



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Kleurrijke zeelieden: Groepsvorming, klasse en interculturele verhoudingen op een mondiale arbeidsmarkt (1890-1945)

Rossum, M. van

Citation

Rossum, M. van. (2010). Kleurrijke zeelieden: Groepsvorming, klasse en interculturele verhoudingen op een mondiale arbeidsmarkt (1890-1945). *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 29(1), 69-76. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306092>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306092>

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

DR. W. F.J. MÖRZER BRUYN (1943) werkte van 1969 tot 2005 bij het Nederlands Scheepvaartmuseum in Amsterdam, het laatst als senior conservator zeevaartkunde. Na zijn prepensionering was hij twee jaar als Sackler Research Fellow verbonden aan het National Maritime Museum, Greenwich te Londen. Sinds 1973 publiceert hij op het gebied van historische navigatie, zeevaartkundige instrumenten en de geschiedenis van Nederlanders in de Arctis. Zijn meest recente boek is *Sextants at Greenwich* (Oxford, 2009), het resultaat van zijn Sackler Fellowship.

Kleurrijke zeelieden

*Groepsvorming, klasse en interculturele verhoudingen op een mondiale arbeidsmarkt (1890-1945)**

MATTHIAS VAN ROSSUM

"Het was al 4 à 5 keer gebeurd, dat als ik koffie moest zetten, om de andere wacht af te lossen, die smerige Chineezers steeds mijn ketel van de kachel gooiden en dan hun ketel met opium of andere rommel er op zetten. (...) Ik zette mijn koffieketel er weer op, want die Chinees had mijn ketel er af gegooit. En toen maakte hij nog ruzie er bij, dus U begrijpt, dat ik wel wat kwaad werd."

Matroos J.Z. van het s.s. *Vondel* was begin jaren twintig van de twintigste eeuw niet de enige zeevarende die zijn beklag mocht doen over Chinese of andere niet-Nederlandse zeelieden. In het blad *De Uitkijk* van de sociaal-democratische Centrale Bond van Transportarbeiders (CBTA) werden regelmatig meldingen gedaan over het stelen van tafelzilver door Duits bedienend personeel of van criminaliteit onder Chinese zeelieden in de Rotterdamse havenbuurt Katendrecht. In de tweede helft van de jaren twintig mondde dit zelfs uit in een ongekend felle, nationalistische campagne gericht tegen het 'gele gevaar'.² De grootste vakbond voor zeelieden, de CBTA, maakte de "vreemdelingenkwesitie" één van haar speerpunten en legde de nadruk op een situatie van conflict, "een dreiging door het spook der kleurlingen".³

* Dit artikel is gebaseerd op het boek *Hand aan Hand* (Blank en Bruin). *Solidariteit en de werking van globalisering, etniciteit en klasse onder zeelieden op de Nederlandse koopvaardij, 1900-1945* (Aksant: Amsterdam 2009), dat een bewerking is van de scriptie geschreven voor de Onderzoeksmaster Geschiedenis aan de Vrije Universiteit Amsterdam en bekroond met de J.R. Bruijn-prijs van de Vereniging voor Zeegegeschiedenis.

1 'Ingezonden', *De Uitkijk*, nr. 18 (maart 1922) 4.

2 Zie bijvoorbeeld: 'Das macht die Berliner luft', *De Uitkijk* nr. 23 (september 1922) 4; 'Kwalen en middelen', *De Uitkijk* nr. 8 (maart 1921) 3; 'Zij wel!', *De Uitkijk* nr. 10 (juni 1921) 3; 'De Chineezers en de werkloosheid onder de zeelieden', *De Uitkijk* nr. 23 (september 1922) 4.

3 'Onze landelijke conferentie', *De Uitkijk* nr. 81 (oktober 1927) 1.

