



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Was de Arrow een Engels schip? De lorcha als Chinees-Europese hybride

Brugge, J.P. ter

Citation

Brugge, J. P. ter. (2017). Was de Arrow een Engels schip?: De lorcha als Chinees-Europese hybride. *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis*, 36(2), 40-52. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4306276>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4306276>

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

Was de *Arrow* een Engels schip?

De lorcha als Chinees-Europese hybride

For centuries a hybrid ship type, the lorcha, could be spotted in the Chinese waters. Its typical masts, junk sails and poop gave it a familiar appearance to Chinese seaman, but the hull and rudder were western of shape and technique. The name lorcha, of which the meaning is uncertain, has a Portuguese origin. Settlers from Portugal introduced the ship in the 16th century. The ship combined the fastness of European vessels with traditional Chinese rigging, which had proven to be very sufficient and easy to handle by non-European sailors.

From the 19th century onwards, the Chinese adopted the use of the lorcha, although a western captain and flag were for a long time required. Although the vessel fully functioned within the Chinese trade system, the ship kept a special status, defined by Chinese ownership and crew, as well as foreign command and a home port abroad. This hybridity caused several incidents, especially in the period when the Chinese Empire accused western traders of illegal opium smuggle. The most famous example is the so-called *First Opium War*, that started with the seizure of the lorcha *Arrow*. The British claimed it to be an English ship. This war has been referred to as the Lorcha or Arrow War.

With its odd features, the lorcha attracted the attention of researchers of traditional Chinese ships. In their publications, two of them, Louis Audemard (1865–1955) and George Worcester (1890–1969), awarded the ship a place within the framework of Chinese shipping and ship construction. In some western collections contemporary models of the lorcha are being kept and the *Museu Maritimo* in Macau, the major posting of this ship until the 20th Century, exploits an operative reconstruction to keep the memory of this hybrid alive.

De negentiende-eeuwse Chinese samenleving en de scheepvaart in het bijzonder heeft de naam gesloten te zijn geweest. Het buitenlands handelsverkeer was door wetgeving sterk aan banden gelegd en ook de eigen vloot werd lang in omvang beperkt gehouden. Het stereotype beeld wil dat er tot diep in de twintigste eeuw ook hardnekkig werd vastgehouden aan de traditionele technologie van de jonken, die de Chinezen superieur achtten boven de westerse schepen. Wie schilderijen, tekeningen en foto's uit deze periode bekijkt, wordt daarin bevestigd maar tegelijk is het een cliché. Inderdaad hielden Chinese

reders en zeevarenden lang vast aan de hun vertrouwde scheepstypen, die tot heel lang opmerkelijk goed presteerden in de Oost-Aziatische kustwateren. Maar al vroeg in de negentiende eeuw maakten stoomschepen deel uit van het palet en vonden westerse innovaties ingang in de Chinese scheepvaart. Het scheepstype dat uiterlijk en technisch het dichtstbij de karakteristieke Chinese houten scheepsbouw bleef maar overduidelijke westerse invloeden verraadde, was de *lorcha*. De met deze Portugese naam getooide snelle zeiler was een echte hybride met typische jonk-kenmerken, maar met een Europese romp en loze boegspriet. Aanvankelijk een schip dat door Portugezen en andere westerse mogendheden werd ingezet, maar dat in de negentiende eeuw ook door de Chinezen in gebruik werd genomen. Een dergelijke hybride scheepstype waarin technologische elementen vanuit twee verschillende scheepsbouwtradities kent weinig parallellen, maar kwam in minder opvallende vorm vaker voor. De plaatsing van scheepsmotoren op traditionele schepen is in wezen een hybridevorm, maar ook de negentiende-eeuwse kruisprauw uit Nederlands-Indië is hiervan een voorbeeld. In de Europese en Amerikaanse etnografische en maritieme collecties met Chinese scheepsmodellen komen we deze *lorcha's* geregeld tegen en dit roept de vraag op hoe deze in de scheepstechnologische ontwikkelingen passen en welke rol die in de internationale maritieme interactie vervulden.¹

EUROPEES OF CHINEES?

