



**MAATSCHAPPIJ
NEDERLAND**



Nederlandse stoomvaartmaatschappijen en de bedevaart in Nederlands-Indië

-De rol die de Nederlandse stoomvaartmaatschappijen speelden bij
het vervoeren van pelgrims naar Mekka tussen 1870 en 1900 -

Adnan Iskenderkaptanoglu (3768198)
universiteit van utrecht
22 juni 2015
begeleiders: G. Knaap & R. Raben



Inhoudsopgave

<u>Inleiding</u>	3
<u>Hoofdstuk 1: Nederlands-Indië en de bedevaart</u>	
<i>De Hadj</i>	6
<i>Het beleid in Nederlands-Indië</i>	7
<i>K.F. Holle</i>	9
<u>Hoofdstuk 2: De Nederlandse stoomvaartmaatschappijen</u>	
<i>Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'</i>	11
<i>N.V. Rotterdamsche Lloyd</i>	13
<i>Pelgrims op de Nederlandse Rederijen</i>	15
<u>Hoofdstuk 3: Nederlandse stoomvaart versus koloniaal beleid</u>	
<i>Epidemieën en hygiëne</i>	19
<i>Sociaal maatschappelijke ontwrichting</i>	22
<i>Panislamisme</i>	25
<u>Conclusie</u>	29
<u>Literatuurlijst</u>	31

Omslag: Reclame poster Stoomvaart Maatschappij Nederland. (Nationaal Archief, Den Haag, collectie Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), inventarisnummer 660.

Inleiding

“Bij goed weer en kalme zee echter gaan de dagen voor onze pelgrims genoegelijk voorbij; men praat wat met elkaar, ligt in zijn langen rotanstoel, dien velen zich bij hun vertrek aanschaffen, wat te luieren, men eet en drinkt op tijd, rookt zijn strootje, de ijverigen zitten godsdienstige boeken te bestudeeren of laten zich door medereizigers, die Mekka kennen, vertellen van de ceremoniën die zij daar te verrichten hebben, en zoo nadert men ongemerkt Straat Bab-el Mandeb, den ingang der Roode Zee. Men vaart de havenplaats Mekka voorbij, waarvan men de witte huizen bij helder weer soms kan zien, en dan komt al spoedig het eilandje Cameran in het gezicht, in het zuidelijke gedeelte der Roode Zee gelegen, het eerste rustpunt voor onze pelgrims na de lange zeereis en het einde van hun kalm genoegelijk leven aan boord.”¹

Al eeuwenlang trekken aanhangers van de islam jaarlijks vanuit alle windstreken naar Mekka voor de bedevaart. Het is aanbevolen voor een moslim om minimaal eenmaal in zijn leven deze heilige plaats te bezoeken, wat als één van de vijf zuilen binnen de islam geldt. Heden ten dage boekt men een vliegticket en kan men vanuit alle plekken ter wereld binnen één dag op de plek van bestemming zijn. Bijna tweehonderd jaar geleden lag deze kwestie echter een stuk ingewikkelder. Men was genoodzaakt de tocht richting Mekka hoofdzakelijk te voet of per kameel af te leggen. Aangezien de gebieden met de grootste islamitische populaties in de wereld vrijwel allen rondom Mekka op het Arabisch schiereiland lagen, viel deze reis voor de daar gevestigde moslims vroeger vaak nog binnen de mogelijkheden. Een uitzondering op deze regel was Nederlands-Indië. De grote moslimpopulatie daar had niet alleen te maken met de enorme afstand tot Mekka, maar ook met het feit dat er een groot gedeelte over zee afgelegd diende te worden om deze bestemming te bereiken. Tot aan de tweede helft van de negentiende eeuw waren moslims uit deze regio op zeilvaartuigen aangewezen en moesten zij tijdens hun reis in verschillende havenplaatsen op steeds andere trajecten overstappen, om zo hun reis te kunnen volbrengen. Hierdoor duurde het voor een moslim uit de Indische Archipel soms wel een jaar, voordat hij of zij Mekka bereikte. Niet alleen diende een pelgrim hiervoor genoeg tijd en financiële middelen te hebben, ook diende hij of zij in goede gezondheid te verkeren voor deze lange reis. Door deze obstakels was een bedevaart slechts weggelegd voor de elite, aangezien zij zowel op financieel als op gezondheidsvlak tot de top van de samenleving behoorden.²

Eind negentiende eeuw kwam er verandering in het aantal bedevaartgangers die vanuit Nederlands-Indië de oversteek maakten naar Mekka. Dit kwam voornamelijk door de komst van de stoomschepen, die het mogelijk maakte de lange afstanden te overbruggen. Met deze schepen kon men de afstand tussen Batavia en Djeddah (het aankomstpunt van de schepen in Saoedi-Arabië) afleggen in zestien tot achttien dagen.³ Ook kon er op deze moderne schepen veel beter

¹ A.W. Nieuwenhuizen (eindredactie) 'Onze Nederlandsch-Indische Hadjis en de bedevaart naar Mekka'. In: *Indië; geïllustreerd weekblad voor Nederland en Koloniën* 5e jaargang no 37 (1921) 608.