Ook matroos J.Z. van het s.s. *Vondel* zocht de oplossing in conflict. Zijn ingezonden brief vervolgt:

“Enfin, hij gaf mij een stomp en toen heb ik er een paar door elkaar gegoooid, want in een tijd van 5 minuten stonden er wel 15 Chineezers tegenover mij. En ik stond in mijn volste recht, maar zij stonden met stukken ijzer en messen voor mij. (...) Maar nu vraag ik, zou er toch niet eens een eind aan komen, om die smerige Chineezers van de schepen af te krijgen, terwijl er zooveel menschen loopen in Holland?”

Dit was een duidelijke oproep om de ‘Hollandse’ zeeman te beschermen tegen de Chinese zeelieden. Een oproep die niet nieuw was, maar al vanaf het begin van de twintigste eeuw herhaaldelijk terugkwam. H.J.J. Wubben wijt dit in zijn studie *‘Chinezen en ander Aziatisch ongedierte’* aan de racistische opstelling van de Nederlandse zeeliedenbonden. Andere historische studies houden een meer arbeidsgericht perspectief aan, waarin de rol van Chinezen als stakingsbrekers centraal staat.⁵ Beide standpunten lijken terug te vinden in de houding van de zeeliedenbonden, die naar aanleiding van de zeeliedenstaking van 1911 redeneerden “dat een Chinees niet anders kan zijn dan een onderkruiper”.⁶ En, in de woorden van *De Uitkijk*, “er slechts op uit is om geld machtig te worden ten eigen nutte en die zich klakkeloos en geneuglijk laat gebruiken en uitbuiten, om de belangen van de Europeesche arbeider te schaden en tegen te staan”.⁷

Beide inkaderingen – racisme en klassenstrijd – bieden een simpele en daarmee aantrekkelijke duiding van het conflict, maar verhouden zich maar mondjesmaat tot elkaar en bieden weinig inzicht in de complexiteit van mondiale en multiculturele situaties. Voor een verklaring van etnische conflicten op een arbeidsmarkt kan geen genoegen worden genomen met verwijzing naar alleen klassenstrijd of racisme, maar moet gekeken worden naar centrale processen van groepsvorming, naar verschillende strategieën van belangenbehartiging en naar de keuzes die gemaakt kunnen worden in de omgang met tegenstellingen tussen groepen.

4 ‘Ingezonden’, *De Uitkijk*, nr. 18 (maart 1922) 4.

5 H.J.J. Wubben, *‘Chinezen en ander Aziatisch ongedierte’: lotgevallen van Chinese immigranten in Nederland 1911-1940* (Zutphen 1986); F. Gaastra, *Zeelieden in staking. 1900-1911. De achtergronden van het stakingsgedrag van een vergeten groep arbeiders* (s.l., s.n., 1970); F. Gaastra, ‘Organisatie en conflict van een vergeten groep’, *Economisch en sociaal-historisch jaarboek* 35 (1972) 303-323; P. Schuman, *Tussen vlag en voorschip. Een eeuw wettelijke en maatschappelijke emancipatie van zeevarende ter Nederlandse koopvaardij 1838-1940* (Amsterdam 1995).

6 ‘Wel, wel!’, *De Uitkijk* jr. 3, nr. 35 (januari 1912) 2.

7 ‘Het gele gevaar!’, *De Uitkijk* jr. 3, nr. 31 (november 1911) 1.

TABEL 1 Reconstructie van bemanning van de koopvaardijvloot onder Nederlandse zeebrief (1898-1950)

Periode	Bemanning onder Nederlandse zeebrief				
	Totaal	Nederlanders	Europeanen	Koloniale onderdanen	Overige Aziaten
1898-1905	8.500-10.000	7.000	1.000	450	50
1906-1910	10.500-11.500	9.000	1.500	500	100-500
1911-1915	12.000-15.000	13.000	15.00	600	400
1916-1920	15.000-19.500	16.000	1.000	600-1.000	500-1.000
1921-1925	20.000-22.000	18.000	1.000	1.000	1.000-3.000
1926-1930	22.000-25.500	18.500	1.500?	1.500?	3.500
1931-1935	23.000-25.000	19.500	2.000?	2.000?	2.500
1936-1940	23.500-27.000	19.500	2.000?	2.000?	2.500
1940-1945					
1946-1950	22.000-30.000		?	6.000	2.000