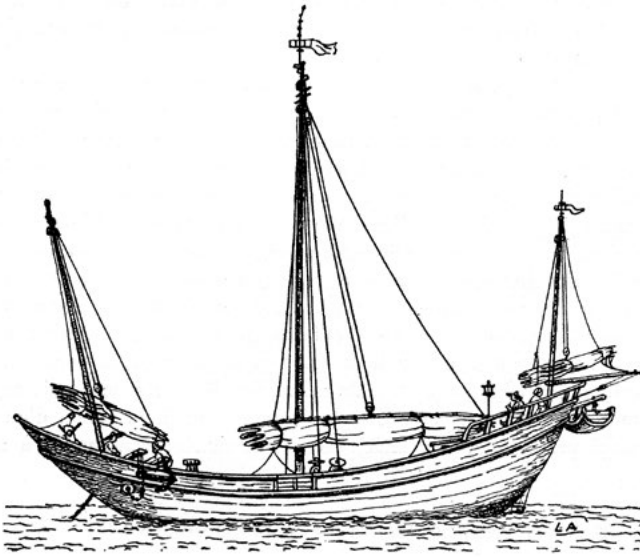
Onze kennis over traditionele Chinese schepen, zowel de zeegaande als riviervaartuigen, is voor een belangrijk deel ontleend aan de waarnemingen en publicaties van de onderzoekers Louis Th. Audemard (1865–1955) en George R.G. Worcester (1890–1969).² Audemard was een Frans marineofficier en wetenschapper die zich als hydrograaf verdienstelijk had gemaakt door in 1909–1910 de Yangtze en andere Chinese rivieren in kaart te brengen.³ Hij beperkte zich niet tot hydrografische waarnemingen maar verzamelde ook zoveel mogelijk gegevens over de meest uiteenlopende vaartuigen die hij tij-

1 Dit artikel is onderdeel van het Chinese Ship Model Project, dat door het Maritiem Museum Rotterdam, het Museum aan de Stroom Antwerpen en het China Maritime Museum Shanghai wordt uitgevoerd: een inventarisatie en analyse van negentiende- en vroeg twintigste-eeuwse Chinese scheepsmodellen in westerse collecties.

2 L. Audemard, *Les Jonques Chinoises*. Vol. IX. *Côtes Est* (Rotterdam 1970) 9–12; C.A. Montalto de Jesus, *Historic Macao* (Hong Kong 1902) 319–331; G.R.G. Worcester, *Sail and Sweep in China. The history and development of the Chinese junk as illustrated by the collection*

of junk models in the Science Museum (Londen 1966) 45–52; G.R.G. Worcester, *The Junks and Sampans of the Yangtze. A study in Chinese nautical research*. Vol. II. *The Craft of the Lower and Middle Yangtze and Tributaries* (Shanghai 1948) 375–385.

3 L. Audemard, 'Exploration hydrographique du Yalong et du Yang-Tse supérieur, avec une carte hors-texte', *La Géographie* 11 (1911) 1–30 en L. Audemard, *Chine. Haut Yang-tseu et Yalong. Levé exécuté en 1910 par M. Audemard, Capitaine de Frégate. Atlas de 37 feuilles à l'échelle de 1 : 37 500 et d'une feuille d'assemblage* (Parijs 1914).



Pentekening van een lorcha met gestreken zeilen, afgebeeld in *Les Jonques Chinoises* (1957–1971), geschreven door de Franse kenner van de Chinese scheepvaart Louis Th. Audemard. MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM.

dens zijn Chinese reizen tegenkwam. Het resulteerde na zijn dood in een reeks tussen 1957 en 1971 door het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' uitgegeven publicaties over Chinese jonken en aanverwante schepen.⁴

De Brit Worcester werd in 1919 *River Inspector* bij de Chinese Maritime Customs Service, een Chinees overheidsapparaat waarvan de leiding uit westerse bestuursambtenaren bestond. Hij was verantwoordelijk voor de Yangtze en kreeg van *Inspector General*, Sir Frederic Maze, de vrijheid om zich in werktijd te verdiepen in de traditionele Chinese scheepvaart en vooral de schepen zelf. Het heeft er alle schijn van dat Maze in Worcester hiermee een bekwame assistent voor zijn eigen liefhebberij gevonden had. Eén van de mooiste collecties contemporaine Chinese scheepsmodellen bevindt zich in het Londense Science Museum, die door Maze was aangelegd en aan het museum geschonken. Gedurende acht jaar kon Worcester zich toeleggen op het documenteren van de jonken en sampans, maar ook op de bijbehorende culturele en etnografische aspecten. Na de Tweede Wereldoorlog en de jarenlange internering in Japanse gevangenkampen, deed hij in het tweedelige *Junks and Sampans of the Yangtze* (1947–1948) nauwkeurig verslag van de ontelbare typen vaartuigen, die hij illustreerde met zelfgemaakte tekeningen.⁵ Enkele jaren voor zijn

4 L. Audemard, *Les Jonques Chinoises*. Vol. I–X (Rotterdam 1957–1971). In 1994 verscheen onder de titel *Juncos Chinesis* een in Macao uitgegeven Portugese vertaling.