² J. Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka* (Leiden 1928) 3-4.

³ A. Patah, *De medische zijde van de bedevaart naar Mekkah* (Leiden 1935) 2-3.

rekening worden gehouden met het comfort en de hygiëne aan boord, waardoor de drempel tot het maken van de oversteek verlaagd werd. Pelgrims konden nu precies berekenen hoe lang zij weg zouden blijven voor een bedevaart en konden hierop hun begroting afstemmen. Een gemiddelde reis voor een pelgrim uit Nederlands-Indië duurde hierdoor in totaal nog maar zo'n vier maanden, waarvan drie maanden voor de daadwerkelijke bedevaart ter plekke werden gereserveerd. Zo schetst Dr. J. Groneman in zijn reisverslag van 1903 een realistisch beeld van deze ontwikkeling: "En wie, zoals ik haast een halve eeuw geleden, mijn eerste reis naar Indië met een zeilschip 'om de Kaap' maakte en zich, zonder ooit te kunnen baden, 4 maanden achtereen met ongenietbaar lauw en mufriekend drinkwater uit houten vaten heeft moeten behelpen - weet ook 't zuivere reukeloze water te waardeeren, dat aan boord van onze stoomschepen in ruimen overvloed dag en nacht beschikbaar is, overdag altijd tot op 't vriespunt afgekoeld."⁴

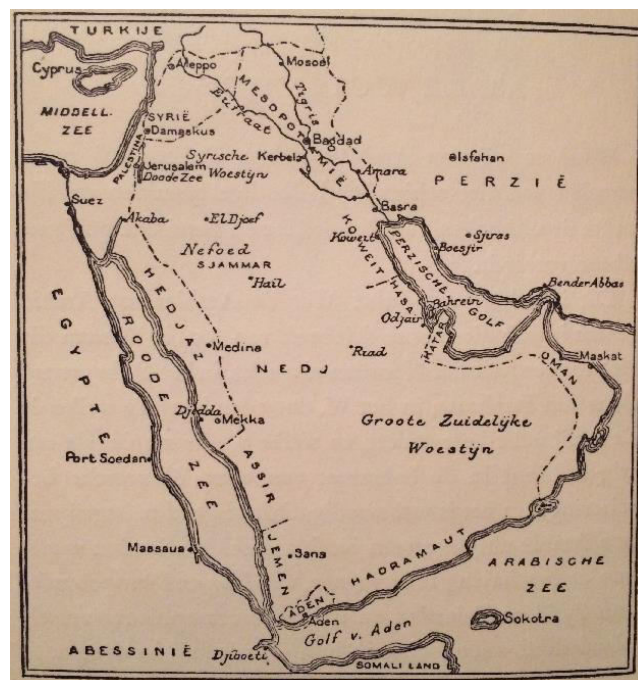
De Nederlanders in Nederlands-Indië speelden een belangrijke rol bij het faciliteren van deze bedevaart voor de aanwezige moslimpopulatie. Al in de vroege VOC-periode faciliteerden de aanwezige Nederlanders deze reizen door hun zeilschepen soms beschikbaar te stellen. Dit had echter weinig met welwillendheid ten opzichte van de bedevaart te maken, maar waren voornamelijk vriendendiensten voor bevriende leiders of sultans van wie een familielid of goede kennis de overtocht wilde maken. Pas toen het Nederlands bestuur vanuit Batavia ging regeren, begon het de pelgrimsreizen bewuster te faciliteren, maar daarmee deze ook steeds strikter te reguleren. Zo stond enerzijds de veiligheid en de gezondheid van de pelgrim centraal maar moest er anderzijds ook voor gezorgd worden dat de bedevaartgangers geen ziektes of radicaal gedachtegoed mee terugnamen vanuit Mekka. Onder andere hiervoor werd er in 1872 een Nederlands consulaat geopend in Djeddah, waar de bedevaartgangers zich moesten melden bij aankomst en vertrek vanuit het Arabisch schiereiland, om zo het overzicht te kunnen bewaren over deze stroom pelgrims.⁵ Het Nederlandse bestuur werkte daarnaast nauw samen met diverse Nederlandse stoomvaartrederijen die het mogelijk maakten voor pelgrims om de oversteek te maken. De grootste twee hiervan waren de *Rotterdamse Lloyd* en de *Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'* gelegen te Amsterdam. Zij voeren aan het eind van de negentiende eeuw meerdere malen per jaar met hun boten vol passagiers en goederen van Nederland naar Batavia en omgekeerd. Hierbij maakten zij geregeld een tussenstop te Suez/Djeddah, om daar meereizende pelgrims af te zetten of op te halen. De wisselwerking tussen de havens in Batavia en Suez/Djeddah met de stoomvaartrederijen was hierbij van cruciaal belang, om de

