteld, die de koloniale overheersing zou moeten legitimeren.¹⁰

postcolonial literature. Migrant metaphors, 2^e druk (London: Oxford University Press, 2005), 152-65; Maaike Meijer, *In tekst gevat. Inleiding tot de kritiek van representatie*, 2^e druk (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2005), 128 en Theo D'haen, 'Uit Engeland geboren. Hybriditeit van Shakespeare tot Rushdie', in *Tussen twee werelden. Het gevoel van ontheemding in de postkoloniale literatuur*, red. Theo D'haen en Pieter Liebrechts (Opleiding Talen en Culturen van Zuidoost-Azië en Oceanië: Leiden, 2001), 234-38.

7 Mary Louise Pratt, *Imperial eyes. Travel writing and transculturation*, 2^e druk (Routledge: London/New York, 2008), 7-9.

8 Ibidem, 200-201.

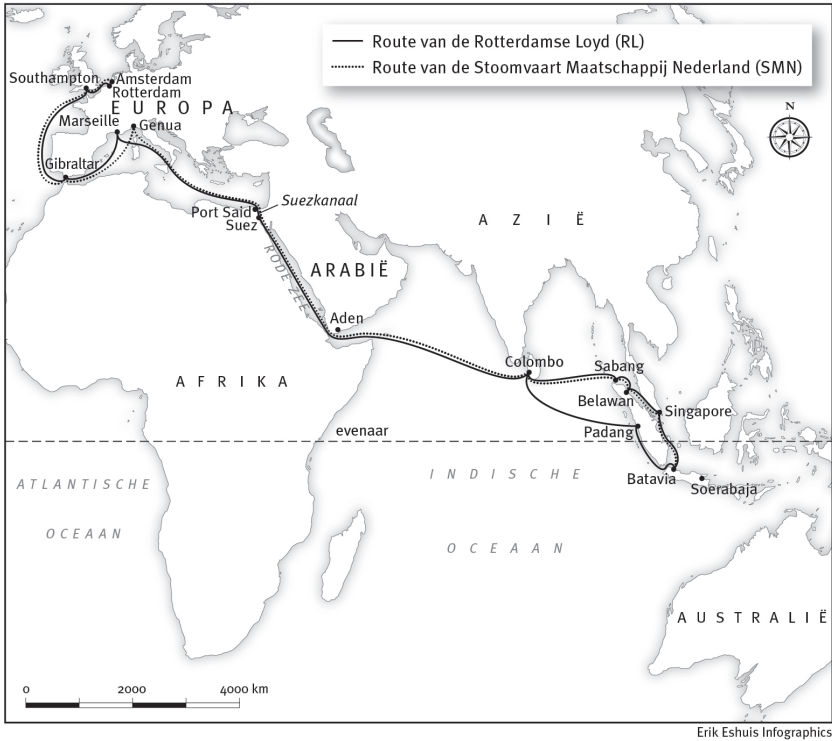
9 Susie Protschky, *Images of the tropics. Environment and visual culture in colonial Indonesia* (KITLV Press: Leiden, 2011).

10 Van 't Veer, *De kolonie op drift*, 17-19 en 265.



Afbeelding 1: Affiche Rotterdamsche Lloyd, 1913 (Collectie Maritiem Museum Rotterdam).

Routes per stoomschip door het Suezkanaal



Afbeelding 2: Route per stoomschip door het Suezkanaal door Erik Eshuis (Collectie Infographics).

In dit essay kijken contemporaine schepers van teksten en afbeeldingen naar wat zij op de zeereis tussen Europa en Azië tegenkwamen. De zeereis en het toerisme dat de passagiers onderweg bedreven, vormden een koloniale leerschool: een inleiding op het leven in de kolonie.¹¹ Zowel de afbeeldingen als de teksten laten zien dat het perspectief van de koloniale elite overheerst.

Van Nederland naar Gibraltar

Tijdens het eerste deel van de reis zien de passagiers soms een glimp van 'the white cliffs of Dover' of van het eiland Wight. Het Kanaal ligt vol met schepen; de meeste meren aan in Southampton. Vandaaruit wordt de oversteek naar Franse wateren gemaakt. In de Golf van Biskaje kan het

¹¹ Zie Alexanderson, *Subversive seas*, 99-133.