5 G.R.G. Worcester, *The Junks and Sampans of the Yangtze. A study in Chinese nautical research*. Vol. I – II (Shanghai 1947–1948).

dood schreef hij, min of meer als eerbetoon aan zijn oud-leidinggevende, de catalogus van de Maze-collection in het Science Museum, waarin alle kennis compact nog eens op een rij werd gezet.⁶ In zijn standaardwerk *Junks and Sampans* staat Worcester uitgebreid stil bij de lorcha, die hij “...one of the most interesting and historic of the craft of China and the one most intimately bound up with the fortunes of the foreigners in their fast adventurous endeavours in these far-off seas” noemt. Inderdaad is de lorcha door zijn eigenaardige verschijning, die in geen enkele typologie past, een intrigerend vaartuig en, zoals Worcester het typeert, zowel een Chinees vaartuig als een modaliteit waarmee westerlingen ver van huis probeerden voordeel te behalen. Het combineerde het beste van twee werelden: een relatief snelzeilende scheepsromp met een efficiënte Chinese tuigage. Het schip, met een tonnage tot 150 ton, is een mix of hybride van bouwtradities met kenmerken van Chinese en westerse schepen. De plaatsing van de masten, met de iets schuine voor- en achtermast, de typische zeilen met zeillatten, die aanvankelijk van matten en later van textiel waren, en het daarbij gebruikte touwwerk geven het schip een Chinees uiterlijk, zeker op grotere afstand. De rompvorm, met scherpe boeg die bij de Chinese scheepsbouw in die vorm niet voorkwam, de dekopbouw en de voorheen in China onbekende boegspriet die geen functie heeft, hebben een duidelijk westerse oorsprong.

OOORSPRONG, NAAMGEVING EN HOOGTIJDAGEN

Worcester suggereert een hoge ouderdom van de lorcha, die nauw samenhangt met de vestiging van Portugezen bij Ningbo, Amoy (Xiamen) of op een eilandje bij Macau in de vroege zestiende eeuw. Portugeese scheepsbouwers zouden een snellere versie van de lokale jonken hebben gemaakt, met een westerse belijning die zij voor de commerciële kustvaart inzetten. De stad die vanaf het midden van de zestiende eeuw nauw verbonden zou zijn met de lorcha was Macau. Als beloning voor de inzet van hun snelzeilende en zwaarbewapende lorcha's tegen piraten, zouden de Portugezen het rotsige eiland waar zich het welvarende westerse handelscentrum ontwikkelde van de Chinezen hebben gekregen. Nog in de negentiende eeuw werden op Macause scheepswerven lorcha's gebouwd.⁷

Tot in de vroege zeventiende eeuw, toen koopvaardij schepen uit de Republiek en Engeland zich aandienen, hadden de Portugezen het praktische handelsmonopolie voor West-Europa. Deze handel betrof niet alleen die op Canton/Guangzhou verderop aan de Parelrivier, maar ook die op de Chinese kust en Japan. De voor de Chinese wateren ontwikkelde lorcha was in cultureel-technische zin een hybride, waarbij de oosterse en westerse maritie-

6 Worcester, *Sail and Sweep in China*.

7 Montalto de Jesus, *Historic Macao*, 319

en Worcester, *The Junks and Sampans of the Yangtze*, 375-377.



Model van een lorch uit Ningbo, vervaardigd voor de wereldtentoonstellingen van St. Louis (USA, 1904) en Luik (België, 1905). ANTWERPEN, MUSEUM AAN DE STROOM.

me tradities werden gecombineerd. De Europese scheepsvorm/romp sneed aanmerkelijk sneller door het water dan de platboomde jonken met hun brede en stompe boeg, en bood relatief veel bergruimte zonder aan constructiesterkte in te boeten. Het vaste roer, in tegenstelling tot de jonken die een los roer hadden dat in een bun kon worden opgetakeld, liet ook meer ruimte aan boord voor lading en manoeuvreren. Toch had ook het achterschip bij veel lorch's iets weg van een Chinese jonk. Veel lorch's hadden een grote platte spiegel met een hoge opbouw, die veel meer aan een Chinees dan aan een westers schip deed denken. Ook het roer had een Chinese vorm, maar was op westerse wijze bevestigd. Soms hadden de lorch's waterdichte schotten, een fenomeen dat in het westen pas vanaf de late negentiende eeuw in zwang kwam, maar sinds de middeleeuwen bij jonken min of meer standaard was.⁸

Over de herkomst en betekenis van de naam lorch/lorch wordt in het duister getast, anders dan dat deze van Portugese oorsprong moet zijn en al in zestiende-eeuwse bronnen voorkomt.⁹ De Chinezen kenden de lorch's

8 Worcester, *The Junks and Sampans of the Yangtze*, 380-384.

9 H. Yule en A.C. Burnell, *Hobson – Jobson. A Glossary of Colloquial Anglo-Indian Words and Phrases, and of Kindred Terms, Etymological, Historical, Geographical and Discursive* (Londen

1886) 521 en A.X. Soares, *Portuguese Vocables in Asiatic Languages from the Portuguese Original of M.S.R. Dalgado translated into English with notes, additions and comments* (Baroda 1936) 198-199.