GEVAREN VAN EEN WERELDMARKT

De Nederlandse maritieme arbeidsmarkt was een internationale arbeidsmarkt bij uitstek. Een flink deel van de zeelieden op de Nederlandse koopvaardij was niet-Nederlands: aanvankelijk zo’n vijftien procent, oplopend tot grofweg 25 procent in de jaren twintig en dertig. Onder de lagere beroepsgroepen in de zeevaart lag dit aandeel aanzienlijk hoger, omdat de officieren vrijwel uitsluitend Nederlanders waren. Internationale rekrutering betekende dat zeelieden van een zeer diverse etnisch-culturele achtergrond direct en indirect met elkaar in contact kwamen aan boord van stoomschepen en in havens. Hoewel reders groepen zeelieden van verschillende herkomst vaak gescheiden plaatsten, vonden aan boord van de stoomschepen en elders ontmoetingen plaats tussen die verschillende groepen. In specifieke ruimtes of situaties kwamen zeelieden in contact met collega’s van andere herkomst, bijvoorbeeld in de keuken, in gezamenlijke wasruimtes, in nabij gelegen logies of bij werk in de machinekamer. Deze interculturele ontmoetingen konden – afgezien van moeizame communicatie door taalverschillen – probleemloos verlopen, maar konden ook de voedingsbodem vormen voor (etnische) spanningen.

Achter de concrete ontmoetingen aan boord en aan de wal lag echter een ander type contact, namelijk de meer ‘anonieme’ ontmoeting van groepen op de arbeidsmarkt. Daar immers moesten groepen van verschillende herkomst, die werkzaam waren in dezelfde ‘niche’ of beroepscategorie, met elkaar concurreren om arbeidsplaatsen. Voordat in de jaren tien het gebruik van collectieve contracten zijn intrede

deed in de zeevaart, werden de arbeidsvoorwaarden voor iedere reis afzonderlijk vastgelegd in de monsterrol. Zeelieden werden hoofdzakelijk gerekruteerd door middel van informele rekruteringspatronen, dat wil zeggen door tussenkomst van huur- en slaapbazen, ploegbazen of lokale informele netwerken in vissersdorpen of op de Waddeneilanden. De lonen en arbeidsvoorwaarden verschilden per reis en waren afhankelijk van de omstandigheden op het moment van aanmonstering: de aanwezigheid van zeelieden, de bemiddeling van huurbazen, de noodzaak tot snel vertrek van het schip en de eventuele 'onwetendheid' van de aangemonsterde zeelieden. In deze situatie was sprake van competitie tussen groepen zeelieden op een indirecte, meer onbewuste wijze.

De oprichting van de Algemeene Nederlandse Zeemansbond (ANZB) en de overwinning op de scheepvaartmaatschappijen in de staking van 1901 brachten hierin verandering. De Amsterdamse zeeliedenbond wist met de staking betere lonen en hogere voorwaarden af te dwingen, welke bekend werden als de 'Amsterdamse voorwaarden'. Het winnen van de staking in 1901 zorgde voor uniformiteit en ontregelde de vroegere situatie van onuitgesproken concurrentie. Maar de verbeteringen van de situatie in Amsterdam waren niet onomstreden. De handhaving van de 'Amsterdamse voorwaarden' was afhankelijk van de steeds hernieuwde vaststelling van de hogere voorwaarden in de overeenkomst tussen de gezagvoerder en bemanning op het moment van aanmonstering. De reders probeerden zeelieden aan te nemen voor lagere voorwaarden dan de 'Amsterdamse voorwaarden'. Een belangrijke strategie was *buiten* Amsterdam zeelieden te vinden die gewillig waren om voor lagere voorwaarden aan te monteren, zoals met name niet-georganiseerde arbeiders, armen of vreemdelingen.⁸