⁴ J. Groneman, *Over zee van Amsterdam naar Nederlandsch-Indië; gids voor reizigers met de stoomvaartmaatschappij Nederland* (Amsterdam 1906) 13-14.

⁵ Nationaal Archief, Den Haag, Ministerie van Buitenlandse Zaken: Consulaat (1873-1930) en Nederlands Gezantschap (1930-1950) te Djeddah (Turkije / Saoedi-Arabië), nummer toegang 2.05.53, inhoudsopgave.

bedevaartgangers een snelle en veilige overtocht te bieden.

Dit onderzoek beschrijft de rol van deze twee grootste rederijen binnen de bedevaartreizen van Nederlands-Indië naar Mekka. Hoe faciliteerden deze twee Nederlandse stoomvaartmaatschappijen de bedevaartreizen vanuit Nederlands-Indië aan het eind van de negentiende eeuw, en hadden zij naast economisch gewin hier nog andere belangen bij? Ook vraag ik mij af hoe deze stoomvaartmaatschappijen binnen de algemene Nederlandse (islam)politiek in Nederlands-Indië passen. Daarbij onderzoek ik de manier waarop het Nederlands bestuur zijn beleid inzake de bedevaart afstemde met de stoomvaartmaatschappijen, en vraag ik mij af waarom dit zo belangrijk was voor het koloniaal bestuur? Dit onderzoek moet tevens ondersteuning bieden bij het begrijpen van het proces dat een bedevaartganger in Nederlands-Indië moest doormaken om naar Mekka af te kunnen reizen. Hiervoor verschaft ik in het eerste hoofdstuk een algemene indruk van de bedevaartgangers in Nederlands-Indië en de bijbehorende regelgeving van de overheid in de periode vóór de opkomst van de stoomvaart. In hoofdstuk twee bespreek ik de Nederlandse stoomvaartmaatschappijen die gemoeid waren met de overtocht van de bedevaartgangers en kijk ik hoe zij zich een plek verschaften tussen de vele buitenlandse concurrentie. In het laatste hoofdstuk bespreek ik hoe deze stoomvaartmaatschappijen pasten binnen het beleid van de overheid. Aan de hand van drie subonderdelen analyseer ik of er sprake was van een intensieve samenwerking of juist een eenzijdige beleidsvoering vanuit het Nederlandse bestuur.



Afbeelding 1: Overzicht van het Arabisch schiereiland.⁶

⁶ P.H. van der Hoog, *Pelgrims naar Mekka* ('S Gravenhage 1935) 34.