onder naam *chia-pan-ch'uan* (buitenlands schip) of *ya pi gu*, dat vertaald kan worden als 'eendenkont', vermoedelijk vanwege het in hun ogen opvallende achterschip.¹⁰ Ook werd de lorcha aangeduid met het weinig specifieke *huò chuán*, dat handelsvaartuig of koopvaardijship betekent.¹¹ Het vroege voorkomen van lorcha's wordt bevestigd door scheepsarcheologische vondsten in de Zuid-Chinese Zee en voor de Vietnamese kust.¹²

In het negentiende Chinese handelsverkeer was de lorcha niet alleen in verschijningsvorm een hybride, ook was het een medium waar de westerse en Chinese economie en diplomatie elkaar raakten. Het vervulde een intermediaire rol in de Oost-Aziatische maritieme handel, maar wel met een stevige Europese vinger in de pap. In het Nanking Treaty (1842), dat een einde maakte aan de Eerste Opiumoorlog, waren de mogelijkheden voor het handeldrijven door Europeanen sterk verruimd. Vanuit Hong Kong, dat met het verdrag een Britse kroonkolonie was geworden, werden handelstarieven bepaald en zeebrieven uitgegeven. De lorcha's werden in deze tijd in grote getale ingezet voor de intra-Chinese handel. Gebouwd in China en met een Chinese bemanning stonden de lorcha's, om gebruik te maken van de gunstige Britse tarieven, onder gezag van een buitenlandse kapitein. Het was dus niet alleen als schip een hybride, ook de exploitatie kende een mengvorm. Onder Europese vlag en met een dito kapitein, maar met een bemanning uit China, waar vaak ook de eigenaar van het schip zetelde. Het kwam de duidelijkheid niet ten goede en vergissingen lagen op de loer. Ondanks het Nanking Treaty waren de Engels-Chinese verhoudingen nog bepaald gespannen. De oorzaak van de eerste oorlog, de opiumhandel, was met het verdrag in de kern niet opgelost. De Chinese keizer had de bewuste handel nog steeds niet vrijgegeven, maar Europeanen, met name de Britten, zetten deze lustig voort. Hierbij ondervonden zij illegale steun van Chinese zakenrelaties uit de diverse havensteden. De Chinese overheid trachtte in de jaren 1850 haar gezag te doen laten gelden, tegen de westerse handelsbelangen in. Het wachten was op een aanleiding om de Chinezen nog verdere concessies af te dwingen en tegenwerking te voorkomen. In oktober 1856 deed zich de gedroomde gelegenheid voor, die heel even een lorcha tot wereldnieuws maakte. Voor Canton/Guangzhou overmeesterden Chinese autoriteiten de onder Britse vlag geregistreerde lorcha *Arrow*. De kapitein was juist van boord en de voltallige, Chinese, bemanning werd op beschuldiging van illegale opiumhandel gevangengenomen. De Engelsen beschouwden deze actie als een aantasting van de Britse soevereiniteit en de Chinese interventie vormde de ideale gelegenheid de oorlog te verklaren.

10 Worcester, *The Junks and Sampans of the Yangtze*, 375 en 385. In contemporaine Nederlandse bron bijvoorbeeld *De Wonderlyke Reizen van Ferdinand Mendez Pinto* (Amsterdam 1653) 81-82.

11 Audemard, *Les Jonques Chinoises*. Vol. 1x. Côtes Est, 11.

12 M. Flecker, 'Excavation of an oriental vessel of c. 1690 off Con Dao, Vietnam', *International Journal of Nautical Archaeology* (1992) 21-3, 221-244 en J. Kimura, *Archaeology of East Asian Shipbuilding* (University of Florida 2016).



Contemporain schaalmodel van een volgetuigde lorcha , negentiende eeuw. AMSTERDAM, HET SCHEEP-VAARTMUSEUM.

Hoewel de Eerste Opiumoorlog een eclatant Engels succes was geweest, had het niet geleid tot het toestaan van de opiumhandel, die was uitgegroeid tot de kurk waar de Brits-Indische economie op dreef. De belangen waren te groot om zo'n mooie aanleiding te laten lopen.¹³ De Chinese autoriteiten hadden een geheel andere perceptie van de zaak en beschouwden het voorval als een gerechtigde poging iets te doen aan de verboden opiumhandel.

Hoewel het voorval aan boord van de lorcha *Arrow* in groter verband de spreekwoordelijke stok was om mee te slaan, hield het de gemoederen wereldwijd bezig. De kranten stonden er vol mee en ook hield het juristen en publicisten bezig. In Nederland was het bijvoorbeeld J.C. Lewe van Middelstum, referendaris bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken, die in een artikel in *De Gids* de vraag opriep "Was de *Arrow* een Engelsch schip?" Hoewel deze vraag juridisch van aard was, kwam deze direct voor uit het hybride karakter van het scheepstype. Om de illegale opiumhandel toch uit te oefenen moesten de Britten omzichtig te werk gaan. De Chinese overheid moest voorkomen dat de Britse soevereiniteit niet aangetast werd en de Britten konden de Chinese wetgeving niet (openlijk) negeren. De lorcha's waren als hybride een mooie dekmantel en liepen minder in het oog dan de Europese schepen. Tegelijk kon de Chinese overheid zich op deze schepen meer vrijheden permitteren,