De opkomst van een vakbond van zeelieden in Amsterdam aan het begin van de twintigste eeuw en de poging om de in 1901 afgedwongen hogere 'Amsterdamse voorwaarden' te behouden, leidden er toe dat zowel de klassenstrijd (tegen werkgevers) als de strijd tegen 'andere' groepen een impuls kreeg. Buitenlanders, vissers, arme lieden, en zelfs Rotterdamse zeelieden waren een bedreiging voor de hogere 'Amsterdamse voorwaarden'. Deze arbeiders zouden zich kunnen laten 'verleiden' om voor lagere voorwaarden te gaan varen, waardoor zij een gevaar vormden voor de hogere arbeidsvoorwaarden of zelfs voor de werkgelegenheid van de (duurdere) georganiseerde arbeider. Met de constructie van lokale, betere ('Amsterdamse') voorwaarden en de oprichting van vakorganisaties, die deze arbeidsvoorwaarden moesten behouden, werd verschil gecreëerd ten opzichte van deze andere groepen arbeiders.

⁸ 'Waarschuwing, Zeelieden!', *De Nederlandsche Zeeman* jr. 1, nr. 1 (oktober 1902) 4.

OPNEMEN OF UITSLUITEN?

De vakbonden stonden hiermee voor een moeilijk dilemma. Wilden de bonden en georganiseerde zeelieden hun streven naar verbetering van de arbeidsvoorwaarden voortzetten, dan moesten zij een oplossing vinden voor de zeelieden die buiten de organisatie vielen en eventueel bereid waren voor lagere voorwaarden aan te monteren. In feite waren hiervoor twee mogelijkheden: vakbonden konden proberen om hun organisatie naar de zeevarenden die een 'gevaar' vormden uit te breiden, of vakbonden konden proberen de markt af te schermen voor ongeorganiseerde en andere ongewenste zeelieden.

Terwijl de officierenbonden konden bogen op de aansluiting van bijna alle hogere zeelieden, kampten de bonden voor het gewone zeevarend personeel met een veel lagere organisatiegraad. De lagere zeeliedenbonden hadden zodoende niet de machtsmiddelen, die de hogere zeeliedenbonden wel ter beschikking stonden: het streven naar het afschermen van de toegang van de arbeidsmarkt door regelgeving die nationaliteits- of opleidingseisen verplicht stelden of door plaatsing via arbeidsbureaus in handen van vakbonden. Dit legde bij de lagere zeelieden een grote druk op de onderlinge verhoudingen. In een open, mondiale maritieme arbeidsmarkt moesten zij overgaan tot grensoverstijgende organisatie of bikkelharte concurrentie. De Nederlandse georganiseerde zeelieden stonden voor de keuze tussen opnemen of buitensluiten.

In tegenstelling tot de retoriek van de vakorganisaties was dit echter niet alleen conflict tussen de 'wil tot verbetering' en 'onwil', tussen 'moed' en 'lafheid', en zelfs niet tussen moderne, klassenbewuste Europeanen en onbewuste, 'achterlijke' Aziaten. Leek het conflict aan de oppervlakte racistisch of cultureel, het had een andere voedingsbodem. Het was een conflict tussen groepen arbeiders in volstrekt verschillende sociaal-economische posities, bepaald door verschillen in sociale organisatievormen, rekruteringspatronen en strategieën van belangenbehartiging. Zeevarenden die via informele rekruteringsnetwerken werden geworven, verkeerden vaak in een afhankelijkheidspositie ten opzichte van hun bemiddelaar. Daarbij waren zij voor de Nederlandse zeeliedenbonden vaak moeilijk bereikbaar doordat zij verbleven bij slaap- en kroegbazen, doordat zij soms andere talen spraken of de weg in een havenstad niet kenden.