Hoofdstuk 1: Nederlands-Indië en de bedevaart

De Hadj

Om dit onderzoek in het juiste perspectief te kunnen plaatsen, acht ik het noodzakelijk dat begrepen wordt waar het de bedevaartgangers om te doen was. De bedevaart (*hadj*) naar Mekka is naast de geloofsbelijdenis (*sjahada*), de rituele gebeden (*salat*), het geven van aalmoezen (*zakat*) en het vasten tijdens de Ramadan (*sawm*), een van de vijf zuilen binnen de Islamitische leer. Iedere moslim dient te leven volgens deze terugkerende rituelen. Alleen de bedevaart is iets wat niet voor iedere moslim jaarlijks terugkeert, maar minimaal eenmaal in zijn leven wordt aanbevolen: 'Het is voor de mens een plicht jegens God om op bedevaart naar het huis te gaan; voor wie in staat is daarheen op weg te gaan' (Koran 3:97). De weg naar Mekka dient hiervoor wel veilig te zijn, de bedevaartganger moet de middelen hebben om zijn terugkeer en zijn eventueel achtergebleven gezin te kunnen financieren en hij moet in een goede gezondheid verkeren. De bedevaart vindt plaats van de achtste tot de twaalfde van de maand *Dhul Hidja* van de Islamitische kalender, waarbij de jaartelling volgens Christelijke jaartelling begint in het jaar 622, toen de profeet Mohammed zijn emigratie van Mekka naar Medina voltrok (*hidjra*). De bedevaart bestaat uit een aantal nauwkeurig beschreven rituelen en gebeden die de bedevaartganger moet ondergaan, om deze als geslaagd te zien. Bij de aankomst in de haven van Djeddah, neemt de pelgrim de zogenoemde gewijde toestand aan door een wit kleed om te binden en zichzelf ritueel te wassen, waarbij de woorden 'labbaika Allahoema – tot Uw dienst, O God' worden uitgesproken, ook wel *ihraam* genoemd. Ook dient de pelgrim bij aankomst zevenmaal tegen de richting van de klok om de *Ka'ba* (het zwarte kubusvormige 'huis van God') te lopen waarbij smeekbeden worden uitgesproken, ook wel *tawaaf* genoemd.⁷

Op de achtste dag van de maand begint de officiële bedevaart waarbij de pelgrim reist van Mekka naar Arafah. In de woestijn van Arafah worden geen vaststaande rituelen voorgeschreven, waardoor de pelgrim deze tijd naar eigen wens in kan vullen. Dit is voor de pelgrim een moment van bezinning, waarbij er voornamelijk gebeden wordt en er Koranverzen worden gereciteerd.⁸ De drie daaropvolgende dagen brengt de pelgrim in Mina door. Hier werpt hij zeven keer zeven steentjes naar de zuilen der *Akabah*, welke Satan moeten symboliseren. Vervolgens offert men een dier (*dahiyya*) en verricht men de *sa'y*, waarbij de pelgrim zevenmaal heen-en weer loopt of rent tussen Safaa' en Marwa. De hadj komt ten einde wanneer de pelgrim zijn nagels en haren af laat knippen (*haaq*) en de elfde, twaalfde en dertiende dag van *Dhul Hidja*

⁷ Van der Hoog, *Pelgrims naar Mekka*, 77-78.

⁸ Ibidem, 79.

op feestelijke wijze heeft afgesloten. Het verdient aanbeveling dat de pelgrims, voordat zij de heilige plek verlaten, nog een laatste keer rond de *Ka'ba* zijn gelopen als een vorm van afscheid.⁹

Het beleid in Nederlands-Indië

De Nederlanders kwamen voor het eerst met pelgrims ofwel *hadji's* in aanraking, toen zij in de zeventiende eeuw arriveerden in de Indische Archipel. Op dat moment waren de Nederlanders hier voornamelijk om te handelen in exotische specerijen, en hadden zij nauwelijks interesse in de overgrote moslimpopulatie op de eilanden. De VOC-delegatie zag in deze periode hadji's komen en gaan op Britse, Arabische en Indiase zeilschepen, maar hadden geen idee wat deze hadji's precies deden tijdens de bedevaart. Zij dachten vaak dat dit louter een bezoek was aan het graf van de profeet Mohammed.¹⁰ De pelgrims ondergingen met deze tocht echter een levensgevaarlijke onderneming. De tocht naar Mekka bestond destijds uit reizen op kleine zeilschepen, die voornamelijk als kustschepen dienden en niet berekend waren op lange afstanden op open zee. Met deze schepen voer de pelgrim van de ene haven naar de andere, om zo uiteindelijk in verschillende etappes Mekka te bereiken. Wanneer de afstand te groot was tussen twee havens ontstond vaak een gebrek aan drinkwater en voedsel wat een verdere reis onmogelijk maakte. Vaak was ook het slechte weer de reden dat de pelgrim belet werd grote stukken af te leggen. Deze factoren leidden er allemaal toe dat de reis vaak maanden, soms wel jaren duurde of soms zelfs helemaal niet afgemaakt konden worden. Zij die wel terugkeerden van een geslaagde bedevaart verworven een bepaalde religieuze eerbied binnen de samenleving, gezien de gevaren die zij hadden moeten trotseren om Mekka te bereiken, alsmede de spirituele ervaringen die zij in de vele gebieden onderweg hebben opgedaan.¹¹