13 D.C. Boulger, *The History of China*. Vol. II (Londen 1898) 258-262; J.Y. Wong, *Deadly Dreams. Opium and the Arrow War (1856-1860) in China* (Cambridge 1988) 47-66; Z. Guoto,

'Tea, Silver, Opium and War : from commercial expansion to military invasion', *Itinerario* 17:2 (1993) 10-36.

aangezien deze veelal onderdeel uitmaakten van het intra-Chinese handelsverkeer. Van Middelstum zette de pro's en contra's van zijn eigen vraagstelling op een rijtje: "Veel valt voor, veel zeker ook tegen de bevestigende beantwoording dezer vraag aan te voeren. De lorcha heeft een Engelschen kapitein – de naam is Engelsch – de zeebrieven of concessie zijn van de Engelsche Vertegenwoordiging, den Gouverneur van Hongkong – de Chinezen noemen in 't algemeen de lorcha's 'vreemde vaartuigen.' Doch daar staat tegenover dat de Engelsche wetten geen bodem voor Engelsch erkennen, dan die op Engelsch grondgebied is gebouwd, aan Engelsche eigenaren toebehoort, voor drievierde met Engelschen bemand is".¹⁴ Daarbij liet Van Middelstum onvermeld dat de lorcha's in de regel het eigendom van Chinese reders waren en naast de kapitein meestal een volledig Chinese bemanning hadden. De discussie spitste zich verder toe op het feit of de lorcha ten tijde van de overval wel of geen Engelse vlag voerde, waarover de getuigenissen elkaar tegenspraken. Het citaat illustreert echter tegelijk hoe zowel Chinezen als westerlingen aankeken tegen de identiteit en karakter van het scheepstype. Uiteraard veranderde deze haarkloverij niets aan de loop van de geschiedenis. Het gewapende conflict dat volgde, geboekstaafd als de Tweede Opiumoorlog, betekende andermaal een verruiming van de westerse handelsmogelijkheden en een publieke vernedering van China. Tot ver in de twintigste eeuw stond de confrontatie echter ook bekend als de 'Arrow War' en in de contemporaine bronnen komt deze ook voor onder de naam 'Lorcha War'.¹⁵

ADAPTATIE EN ACCEPTATIE

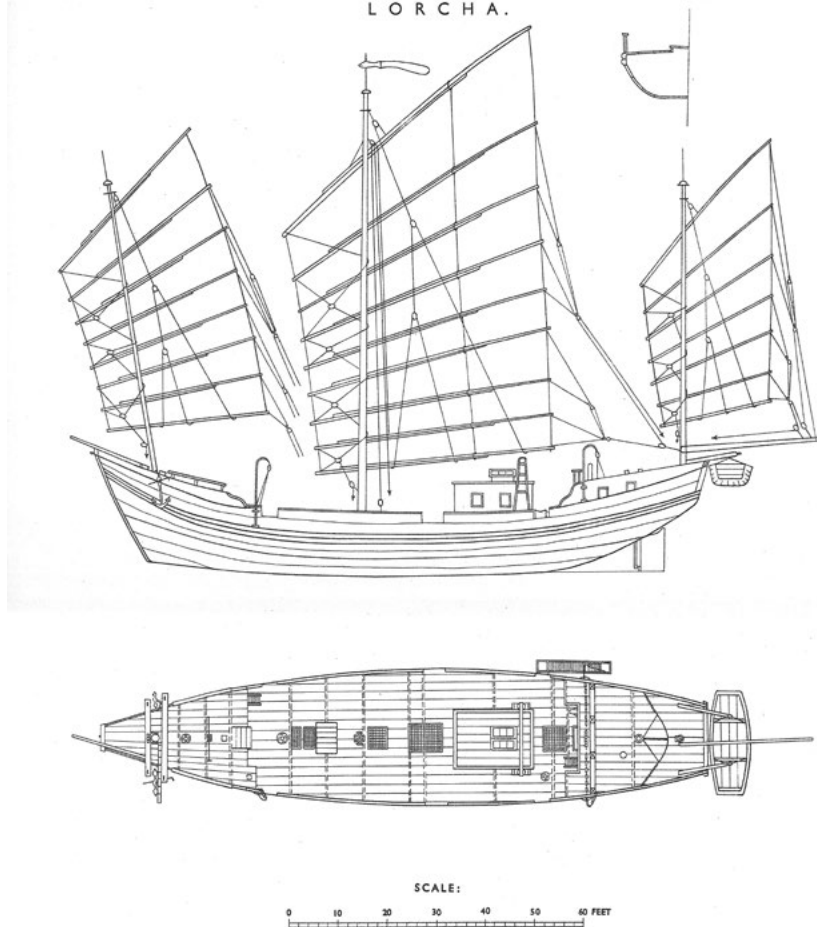
De literatuur verwijt de traditionele Chinese scheepsbouwers en zeevarenden van conservatisme en het ontbreken van bereidheid om van andere zeevarende naties te leren. Eeuwenlang had de noodzaak te vernieuwen ontbroken, aangezien de Chinese scheepvaart in de regio de verst ontwikkelde was. Serieuze concurrentie ontstond pas met de komst van de Europeanen, maar in het gevolg van deze aanwezigheid volgden ook nieuwe handelsmogelijkheden voor de Chinese handelsvloot en daarmee een groeiende markt waarin zij een onmisbaar deel namen. De westerse schepen voeren naar de door de Chinese keizer aangewezen handelsplaatsen en de handelswaar werd daar door de Chinezen zelf heen gevoerd. De traditionele Chinese schepen werden niet weggeconcurrerd en konden zich nog eeuwenlang goed handhaven. Zonder een duidelijk verwachte meerwaarde van exotische (westerse) bouwmethoden en scheepsontwerp werd vastgehouden aan de vertrouwde eigen schepen. De lorcha vormt, tot de komst van stoomschepen, een uitzondering op de regel.