Abbeelding 3: Typen van Gibraltar in 1863. Foto: R.P. Napper (Particuliere collectie).

duchtig spoken; veel opvarenden worden dan zeeziek. De meeste passagiers zijn blij wanneer ze Kaap Finisterre (Spanje) zien. Na het ronden van Kaap Sint Vincent (Portugal) wordt koers gezet naar Gibraltar.

In Gibraltar worden veel passagiers voor het eerst echt geconfronteerd met 'de Ander' en het 'andere'. Zoals op de bovenstaande foto te zien is, worden de inwoners van Gibraltar gestereotypeerd, een verschijnsel dat ook in de literatuur optreedt. Je ziet geen individuen, maar eerder vertegenwoordigers van etniciteiten. Zo schrijft Annie Foore, een pseudoniem van Françoise IJzerman-Junius (1847–1890), in *De koloniaal en zijn overste* uit 1877:

Men zag in Gibraltars straten alle mogelijke natiën en kleederdrachten vertegenwoordigd, netgeschoeide voetjes, aardige gezichtjes, smaakvolle tuniquen, afschuwelijke pouffen en onzinnige hakken, men zag deftige grijze heeren met hoge hoeden, belangwekkende Spaansche gezichten met lange krullende lokken, schilderachtige Arabieren, woeste Mooren, vuile Joden en bont gekleurde Turken; men zag bloemenmeisjes, visch-wijven, priesters en dandy's, bedelaars in hunne lompen, rijken in hunne sierlijke rijtuigen; in één woord, men zag zoveel vreemds en opmerkenswaardigs, dat men zich in een tooverwereld waande.¹²

12 Annie Foore, *De koloniaal en zijn overste* (D.A. Thieme: 's-Gravenhage, 1877), 1: 56.



Afbeelding 4: Rue du Commerce, Port Said 1896. Foto Zangaki (Collectie Universitaire Bibliotheken Leiden/KITLV, 28345).

Naar Port Said

Daarna varen de schepen naar Zuid-Europese havensteden als Marseille of Napels. Vooral de schoonheid van Napels wordt door de passagiers bewonderd. Al stinkt het nogal in sommige stadswijken, de reizigers genieten van al het moois dat de stad hun biedt en in het bijzonder van de aanblik van de Vesuvius. Vervolgens varen de schepen langs het eiland Stromboli. In de Straat Messina ziet men de Etna liggen. Een dag later zijn de schepen in de Ionische Zee en weer een ochtend later vaart men langs de Syrische kust Egypte tegemoet. Daar ligt Port Said. Deze havenstad is ingesteld op het ontvangen van de reizigers als toeristen. Nederlanders worden aangesproken in een verbasterde versie van het Nederlands en onthaald door orkestjes, die 'Wien Neêrlands bloed' en het Wilhelmus spelen. Er zijn hotels, theaters en casino's. Een enkele passagier weet zelfs gelegenheden te vinden die erotisch divertissement bieden.



Afbeelding 5: Passagiers van ss *Weimar* in Port Said en een inheems meisje 1909 (Collectie Universitaire Bibliotheken Leiden, 27.706 photo 001-005 – photo 003 – recto).

De marineofficier en auteur W.F. Margadant (1845-1925) schrijft in *Voor drie jaren naar de Oost* uit 1890 over de aankomst van de passagiers in Port Said:

Nadat onder schreeuwen en schelden alle roeiers een vrachtje passagiers in- en ontscheept hebben, gaan deze in grotere en kleinere groepjes de stad in, en worden al dadelijk door havelooze wegwijzers en bedelaars bestookt. Een half versleten zak, waarin gaten gesneden zijn om hoofd en armen door te steken, schijnt wel de laatste modesnit van het land te wezen. In deze eenvoudige of in andere fantasiekleeding zitten donkerhuidige individu's voor kroegen aan wankelende tafeltjes domino te spelen. Zulken, die tot het geliefde spel nog niet de noodige middelen bezitten, sjouwen, wachten, of zoeken een of andere karwei machtig te worden. De studiekoppen, typen en schildersmodellen zijn letterlijk voor het grijpen.