Volgens de Bataafse Statuten van 1642 was het voor een van de eerst aanwezige VOC-delegaties niet toegestaan om een andere godsdienst te belijden dan de gereformeerd christelijke. In de praktijk werd dit beleid minder gehandhaafd dan in theorie. Dit blijkt uit het feit dat pelgrims voorafgaand aan hun reis nota bene bij de Compagnie zelf een vergunning aan moesten vragen om op bedevaart te mogen gaan, en deze ook meestal zonder veel problemen toegewezen kregen.¹² Pas in wettelijke bepalingen van 1818 werd het beleid omtrent bedevaartgangers op papier vastgesteld. Hierin stond dat het beoefenen van elke godsdienst is toegestaan, mits deze beoefening niet zorgt voor gevaar in de openbare rust.¹³ Het Nederlands bestuur in de kolonie probeerde de grote groep vertrekkende pelgrims middels wetgeving zo strikt mogelijk te reguleren. Het wilde een zo groot mogelijke invloed op de bedevaartreizen,

⁹ Van der Hoog, *Pelgrims naar Mekka*, 80-81.

¹⁰ E. Tagliacozzo, 'The Dutch Empire and the Hajj', in: David Motadel (ed.), *Islam and the European empires* (Oxford: Oxford University Press 2014) 75.

¹¹ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 3-4.

¹² *Ibidem*, 10-13.

¹³ *Ibidem*, 5.

zonder zich belemmerend op te stellen, wat mogelijk afkeer tot gevolg zou hebben. Vanaf 1825 werd daarom de zogenoemde 'bedevaartpas' ingesteld, die elke bedevaartganger voor aanvang van zijn reis aan diende te schaffen. Doordat een pas f 110.- kostte en er een quotum gold op het aantal passen dat verleend werd, was er sprake van veel illegale pelgrims, waar de overheid geen zicht op had. Terugkerende pelgrims die verzuimd hadden bij hun vertrek een pas aan te schaffen werden bij thuiskomst bestraft met een boete van f 1000.- of een gevangenisstraf van tien maanden. Later werd deze boete bijgesteld naar het dubbele van de prijs van zo'n reispas, namelijk f 220.-.¹⁴ Toch had deze regelgeving niet het gewenste effect, wat er toe leidde dat bovenstaande boetes op 3 mei 1852 definitief werden ingetrokken, en de passen vanaf dat moment gratis werden verstrekt.¹⁵

In de hierop volgende jaren groeide het aantal bedevaartgangers enorm. Waar dat er in 1852 slechts 413 waren, waren dat er in 1858 al 3.862. Deze stijging had voornamelijk te maken met de goed georganiseerde propaganda voor de bedevaart vanuit de islamitische wereld. Dit kwam tot stand doordat er steeds meer Arabieren in de Indische archipel arriveerden, om daar de exploitatie van hun reizen te propageren.¹⁶ Het aantal vertrekkende pelgrims nam toe, maar strikte regelgeving bleef uit. Zo zijn er tussen 1853 en 1858 slechts 5.594 pelgrims teruggekeerd, terwijl er aan 12.985 pelgrims een pas was verstrekt.¹⁷ Velen gingen weg zonder voldoende financiële middelen, besloten in Mekka te blijven of vonden daar of onderweg hun dood. Dit vroeg dus om een herziening van de maatregelen, wat in de ordonnantie van 6 juli 1859 gebeurde. In deze nieuwe regelgeving werd onder andere besloten dat bedevaartgangers zich zowel voor- als achteraf moesten melden bij het koloniaal bestuur, en zij moesten voldoende (financiële) middelen hebben voor heen- en terugreis.¹⁸ Ook moest een zogenoemd 'hadji-examen' worden afgelegd bij thuiskomst, om aan te kunnen tonen dat zij daadwerkelijk de heilige plaats hadden bezocht, en dus niet ten onrechte zichzelf de hadji-titel toe-eigenden.¹⁹ Ondanks deze striktere regelgeving, bleven de Nederlanders de hadji's nog steeds als een gevaar zien voor het uitvoeren van hun beleid en het handhaven van orde. Zij waren bang dat de pelgrims radicaal gedachtegoed of nieuwe inzichten op zouden doen in Mekka, wanneer zij zich onder medegelovigen uit andere windstreken bevonden. Zoals Tagliacozzo in *The Dutch Empire and the Hajj* betoogt, waren de Nederlanders enerzijds dus bang dat de pelgrims na hun bedevaart een bedreiging zouden vormen voor hun heerschappij in de Archipel, maar durfden zij geen harde maatregelen te nemen uit angst dat die alleen maar averechts zouden werken en

¹⁴ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 19-20.