14 J.C. Lewe van Middelstum, 'Het Chi-neesch-Engelsche vraagstuk', *De Gids*, 21e jaargang Nieuwe Serie, 10:1 (1857) 705-728.

15 Onder andere: F. Marx, *Lorcha War and the*

Peace of Tien-Sin (Alresford 1858) en W. Eberhard, *A History of China* (Los Angeles 1969) 148-150.

PLATE No. 134.
L O R C H A .



Getuigde lorcha. Lijntekening van een door de Engelse belastingambtenaar in Chinese dienst, George R.G. Worcester (1890–1969) in één van zijn standaardwerken over Chinese schepen.

MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM.

Hier werd wel een duidelijk voordeel in een gedeeltelijke adaptatie gezien en verwacht. Belangrijk aspect bij het acceptatieproces was de mate waarin de Chinezen voordeel en opbrengst verwachten van nieuwe technieken en methoden en het verwachte gemak waarmee deze konden worden toegepast. Het *Technology Acceptance Model* van Davis beschrijft deze uitgangspunten die zich op de lorcha-casus laten toepassen.¹⁶ Door de geleidelijke introductie in de Chinese wateren, eerst als Portugees handelsvaartuig, daarna in Chinese

16 F.D. Davis, 'Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of

information technology', *MIS Quarterly* 13:3 (1989) 319–340.

dienst als piratenbestrijder en nadien als Chinees handelsvaartuig, dat met zijn technische kenmerken dicht bij de inheemse tradities lag. De verwachte prestaties van het schip maakten in combinatie hiermee de lorcha tot een geaccepteerd scheepstype, dat in de twintigste eeuw door Worcester tot een typisch Chinees vaartuig werd betiteld.

De opkomst van de lorcha en de acceptatie in de Chinese scheepvaart hangt nauw samen met de opkomst en bestrijding van piraterij en smokkelhandel. Na de roemruchte zeereizen in de eerste helft van de vijftiende eeuw, waarvan die van Zeng-He tot aan zuidelijk Afrika de bekendste zijn, werd in China de *haijin* afgekondigd. Chinese scheepvaart in tropische wateren werd verboden. De handhaving van deze maatregel bleek met name in de zuidelijke kustprovincies Guangdong en Fujian moeilijk te handhaven, waar zich illegale handelsvaart, smokkel en piraterij ontwikkelde. Piraterij werd een groot probleem en de Chinese kustwacht had tegen de guerrillapraktijken het nakijken en zocht naar wegen deze ongewenste activiteiten te voorkomen. Ook de Portugese en andere Europese mogendheden die in deze wateren actief waren, ondervonden veel hinder van de Chinese piraten en stelden zich daartegen in het geweer. In 1567 versoepelde de keizer de scheepvaartwetten, waarmee niet alleen de Chinese koopvaardij weer enigszins kon herstellen, maar ook ruimte ontstond voor innovatie. Met name de piraten namen elementen van de Europese scheepsbouw over, waardoor zij bijvoorbeeld meer geschat konden voeren. De piraterij kon geen halt worden toegeroepen, wel verbood de keizer eind zeventiende eeuw de Europese invloeden op de scheepsbouw en stelde een maximum aan de grootte van de jonken. De reden hiervoor was dat de gewapende kustwacht in staat moest zijn om piraten en andere wetsovertreders in te halen en aan te houden.¹⁷