[...] In de slecht verlichte straten is het niet pluis. Inboorlingen loeren op eenzame passagiers, als de snoek op een van de school afgedwaalde baars, terwijl de gondelier, die den droevig geplukten reiziger naar boord roeit, hem ten slotte de laatste veeren afrukt, hem niets latende dan de duur gekochte snuisterijen en eenige photographieën: 'Souvenirs de Port-Said!'¹³

Hoe 'de Ander' gemarginaliseerd wordt, blijkt uit de bovenstaande foto. Hier staat een donker inheems meisje in lokale kledij om de hoek van een sigarettenwinkel. De witte Europees geklede passagiers staan poserend als toeristen voor het pand. Alles op de foto is zwart-wit.

Een toeristische foto van een inheems werkstation in Port Said laat zien wie de eigenlijke arbeid verrichten voor de *Port Said & Suez Coal Company*. Het betreft hier een ansichtkaart, een kaart met afbeelding en tekst, die naar het thuisfront kon worden gezonden. Ook hier valt de tegenstelling zwart- wit op: één witte figuur, de overige gestalten zijn zwart door het kolengruis.



Afbeelding 6: Port Said, inheemse kolensjouwiers voor de Port Said & Suez Coal Company (Particuliere collectie).

13 W.F. Margadant, *Voor drie jaren naar de Oost* (Brill: Leiden, 1890), 37-39.

Het Suezkanaal als waterscheiding

Daarna varen de schepen het Suezkanaal in, aangelegd in 1869 onder leiding van de Fransman Ferdinand de Lesseps (1805-1894). Zijn standbeeld staat aan het begin van het kanaal.

De militair en romancier M.T.H. Perelaer (1831-1901) beschrijft in *Naar den eindpaal eener loopbaan* uit 1885 het Suezkanaal; uit de tekst blijkt zijn teleurstelling:

Was dat het zoo hooggeroemde Suezkanaal? Men had daar niet meer voor zich dan eene sloot, met hare oneffene oevers, met hare afgebrokkelde glooiingen, met hare ongelijke bovenbreedte, die toch zoo smal was, dat geen twee zeekasteelen elkander passeren konden. Daarom waren van afstand tot afstand vluchthaventjes in de oevers uitgespaard, waarin op bevel van de kanaal-geëmployeerden, die per telegraaf kennis bekwamen van de beweging op het kanaal, dan uitgehaald moest worden. Dat zoo iets veel oponthoud moest baren ligt voor de hand.¹⁴

De verteller in *Voor drie jaren naar de Oost* is over deze waterweg opvallend antikoloniaal. Deze is bijtend kritisch over het gemak waarmee mensenlevens zijn opgeofferd om het Suezkanaal te vervaardigen ten behoeve van de nietsontziende westerse schraapzucht:

Vraag niet hoeveel menschenlevens de voltooiing van het kanaal, door schandalige nalatigheid en schrielheid gekost heeft. Wat zijn 20000 Fellah's! De afstand tot Indië is immers tot op de helft teruggebracht, het kanaal loont en werpt goede winsten af. Vooruitgang eischt altijd offers, en wanneer is ooit het leven van een Neger [sic] geteld, indien het te doen was om zich zijn werkkraft, zijn land toe te eigenen, of om te weten hoe groot zijn meren en hoe dicht zijn wouden zijn?¹⁵