¹⁵ F.G.P. Jaquet, 'Mutiny en Hadji-Ordonnantie: ervaringen met 19e eeuwse bronnen' in *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 136 no 2/3 (Leiden 1980), 289.

¹⁶ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 21-22.

¹⁷ *Ibidem*, 25.

¹⁸ *Ibidem*, 25-30.

¹⁹ Jaquet, *Mutiny en Hadji-Ordonnantie*, 289.

faciliteerden zij de bedevaart dus waar mogelijk.²⁰ De langzame opkomst van de stoomvaart in de jaren zestig veranderende de tendens binnen de kolonie, en zorgde voor een definitieve verandering in de regelgeving voor bedevaartgangers in de jaren hierna. De stoomvaart zorgde er namelijk voor dat vanaf dat moment niet alleen de elite en gezonde moslims de bedevaart richting Mekka konden maken, maar dat men uit alle klassen, ongeacht sekse of leeftijd, deze tocht kon ondernemen.²¹ Dit kwam doordat de stoomvaartschepen lange afstanden over de oceaan mogelijk maakten, waardoor de reis van enkele maanden ineens verkort werd tot enkele weken. In de eerste jaren van de stoomvaart konden de pelgrims alleen nog gebruik maken van buitenlandse rederijen om in Mekka te komen. De komst van de eerste Nederlandse stoomboten in Nederlands-Indië bestemd voor de bedevaart, liet nog enkele jaren op zich wachten.

K.F Holle

Een belangrijke rol in de beleidsbepaling inzake de bedevaart had Karel Frederik Holle. Hij trad in 1846 als klerk te Tjiandjoer in dienst van het Nederlands bestuur in de kolonie.²² Hij werd benoemd tot adviseur-honorair in 1871, een functie die hij tot zijn dood in 1896 zou blijven bekleden. In zijn jaren hiervoor werkte Holle als theeplanter, waarbij hij al nadrukkelijk opkwam voor de belangen van de inheemse bevolking en hierbij een stem gaf aan hun gedachtegoed jegens de overheidsorganen. Als adviseur bouwde hij hier later op voort en gaf hij de overheid gevraagd en ongevraagd adviezen over inheemse aangelegenheden. Zijn doel was hiermee harmonie te scheppen tussen de inheemse bevolking en het koloniaal bestuur en hij vond onderwijs daarin een belangrijk verlengstuk bij deze toenadering.²³

Holle zou vooral een grote rol gaan spelen wat betreft de islamitische aangelegenheden in de kolonie. Holle trad in dienst bij het gouvernement op een moment dat het aantal pelgrims dat naar Mekka afreisde aanzienlijk steeg. Hij zag met eigen ogen hoe de teruggekeerde hadji's nieuwe moskeeën en andere gebedshuizen bouwden en er zelfs *pasantrens* (scholen voor islamitisch godsonderwijs) verschenen.²⁴ Holle erkende dat de islam nu eenmaal een wereldgodsdienst was die in opkomst was en die niet te stoppen viel. Hij vond ook oprecht niet dat de islam gestopt diende te worden, maar vond wel dat de groei hiervan ordelijk moest verlopen. Zo gaf hij als advies aan de overheid om de moslims de vrijheid van hun godsdienst te garanderen, dat de overheid hierin strikt neutraal diende te blijven en zij hen nimmer moest kwetsen in hun geloofsbeleving. Holle geloofde heilig dat het fanatisme van een moslim toe zou nemen, zodra de band met de (ongelovige) Europeaan zou verslechteren en hij probeerde

²⁰ Tagliacozzo, *The Dutch Empire and the Hajj*, 88-89.

²¹ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 6-7.

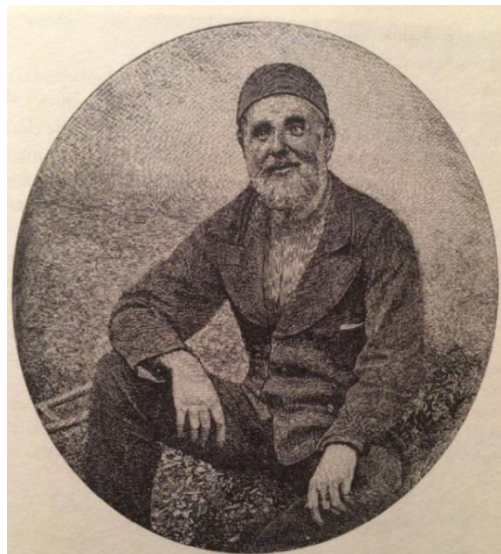
²² T. Van den Berge, *Karel Frederik Holle, Theeplanter in Indie* (Amsterdam 1998) 17-18.