De lorcha was een van de weinige schepen die Chinese piraten voor kon blijven. Al in de zestiende eeuw schoten de Portugezen de Chinese keizer succesvol te hulp.¹⁸ De met kanons uitgeruste lorcha's waren succesvol in de piratenbestrijding en het verlenen van konvooidiensten.¹⁹ De goede ervaringen met dit scheepstype deed de verwachtingen stijgen. De Portugezen werden met hun lorcha's ingehuurd om de kusten schoon te vegen en te houden. In de loop van de zeventiende/achttiende eeuw werden deze schepen opgenomen in de Chinese kustwacht en voorzien van een volledig Chinese bemanning. Het grote voordeel was dat het gebruiksgemak groot was, omdat de tuigage nauwelijks afweek van het jonkentuig dat de Chinese zeelieden gewend waren. Het toepassen van de Chinese masten en zeilen voorzag hierin, waarmee aan beide voorwaarden van acceptatie was voldaan. De lorcha leek op twee culturele principes te hinken, maar had een uitstekend te zeilen en efficiënt vaar-

17 L. Bao (= L.J. Blussé), 'Ruling out Change: Institutional Impediments to Transfer of Technology in Ship Building and Design in the Far East', *Itinerario* 19:3 (1995) 144-145.

18 Worcester, *The Junks and Sampans of the*

Yangtze, 377.

19 Audemard, *Les Jonques Chinoises*. Vol. III. *Ornamentation et types* (Rotterdam 1960) 58-60.

tuig opgeleverd dat goed voor zijn doel geschikt was. Het moet voor de piraten een afschrikwekkend beeld zijn geweest, een schip dat sneller voer, wendbaar en zwaarbewapend was. De loze boegspriet, in de literatuur bestempeld als nutteloos rudiment van het westerse scheepsontwerp, komt daarmee ook in een ander daglicht te staan. Deze speelt inderdaad geen enkele rol bij de zeilvoering en lijkt functioneel. Toch zal deze in meer overdrachtelijke zin een niet onbelangrijke rol hebben gespeeld. De boegspriet behoorde tot het herkenbare westerse scheepssilhouet en weerspiegelde daarmee het te duchten, zelfs afschrikwekkende karakter van de lorcha.

Naast zijn functie als schip dat voor politieke acties werd ingezet, vond de lorcha ook toepassing als koopvaardijship. Dit gebruik kwam in de negentiende eeuw tot volle ontplooiing, zoals onder meer uit de *Customs Trade Reports* met betrekking tot het handelsverkeer op de Yangtze blijkt. In de jaren 1860–1880 deden jaarlijks tientallen lorcha's de rivier aan, alle onder buitenlandse vlag. Van bijvoorbeeld het aantal van 272 passages in 1880 voeren er respectievelijk 125 onder Amerikaanse, 68 Britse, 40 Nederlandse, 35 Duitse en 4 onder Spaanse vlag. Hiermee konden de in Shanghai gevestigde Chinese handelshuizen/rederijen gebruikmaken van buitenlandse tarieven en voorwaarden die uit internationale handelsovereenkomsten voortvloeiden. De kapitein was in de regel een westerling, terwijl het gros van de bemanning Chinees was. In de praktijk was het vaak een Chinees die als gezagvoerder optrad, met een Europeaan aan boord die deze rol in naam vervulde.²⁰

Het is verleidelijk een vastomlijnde beschrijving van een lorcha te geven maar in de praktijk bestonden vele nuances. Het aantal masten varieerde tussen de twee en drie, de opbouw en aankleding van het dek kende grote verschillen, soms werden topzeilen toegepast en ook de vorm en uitvoering van het achterschip verschilde per regio. Dan weer meer Europees, dan weer meer Chinees van karakter.²¹ Detailstudies naar de verschillende verschijningsvormen van de lorcha zijn nog niet verricht en of de bouwers en gebruikers zich bewust waren van een mogelijke onderverdeling laat zich afvragen. In contemporaine bronnen wordt hier in ieder geval geen melding van gemaakt.

BESLUIT

De lucratieve Oost-Aziatische handel bracht sinds de vroege zestiende eeuw westerse schepen naar Chinese wateren, waar deze functioneerden naast en interactie hadden met in technische zin geheel andere lokale scheepstypen. Hoewel er geen sprake was van volledige adaptatie was al erg vroeg sprake van het over en weer overnemen van scheepstechnische elementen. Het zijwaard vond bijvoorbeeld zijn weg in Europa, waar het tot op de dag van