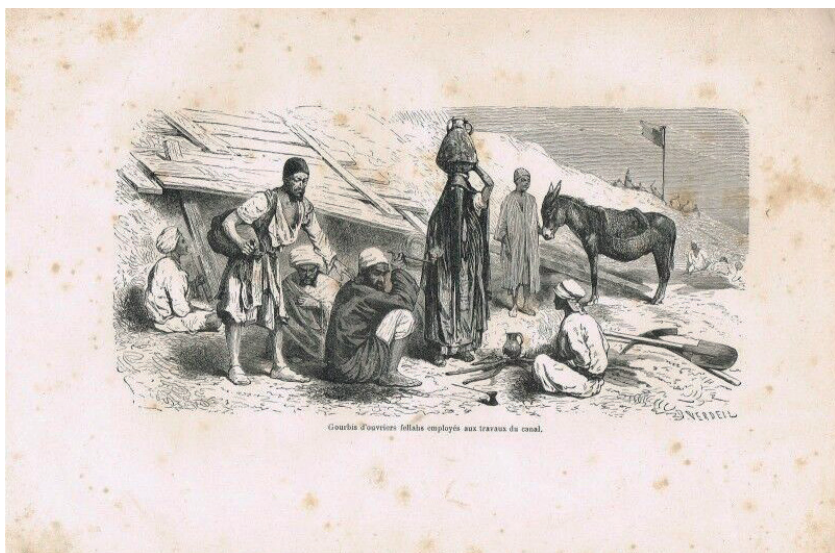
Vanaf het binnenvaren van de Middellandse Zee bij Gibraltar tot en met hun bezoekjes aan Port Said kunnen de passagiers langzaam wennen aan hun status van Europeaan in een koloniale wereld. In de negentiende eeuw kent deze verandering van identiteit haar voltooiing in het Suezkanaal. Dan vindt er doorgaans een omslag plaats in houding

14 M.T.H. Perelaer, *Naar den eindpaal eener loopbaan* (Elsevier: Rotterdam, 1885), 112.

15 Margadant, *Voor drie jaren naar de Oost*, 41-42.



Afbeelding 7: Het Suezkanaal in 1896. Foto Zangaki (Collectie Universitaire Bibliotheken Leiden/KITLV, 31750).



Afbeelding 8: Fellahs aan het werk aan het Suezkanaal (Particuliere collectie).



Afbeelding 9: Indo-Europese vrouwen aan boord van een schip. Enkelen van hen zijn gekleed in sarong en kabaja (Collectie Universitaire Bibliotheken Leiden/KITLV, 155402).

en gewoonten, waarbij de baren van de oudgasten leren hoe zij zich in de kolonie moeten gedragen. Zo verruilen de Indischgasten hun Europese kleding voor tropenkleren. De baren reageren daar aanvankelijk met afschuw op, zo vertelt een gezaghebbend personage uit Foore's *De koloniaal en zijn overste*:

Ik heb nu vijf reizen gemaakt, dames, en altijd is het hetzelfde liedje: 'o! foei! horribel! affreus! indecent! hoe durven die Indische lui! nooit zult ge er mij in zien' – en drie weken later ontvangen die dames ze heel prettig in dezelfde kleeding, die ze eerst zóó commun en zóó leelijk vonden. En wie zich het eerst en het best naar Indische kleeding, Indische gewoonten en Indisch eten schikt, doet het verstandigst.¹⁶

In het Suezkanaal wordt de eerste rijsttafel opgediend. Ook het eten in de kolonie is anders, zo leert de oudgast aan de baar. De oudgasten

¹⁶ Foore, *De koloniaal en zijn overste*, 2: 134.



Afbeelding 10: Het eten van een rijsttafel in de kolonie (Collectie Tropenmuseum, Amsterdam, 3728-820).

reageren enthousiast op het eten van rijst met diverse gerechtjes. Als de eerste baar echter een te grote hap sambal heeft genomen en te kampen krijgt met de kwalijke gevolgen van deze actie, houden andere baren de rijsttafel voor gezien. De verteller merkt in *De koloniaal en zijn overste* vervolgens op dat in Indië de rijsttafel ook bij de baren al snel de favoriete maaltijd wordt.

De baren ondergaan, zoals gezegd, in het Suezkanaal het belangrijkste deel van hun initiatieritus. Omgekeerd blijkt uit meerdere verhalen over de 'terugreis' dat personages soms moeite hebben met het afleggen van de koloniale mentaliteit. Ze weten zich onvoldoende aan te passen aan de verandering van instelling, gedrag en houding die een verblijf in Europa van hen eist. Aan boord al worden deze passagiers hierop aangesproken. Een goed voorbeeld daarvan is te vinden in *De Van der Linden's c.s.* van de journalist en romancier P.A. Daum (1850-1898). In dat boek hult de Indo-Europese familie Roos zich ook na het passeren van Port Said nog elke dag in 'Indisch negligé'. De administrateur moet hen erop wijzen dat het in de Europese wateren niet langer gepast is om in Indische kledij rond te lopen. Tegen de meisjes van het gezin zegt hij dat ze hun 'broek en baadje' moeten verwisselen voor jurkjes. De reden: 'We zijn niet meer in d-e-n-Oost.'¹⁷

17 P.A. Daum, *In en uit 's lands dienst. De Van der Lindens c.s.; Mevrouw L. van Velton-van der Linden*; H. van Brakel, *Ingenieur B.O.W.; Indische mensen in Holland. Verzamelde romans* (Nijgh & Van Ditmar: Amsterdam, 1997), 2: 113.