De strategieën en belangen van rekruteringsnetwerken en vakbonden botsten in hun strijd om de zeevarenden en de toegang tot de arbeidsmarkt en daarmee botsten ook de zeevarenden in de invloedssferen van deze informele en formele organisatievormen. De tegenstelling was daarmee niet die tussen Nederlander en buitenlander, of zelfs Europeaan en Aziat, maar tussen georganiseerd en niet-georganiseerd. Maar juist door de opkomst van vakbonden waarin (voornamelijk) Nederlandse, georganiseerde zeelieden aaneengesloten waren, kwam de nadruk in toenemende mate op de

cultureel-etnische scheidslijnen te liggen. Het falen van de zeeliedenbonden om ongeorganiseerden, vissers, armen en vreemdelingen voor zich te winnen versterkte het gevaar dat deze tegen hen werden ingezet, zoals dit gebeurde in de zeeliedenstaking van 1911.

HET KLEURLINGENVRAAGSTUK

Interessant is dat in de eerste weken na de staking van 1911 de aandacht voornamelijk werd gericht op 'de onderkruiper' in het algemeen en op de karakterisering van onderkruiperij als 'verachtelijk', 'vies' en 'beestachtig' door zowel de sociaal-democratische zeeliedenbond Volharding als de syndicalistische ANZB. Enige tijd later zou de aandacht – en het toedichten van de stereotype eigenschappen – niet meer uitgaan naar de verschillende groepen onderkruipers (Duitse, Spaanse en Chinese zeelieden, vissers, onbevarenen, ongeorganiseerden), maar worden toegespitst op één groep: de Chinezen. Zo werd het 'ongeorganiseerdenvraagstuk' in toenemende mate tot een 'vreemdelingenvraagstuk' gemaakt. Een vraagstuk dat in de kern draaide om processen van groepsvorming en belangenbehartiging werd daarmee verweven met interculturele problematiek.

De houding ten opzichte van dit vraagstuk zou in belangrijke mate het organisatorische landschap onder zeelieden in de jaren twintig en dertig bepalen. Vanaf het begin van de jaren twintig werd door een kleine minderheid van revolutionaire en communistische georganiseerde zeelieden een internationalistische strategie gevolgd. Daarin werd geprobeerd om via havenbureaus en organisatorische contacten een gezamenlijk front te smeden met Indonesische, Chinese en andere Aziatische zeelieden. Juist in reactie op dit internationalistische project van de communistische concurrenten koos de sociaal-democratische CBTA voor een hardere strategie: een poging tot het verwijderen van de Aziatische vreemdelingen van de Nederlandse vloot via een landelijke en internationale campagne gericht op publieke steun en politieke maatregelen.

De uiteindelijke 'oplossing' van het 'kleurlingenvraagstuk' op de Nederlandse koopvaardij lag echter niet in de uitkomst van de vele aangevraagde onderzoeken of in een nationalistische keuze van reders voor 'de Nederlandse zeeman'. De oplossing werd gevonden in de samenwerking tussen de sociaal-democratische CBTA en de vakorganisaties van officieren, een nationalistisch verbond tussen officieren en lagere zeelieden dat werd bestempeld als een "unicum in de zeevarende wereld".⁹

⁹ 'De reedersaanval afgeslagen! De slag gewonnen', *De Uitkijk* nr. 140 (september 1932) 1; De Laan, *Principiële strijd*, 166. Alleen de Internationale Transport Federatie werkte intensief samen met de internationale van scheepvaartofficieren, op nationaal niveau was dit vrij ongebruikelijk.



Een afbeelding in het blad van de Internationale Transportfederatie waarin de Nederlandse alliantie tussen officieren en zeelieden werd afgebeeld. Deze alliantie werd betiteld als 'het ware eenheidsfront' en werd daarmee ten voorbeeld gesteld aan andere transportbonden (Newsletter of the I.T.F., oktober 1932).