²³ *Ibidem*, 14.

²⁴ *Ibidem*, 221.

daarom de brug te zijn tussen de moslims, vaak waren dit de *panghoeloes* (hoogste moskeebeambtes), en het Nederlands koloniaal bestuur.²⁵

Vanzelfsprekend hield Holle zich ook bezig met de kwestie van de bedevaart. Ondanks dat hij vond dat de regering de moslim met rust moest laten wat betreft het belijden van zijn geloof, vond hij wel dat de bedevaart niet bij uitstek gestimuleerd hoefde te worden. Zo zorgden zijn adviezen ervoor dat de schoolboeken een ontmoedigend beeld van de bedevaart schetsten. Dit had echter geen effect, aangezien de stroom pelgrims juist vermeerderde in de jaren hierna. Dat was reden voor de regering om de controle op de pelgrims op een andere manier te verscherpen. Niet alleen vooraf en achteraf zoals met de 'reispas', maar het liefst zag Holle de pelgrims 'bespied' tijdens hun bedevaart. Holle geloofde er namelijk heilig in dat teruggekeerde hadji's gevaarlijke politieke ideeën naar de kolonie zouden brengen en dacht op deze manier volledig inzicht te krijgen in de ontwikkelingen van de hadji's. Omdat de consul in Djeddah deze taak zelf niet kon volbrengen, liet Holle in 1883 een spion naar Mekka zenden die een verslag over de pelgrims uitbracht. Dit bleef in de jaren hierna een controversieel onderwerp en de spion verdween zelfs tijdelijk uit beeld, om later in 1888 weer voorgedragen te worden.²⁶ Aanleiding hiervoor waren bloederige incidenten in de provincie Banten, die mogelijk beïnvloed waren door panislamistisch gedachtengoed vanuit het Arabisch schiereiland.²⁷



Afbeelding 2: K.F. Holle met zijn fez, waarmee hij veel respect afdwong bij de inheemse bevolking.²⁸

²⁵ Van den Berge, *Karel Frederik Holle*, 222-223.

²⁶ Ibidem, 240-241.

²⁷ M.F. Laffan, "A Watchful Eye"; The Meccan Plot of 1881 and Changing Dutch Perceptions of Islam in Indonesia. In: *Archipel* volume 63 (2002), 79.

²⁸ Van den Berge, *Karel Frederik Holle*, 241.

Hoofdstuk 2: De Nederlandse stoomvaartmaatschappijen

Het moment dat de zeilschepen plaats maakten voor de stoomvaartschepen zorgde voor een grote verschuiving in het aantal pelgrims dat vanuit Nederlands-Indië naar Mekka voer. Waar zij eerder via kleine zeilschepen hun weg naar het heilige land moesten vinden, konden zij nu opstappen op een van de havens in de Indische Archipel, om daar per stoomschip vervoerd te worden naar Djeddah, de haven van waaruit zij hun reis naar Mekka begonnen. Djeddah diende slechts als tussenstop van een lijnverbinding tussen Java en Europa en was zelden de eindbestemming van een stoomboot. In het begin van de stoomvaart waren het voornamelijk Britse, Indiase en Arabische schepen die de pelgrims naar Mekka vervoerden, maar rond 1870 begonnen ook Nederlandse maatschappijen zich hiermee te moeien.

Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'

De eerste stoomboot die onder de Nederlandse vlag tussen Nederlands-Indië en Nederland voer, was van de *Stoomvaartmaatschappij 'Nederland'* (hierna S.M.N.). Deze rederij werd opgericht in mei 1870, in een tijd dat de Nederlandse handel de strijd langzaam aan het verliezen was van de Engelsen. Dit kwam doordat de Nederlandse regering een nogal protectionistische houding innam wat betreft de buitenlandse handel, waardoor er geen sprake kon zijn van een vrije markt. Hier kwam bij dat er in 1825 al een Brits stoomschip vertrok dat via Kaap de Goede Hoop Calcutta bereikte, iets waartoe de Nederlandse stoomschepen op dat moment niet in staat waren. De Engelsen openden tevens een maildienst van Engeland naar Alexandrië in 1840 en ook startte de *Amerikaanse Pacific Mail Steamship Company* in 1867 een dienst tussen Californië en Japan over de Stille Oceaan. Nederland bleef achter met slechts een handvol verbindingen naar nabij gelegen landen als Engeland en Duitsland.²⁹ De plannen voor de aanleg van het Suezkanaal zorgden ervoor dat het debat in Nederland over de handel en de ontwikkeling op het gebied van stoomschepen heropend werd. Voor de handel tussen Nederland en Java betekende het Suezkanaal een verkorting van de vaarafstand met enkele duizenden kilometers. Nederland was echter bang dat de opening van het kanaal zou betekenen dat de Zuid-Europese landen hier de vruchten van zouden plukken en achtte het daarom niet rendabel hierin te investeren.³⁰ Toen vlak voor de opening van het kanaal het besef kwam dat de zeilroute om Kaap de Goede Hoop niet voldoende tegengewicht kon bieden tegen de concurrerende landen, leek een toekomst met Nederlandse stoomschepen op het Suezkanaal onvermijdelijk. Dit was dan ook de grootste reden dat de opkomst van de S.M.N. in een stroomversnelling kwam toen het kanaal op 16