Volgens de etiquette mag op de heenreis Indische kleding pas ten zuiden van Port Said gedragen worden. Een goed voorbeeld daarvan is te vinden in *Vrouw* uit 1900 van Mâs Rânoe, een pseudoniem van Elisabeth Overduyn-Heyligers (1868-1944). In deze roman is Lien de St. Remy een corpulente Indo-Europese kolonelsweduwe. Ze draagt standaard sarong en kabaja. Op reis naar Indië zou ze het liefst vanaf het vertrek ook zo gekleed gaan, maar ze beseft dat dit voor de anderen choquerend zou zijn. De Europese mores staan dit in het gebied boven het Suezkanaal niet toe. Haar probleem is dat de baboe haar enige Parijse jurk heeft verprutst. Bij gebrek aan andere kleren blijft de Indo-Europese tot in de Rode Zee in haar hut. Ze wacht met naar buiten komen tot haar baboe een andere vrouw in sarong en kabaja heeft gezien. Ze viert dit feit met champagne.¹⁸

De Rode Zee en Aden

In de Rode Zee worden de reizigers geconfronteerd met de extreem hoge temperaturen. Deze doden bij de opvarenden elke activiteit, zo blijkt onder andere uit *De koloniaal en zijn overste*:

Men sprak zoo min mogelijk, men kibbelde niet meer, o, neen, men had zelfs geen lust meer om hatelijk te zijn, men was niet meer verliefd, niet meer driftig, niet meer liberaal of conservatief, men at niet, men dronk veel en maakte zich daardoor nog benauwder, – tot het ijs opraakte; – toen was ook het genot van het drinken voorbij; de heeren sliepen 's nachts op het dek, de dames lagen radeloos in hare hutten, men pufte, men gaapte, men zuchtte, men transpireerde, men was diep ellendig. Er viel echter niemand dood, en dat is al heel veel in de Roode zee.¹⁹

De schepen varen langs de berg Sinaï, waar Mozes volgens de Bijbel de tien geboden had ontvangen. Vervolgens wordt Aden aangedaan, een stad die brandend heet en onaangenaam vies wordt gevonden. De inwoners van Aden worden negatief afgeschilderd in de literatuur en op de foto's. In de stad zijn echter wel enkele opvallende attracties. Zo zijn op de markt de beroemde Adense struisvogelveren te koop. Ook bezoekt men de waterbassins.

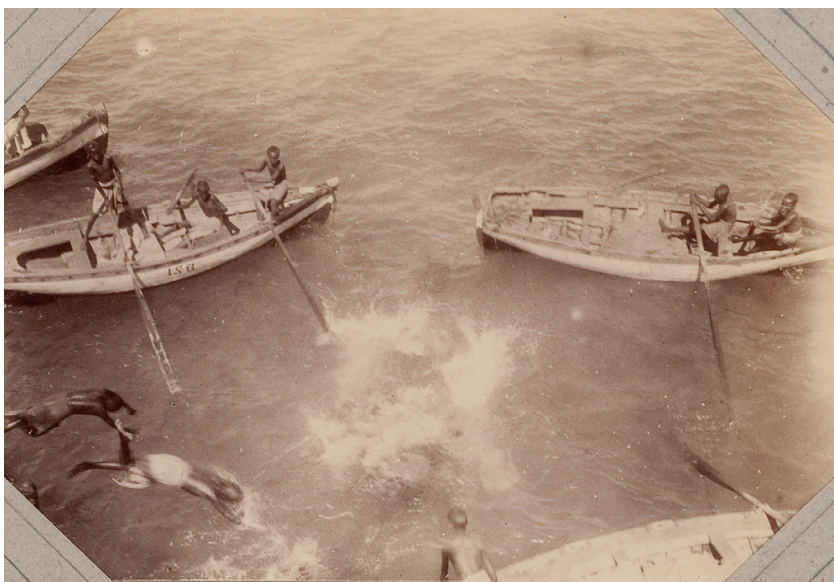
Voor passagiers die aan boord blijven, is er nog een andere toeristische attractie. Baculus (wie er achter dit pseudoniem schuilging, is nooit

