

# 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.<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup> Deze formele, in de loop der tijd steeds vaker voorgedrukte, scheepsjournalen hadden een zakelijke inhoud. Zij bevatten informatie over weer, route, havenbezoeken, vlagvoering, kruitverbruik, 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.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> M. van Alphen, *Het oorlogsschip als varend bedrijf. Schrijvers, administratie en logistiek aan boord van Nederlandse marineschepen in de 17<sup>de</sup> en 18<sup>de</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Het titelblad vermeldt 'Journaal gehouden aan boord van ZM fregat *Rotterdam* gedurende eene reize naar en door Oostindien opgemaakt door den marinier 2<sup>e</sup> kl[a]s[se] J. Meinders'.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> Op één pagina herhaalt hij achteloos een paar zinnen.<sup>7</sup> 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*.<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup> Het journaal

---

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

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

<sup>5</sup> 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<sup>e</sup> kl[a]s[se] J. Meinders.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Ibidem, 41.

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

<sup>9</sup> 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<sup>e</sup> 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?<sup>10</sup>

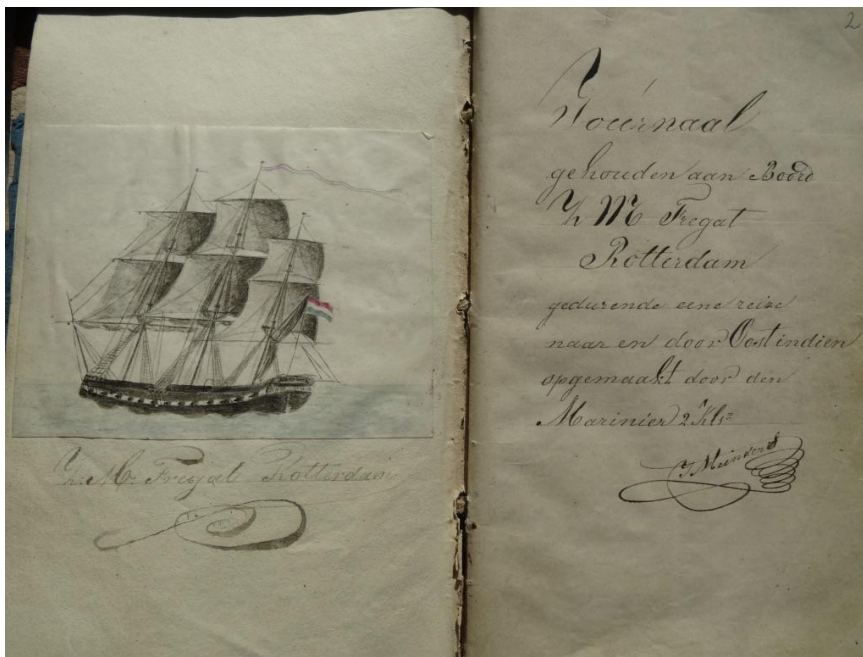
Het officiële scheepsjournaal van Zr.Ms. *Rotterdam* bevindt zich in het Nationaal Archief.<sup>11</sup> Data en scheepsroute van beide journalen komen overeen. Dat roept tevens de vraag op of de persoonlijke aantekeningen van Meinders onze kennis over de operationele inzet van marineschepen en hun opvarenden 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.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> 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.

<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup> Het waren roerige tijden, waarin Nederland definitief veranderde van een vroegmoderne particularistische, regionale samenleving in een eenheidsstaat. Een jaar na de

---

<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup> 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<sup>e</sup> 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.<sup>15</sup> Meinders kwam over van de 13<sup>de</sup> Afdeling Infanterie in Gelderland, waar hij als dienstplichtige was ingedeeld. De dienstplicht of conscriptie was in Nederland onder Frans bewind in 1811 ingevoerd.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> Terug in Nederland ging hij eind 1839 over op het ruim tien jaar oude fregat *Rotterdam* met een bewapening van 28 stukken, onder

---

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

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

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

<sup>17</sup> 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.

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

<sup>19</sup> NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 60, *Algiers*.

bevordering tot marinier 2<sup>e</sup> 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.<sup>20</sup> 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.<sup>21</sup>

## 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.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> 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

---

<sup>20</sup> NL-HaNA, Stamboeken, inv.nr. 27, nr. 1789, Hendrik Jacobus Tuning.

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

<sup>22</sup> 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'.

<sup>23</sup> 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.<sup>24</sup>

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.<sup>25</sup> 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.<sup>26</sup>

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.<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup> 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

---

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

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

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

<sup>27</sup> HSM, S.5872, Journaal, 11 e.v.