20 Worcester, *The Junks and Sampans of the Yangtze*, 380.

21 Audemard, *Les Jonques Chinoises*. Vol. ix. Côtes Est, 10.

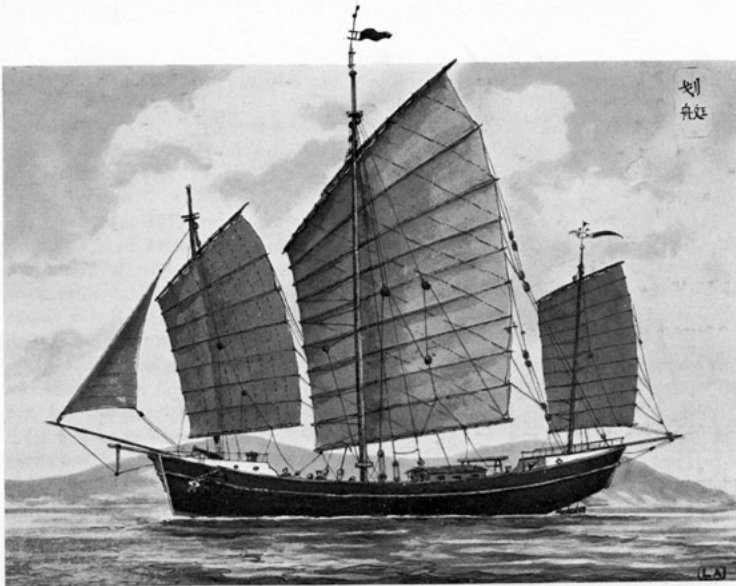


Planche 1

Een lorcha onder vol tuig, gewassen pentekening door Louis Audemard gereproduceerd in *Les Jonques Chinoises* (1956–1971). MARITIEM MUSEUM ROTTERDAM.

vandaag als ‘typisch Nederlands’ fenomeen opgeld doet. Andersom namen in de zeventiende eeuw Chinese scheepsbouwers in Zuidoost-Azië naar Europees voorbeeld het vaste roer over.²² Toch is er nauwelijks sprake van het volledig integreren van schepen vanuit een andere traditie in die van de eigen. Honderden jaren lang functioneerden jonken naast Oost-Indiëvaarders, barken en fregatten, alle deel uitmakend van hetzelfde handelssysteem. Vanuit de Chinese overheid werd de westerse handel streng gereguleerd en de schepen op afstand gehouden, waaraan eerst in de negentiende eeuw onder druk een einde kwam. De lorcha vormt de uitzondering op de regel. Deze hybride tussen typisch Chinese en westerse scheepsvormen paste in het Chinese concept met zijn tuigage en achterschip en had het voordeel van de snelle westerse romp-vorm, zowel praktisch in de bestrijding van piraten en smokkelaars als koopvaarder met relatief groot ruim. Het hybride karakter komt ook tot uitdrukking in de gemengd Chinees-westerse bemanning, eigenaarschap en registratie. Tot ver na de komst van stoomschepen, die parallel liep met het openbreken van de Chinese havens in de negentiende eeuw, voeren honderden lorcha’s op de grote rivieren en langs de kust. Rond het midden van de twintigste eeuw verdwenen de laatste lorcha’s uit de Chinese wateren.²³ De herinnering aan het scheepstype wordt vooral in Macau levend gehouden. Vanuit het Museu

22 Bao, ‘Ruling out Change’, 143–144.

23 Worcester, *The Junks and Sampans of the*

Yangtze, 380 en Worcester, *Sail and Sweep in China*, 51–52.



De lorchas *Macau* tijdens een vlootparade in 1998 voor Lissabon. FOTOCOLLECTIE JOÃO BOTAS.

Marítimo wordt onderzoek verricht naar het scheepstype, dat zo nauw met de geschiedenis van de voormalige Portugese kolonie verbonden is. Het bouwen van schaalmodellen op basis van oude opmetingen, beeldmateriaal en scheepsarcheologische vondsten maakt hier onderdeel van uit. In de *marina* van Macau ligt tenslotte een grotendeels gereconstrueerde lorchas die voor vaartochten en evenementen wordt ingezet. In westerse collecties wordt de herinnering aan de lorchas bewaard in de vorm van foto's, tekeningen en enige contemporaine scheepsmodellen, zoals in het Smithsonian Institute in Washington, het Science Museum in Londen en het Museum aan de Stroom in Antwerpen. Het Scheepvaartmuseum bezit een afwijkend lorchas-model, dat de typische kenmerken van een westerse romp heeft en met, opmerkelijk, een functionele boegspriet, maar verder met Chinese tuigage, achterschip en roer.²⁴ Deze vroege uitingen van globalisering illustreren hoe contacten tussen twee tradities interessante en efficiënte tussenvormen konden opleveren, die eeuwenlang in de Chinese wateren standhielden.

OVER DE AUTEUR Jeroen ter Brugge is wetenschapsconservator bij het Maritiem Museum Rotterdam. In het kader van het Rotterdam Centre for Modern Maritime History, een samenwerkingsverband van het museum met de Erasmusuniversiteit, doet hij promotieonderzoek naar de Nederlandse scheepsbouw tussen 1870 en 1914 in internationaal perspectief. Hij publiceert over uiteenlopende onderwerpen met betrekking tot de maritieme geschiedenis en archeologie.

24 Het Scheepvaartmuseum Amsterdam, inv.nr. S.0165.