18 Mâs Rânoe, *Vrouw. Indische roman* (N. Veenstra's-Gravenhage, 1900), 10-11, 25-27.

19 Foore, *De koloniaal en zijn overste*, 2: 153.



Afbeelding 11: Een zuchtje wind brengt verlichting in de Rode Zee in 1857 (Particuliere collectie).



Afbeelding 12: Bootjes met muntenduikers voor Aden (Collectie Universitaire Bibliotheken Leiden/KITLV, 65643).

opgehelderd) schrijft in zijn *Thuisreis* (1887) over jonge zeeacrobaten die in een twintigtal kano's het schip tegemoet varen. Zij duiken, halfnaakt, de zilveren muntjes op die de passagiers in zee gooien. Sommige preutse vrouwelijke passagiers kiezen het hazenpad bij het zien van zoveel naakt. Dit muntjesduiken is niet geheel zonder gevaar, want er zijn haaien in de wateren rond Aden.²⁰ Uiteindelijk wagen deze Adense jongeren hun leven voor het plezier van de Europese toeristen en uiteraard ook voor hun eigen levensonderhoud. Toerisme en koloniale machtsverhoudingen gaan hier hand in hand.

De Indische Oceaan en Ceylon

Sommige mailboten varen vanaf Aden over de Indische Oceaan rechtstreeks bezuiden de Malediven op Straat Soenda aan. De passagiers vinden de tocht over de Indische Oceaan vaak hinderlijk warm en saai.

Andere schepen doen eerst nog Point de Galle of Colombo op Ceylon (het huidige Sri Lanka) aan. Ceylon wordt afgebeeld als een voorportaal van Indië. In de woorden van Annie Foore kan de passagier die het eiland betreedt, 'reeds veel genieten van wat Java hem bieden zal'.

Degenen onder de passagiers der Elwine, die Indië reeds kenden in al zijn heerlijkheid, schenen niet zoo bijzonder verrukt over het natuurschoon, dat Point de Galles te aanschouwen geeft, maar de anderen waren vol verbazing en bewondering, toen zij den voet aan wal zetten en hun oog lieten weiden over het heerlijk vergezicht, dat de baai, door bergen omringd, te genieten geeft.

Dat waren dan nu de palmen, die ze op iedere plaat van het Oosten hadden gezien, dat was dan de broodvrucht, waarvan ze in ieder reisverhaal hadden gelezen! En die bruine, zwartoogige mannen, en die woelige kinderen, die hun welgevormde lichamen in allerlei bochten wrongen, – om een paar centen te verdienen, – en die leelijke vrouwen, die haar zuigeling op den rug hadden gebonden, om de zware lasten, die zij ter passar brachten, op het hoofd te kunnen dragen, die zich den langen weg schenen te verkorten met sirik kauwen, dat was dus alles Indisch?²¹

²⁰ Baculus, *Een thuisreis uit Indië op een mailboot van de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland'* (z.u., z.p., 1887), 87-88.

²¹ Foore, *De koloniaal en zijn overste*, 2: 290-91.



Afbeelding 13: Kaarten op de Indische Oceaan in 1906 (Collectie Universitaire Bibliothe-
ken Leiden/KITLV, 119287).



Afbeelding 14: De weg naar Galle op Ceylon in 1905 (Collectie Universitaire Bibliothe-
ken Leiden/KITLV, 90346).



Afbeelding 15: Riksja in een straat in Colombo rond 1899 (Collectie Universitaire Bibliotheken Leiden/KITLV, 65640).