De officieren waren goed georganiseerd en zij hadden krachtige mechanismen om de toegang tot de arbeidsmarkt te controleren. Door deze alliantie stond de CBTA sterk ten opzichte van de reders, want alleen door de steun van de officieren kon worden gegarandeerd "dat tijdens de staking geen enkel schip met onderkruipers bemand naar zee" vertrok.¹⁰ Het was deze 'saamhorigheid', deze solidariteit tussen de organisaties van verschillende beroepsgroepen, die de bonden sterk maakten ten opzichte van de reders én 'vreemdelingen'. De moderne zeeliedenbond had met haar alliantie met de officierenbonden in de staking van 1932 een weinig flatteuze, maar wel effectieve strategie gevonden om het kleurlingengevaar te beteugelen, dat wil zeggen, om een status quo in stand houden, niet om alle 'kleurlingen' van de vloot te verwijderen. Hoewel Aziatische zeelieden nog altijd aanwezig waren, was de noodzaak om via alarmerende berichten de aandacht te vestigen op de aanwezigheid van 'kleurlingen' vanaf 1933 verdwenen, in ieder geval tot de Tweede Wereldoorlog.

CONCLUSIE

Het landschap van conflict en solidariteit onder zeelieden in de eerste helft van de twintigste eeuw is niet alleen te verklaren door inkadering aan de hand van racisme of klassenstrijd. Een perspectief waarin ruimte is voor de dynamiek van een mondiale arbeidsmarkt, processen van groepsvorming, en sociale en discursieve strategieën om belangen te behartigen op het vlak van werkgelegenheid en arbeidsvoorwaarden biedt meer inzicht. Daarbij zijn tevens de concrete keuzes van mensen en organisatorische aaneensluitingen van mensen van belang. De keuze tussen organisatie of niet, maar vooral de keuze voor groepsoverstijgende solidariteit of juist onderling conflict. De culturele en sociaal-economische dimensies van onderlinge verhoudingen tussen mensen in mondiale, multiculturele situaties zijn daarbij nauw verweven, en zullen keer op keer ontward moeten worden om van historische of hedendaagse werkelijkheden iets te begrijpen.

MATTHIAS VAN ROSSUM (1984) is verbonden aan de Vrije Universiteit en het Internationaal Instituut voor Sociale Geschiedenis te Amsterdam en werkt aan een promotieonderzoek naar interculturele verhoudingen onder Europese en Aziatische zeelieden werkzaam voor de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Zijn scriptie voor de Onderzoeksmaster Geschiedenis (VU) werd bekroond met de J.R. Bruijn-prijs en verscheen in bewerkte vorm onder de titel *Hand aan Hand (Blank en Bruin)* bij uitgeverij Aksant.

10 'De reedersaanval afgeslagen! De slag gewonnen', *De Uitkijk* nr. 140 (september 1932) 1.

Summaries

Peter Hamer, *The hoogaars in Zeeland. The development of a nineteenth-century fishing vessel*

In relevant literature the Zeeuwse hoogaars is generally claimed to be the most typical fishing vessel used in the Schelde estuary. Analysis of the records of fishing licenses issued over the period 1850 – 1940 substantiates this claim, indicating that during this time some 40 percent of the Zeeland fishing fleet consisted of hoogaars.

The hoogaars is thought to originate from the Kinderdijk area in the province of Zuid-Holland. The original or Kinderdijkse hoogaars was a relatively small multi-purpose type boat, which was popular throughout the south-western part of the Netherlands in the latter part of the eighteenth century. This boat proved to be ideally suitable for shell fishing on the sandbanks of the Schelde delta.

Changes in the shellfish fishing laws in the early nineteenth century, which caused fishing activity to move to deeper waters, as well as the expansion into coastal fishing grounds led to the development of two new types of hoogaars: respectively the Oost-Duivelandse hoogaars and the Arnemuider hoogaars.

There are no records of hoogaars built in Zeeland before the early nineteenth century. By the middle of the century, the Zuid-Holland yards where hoogaars were traditionally built abandoned the use of wood in favour of iron and steel. Subsequently, local shipwrights moved to Zeeland to establish the shipyards where wooden hoogaars construction continued until the Second World War. However, larger size and adaptations of the hull shape could not prevent replacement of hoogaars by different types of fishing boats, far better suited to the mechanisation of the fishing industry. Finally, by the middle of the 20th century, the hoogaars disappeared altogether.