<sup>28</sup> NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, Rotterdam, passim.

onderling.<sup>29</sup> 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.<sup>30</sup> 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’.<sup>31</sup>

### 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

---

<sup>29</sup> HSM, S.5872, Journaal, tegenover 43, 45.

<sup>30</sup> NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr. 3695, *Rotterdam*, passim.

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



het koloniale bewind in het gareel.<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup> 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.<sup>35</sup> 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

---

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

<sup>33</sup> 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.

<sup>34</sup> 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.

<sup>35</sup> 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.

opvarenden. De komst van een marineschip gaf afleiding en vertier. De 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 aardschokken.<sup>36</sup> 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.<sup>37</sup> 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.<sup>38</sup> 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

---

<sup>36</sup> HSM, S.5872, Journaal, 31.

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

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

elite van Riau-Lingga contractueel haar medewerking toegezegd in de 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 krekken 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 ontaardden 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.<sup>39</sup> 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.<sup>40</sup>

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.<sup>41</sup> 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.

---

<sup>39</sup> Groen e.a., ‘Schoorvoetend imperialisme’, 92-95.

<sup>40</sup> Groen e.a., ‘De wereld van de militair’, 221.

<sup>41</sup> 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.<sup>42</sup> Een val uit de ra van ruim twintig meter hoog op het dek overleefde een matroos niet.<sup>43</sup> 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.<sup>44</sup> Tijdens de oversteek van de Indische Oceaan overleed de eerste opvarende aan 'verfale van krachten'.<sup>45</sup> 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.<sup>46</sup> 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.<sup>47</sup> Er was destijds ook nog geen besef dat de Europese territoriale en economische expansie en de uitbreiding en

---

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

<sup>43</sup> HSM, S.5872, Journaal, tegenover 42.

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

<sup>45</sup> HSM, S.5872, Journaal, tegenover 20.

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

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

verdichting van de maritieme handelsnetwerken cholera-epidemieën in de hand werkten.<sup>48</sup> In 1841 woedde er opnieuw een choleraepidemie in de kolonie.<sup>49</sup> 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.<sup>50</sup> 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.<sup>51</sup>

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.<sup>52</sup> 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.<sup>53</sup> 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 inkijsje in de gang

---

<sup>48</sup> 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.

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

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

<sup>51</sup> HSM, S.5872, Journaal, 59.

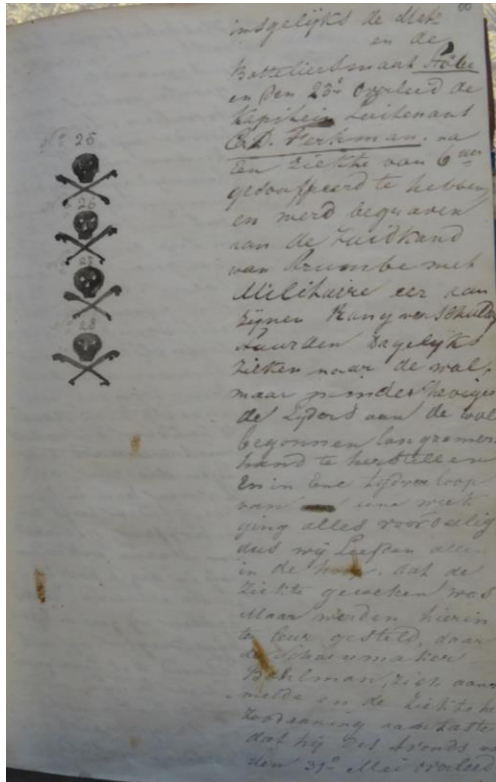
<sup>52</sup> *Ibidem*, 61.

<sup>53</sup> Haneveld e.a., *Vrij van zichtbare gebreken*, 97-101.

van zaken tijdens de quarantaineperiode.<sup>54</sup> Na de ontscheping van de zieke opvarenden werd het schip uitgerookt en gelucht. Deze methode om het 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.

---

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



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 verlammeende hitte en de ondefiniceerbare 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 Indiën, 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?<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> HSM, S.5872, Journaal, 56-58.





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’.<sup>56</sup> 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.<sup>57</sup> 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.<sup>58</sup>

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

---

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

<sup>57</sup> HSM, S.5872, Journaal, 64.

<sup>58</sup> Ibidem, 41, tegenover 45, 54, 64.

december naar het militair hospitaal in Batavia overgebracht, waar hij 2 februari 1842 overleed.<sup>59</sup>

### 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<sup>e</sup> 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 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

---

<sup>59</sup> NL-HaNA, Scheepsjournalen, inv.nr.492, *Bellona*, 18 december 1841.

- 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.