Sommige Europeanen nemen in Colombo een riksja, een vervoersmiddel dat de koloniale machtsverhoudingen onderstreept. De westerling wordt vervoerd in een wagentje met de oosterling als 'lastdier' ervoor. Dit wordt aanvankelijk als ongemakkelijk ervaren, maar uit de meeste verhalen blijkt dat deze vorm van vervoer snel went. De intellectueel Karel Satis uit de novelle *Op zee* uit 1897 van Marcellus Emants (1848-1923) heeft gemengde gevoelens over het gebruik van een (jin)riksja:

Toen hij aan land was gestapt, wierp een toegedraafde jinriksha-man het gareel van zijn wagentje voor zijn voeten neer; hij ging er in zitten en riep:
Sumangala!

't Scheen zowaar voldoende te zijn: de man greep het gareel weer op en draafde met hem voort: de Mainstreet in van Colombo.

't Was zijn eerste jinriksha-rit en hij voelde zich enigszins belachelik [sic] in die grote kinderwagen.

Hij begreep best, dat 't zot was zo iets te gevoelen in een land, waar de jinriksha door iedereen wordt gebruikt; maar... hij voelde 't toch.²²

22 Marcellus Emants, 'Op zee', *De Gids* 61 (P.N. van Kampen & zoon: Amsterdam, 1897), 218.



Afbeelding 16: Java's eerste punt in Straat Soenda (Collectie Universitaire Bibliotheken Leiden/KITLV, 3730).

Klaargestoomd voor de kolonie

De fysieke en mentale reis van de passagiers is vlak voor aankomst in Indië vrijwel voltooid. De Europeanen zijn klaargestoomd voor een bestaan als koloniale elite in Indië, het land dat zij enkele dagen later zullen bereiken.

De eerste aanblik van Java is betoverend. Het uitzicht dat de passagiers hebben, lijkt wel een mooi schilderij, zo blijkt uit Mâs Rânoes' *Vrouw*:

Een gladde waterspiegel, overal waar het oog reikt groene eilandjes, die als drijvende bouquetten met kwistige hand schijnen rondgestrooid, hier en daar een klein wit zeil van 't een of ander scheepje, dat langs de kust vaart, wegduikende achter het groen, en hierover een stralenbundel der opgaande zon, die in majestueuse pracht, badende in haar glas, de horizon kleedt met de heerlijkste kleuren.²³

Uiteraard was de aanblik van de eilandjes zeer fraai. Tegelijkertijd is er echter ook sprake van koloniale esthetisering van het landschap zoals hierboven al is beschreven.²⁴

²³ Mâs Rânoe, *Vrouw*, 46.

²⁴ Pratt, *Imperial eyes*, 200-201.

Besluit

De reis aan boord van de schepen die tijdens de koloniale periode van Europa naar Azië voeren, was voor veel Europeanen een (soms hernieuwde) kennismaking met de koloniale wereld van die tijd. De teksten en afbeeldingen van de reizen en reizigers die deze overtocht maakten, lijken op het eerste gezicht vaak onschuldig, maar blijken bij nadere beschouwing een koloniale ideologie te bevatten. Ze waren – bewust of onbewust, bedoeld of onbedoeld – belangrijke middelen om (aan) te tonen hoe anders ‘de Ander’ en het ‘andere’ was. Die gedachte moest als basis dienen voor de legitimatie van de koloniale overheersing.

Wie eenmaal oog heeft voor deze koloniale propaganda, kan dit witte perspectief niet meer ontgaan. Zelfs op het eerste gezicht onschuldige toeristische uitstapjes blijken een initiatie in kolonialisme te zijn. Op meer of minder subtiële wijze werd zo ook het denken van de lezer of kijker uit die tijd beïnvloed. Een postkoloniale analyse van teksten en afbeeldingen kan deze onderliggende mechanismen blootleggen.

Over de auteur

Coen van 't Veer (1968) is verbonden aan het Leiden University Centre for the Arts in Society (LUCAS) en is penningmeester en redacteur van *Indische Letteren*. 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 *Indisch 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). In 2023 bezorgde hij de heruitgave van H.W. Beijerincks *Het mooiste meisje aan boord* (1894), de enige Nederlandstalige roman waarin een *njai* een positieve hoofdpersoon is.