²⁹ I.J. Brugmans, *Tachtig Jaren Varen Met De Nederland* (Den Helder 1950) 1-2.

³⁰ *Ibidem*, 2.

november 1869 voor de scheepvaart werd opengesteld.³¹ Onder leiding van Jan Boissevain lukte het om in 1870 een overeenkomst tot stand te brengen met het Ministerie van Koloniën, waarin stond dat de rederij namens Nederland de grootste verscheper van koloniale producten zou worden. De S.M.N. kreeg de toezegging dat zij per reis een minimale hoeveelheid goederen mocht vervoeren namens de Nederlandse regering. Zij zou hiervoor een standaard vrachtprijs krijgen om zo haar inkomsten te kunnen garanderen.³² In mei 1871 voer het stoomschip *Willem III* uit richting Batavia voor zijn eerste reis namens de S.M.N., maar het ging de volgende dag op zee door een brand ten onder. Op 10 September 1871 kwam het eerste schip van de maatschappij, de *Prins van Oranje*, vanuit Den Helder in Batavia aan na een reis van veertig dagen.³³

naam	Jaar	ton
<i>S.S. Willem III</i>	1871	-
<i>S.S. Prins van Oranje</i>	1871	-
<i>S.S. Prins Hendrik</i>	1871	3000
<i>S.S. Conrad</i>	1872	3000

Tabel 1: Beginvloot van de S.M.N. 1871-1872.³⁴

De S.M.N. begon met vier passagiersschepen, waarvan de *Willem III* dus geen lang leven beschoren was, en ondervond in de beginjaren van haar bestaan ernstige concurrentie van de in 1873 opgerichte maatschappij '*Java*', die met tweederangs schepen goedkopere tarieven kon bieden voor het vervoer naar Java dan de S.M.N. De *Java* profiteerde bovendien van de toenemende interesse van Nederlanders die naar de kolonie af wilden reizen vanwege het uitbreken van de Atjeh-oorlog. Toch was de S.M.N. in staat om met het uitgekeerde dividend in 1875 voldoende geld ter beschikking te stellen, om een overeenkomst te sluiten met de *Java* om vijf schepen van hen te huren, met daarbij de garantie dat *Java* vanaf dat moment geen reizen meer onder eigen naam initieerde.³⁵ Deze huurovereenkomst zorgde er uiteindelijk voor dat de *Java* in 1887 werd geliquideerd en de schepen in handen kwamen van de S.M.N. Ook zorgde de komst van de *Stoomvaart Maatschappij Insulinde* in 1881 voor een nieuwe speler op het strijdtoneel. Op dat moment had de S.M.N. reeds veertien schepen en de *Insulinde* zes.³⁶ Ondanks de vele diensten die de *Insulinde* voer, bleek ook deze rederij niet bestand tegen de langzaam groeiende kracht van de S.M.N. en werd gedwongen in 1886 haar bestaan op te geven. Ook de in

³¹ D.G. Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië; Tweede druk deel IV* (Leiden 1921) 117.

³² Brugmans, *Tachtig Jaren Varen Met De Nederland*, 8.

³³ Ibidem, 19.

³⁴ M.G. de Boer, *Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920* (Amsterdam 1920) 31,36.

³⁵ Brugmans, *Tachtig Jaren Varen Met De Nederland*, 16.

³⁶ Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, 117.

1887 opgerichte *Stoomvaart Maatschappij Holland* redde het niet. Deze dochteronderneming van de *Nederlands-Indische Stoomvaart Maatschappij* was in handen van de Engelsen en nam het vervoer van passagiers en handelswaren binnen de Indische Archipel voor haar rekening. In 1889 gingen deze beide maatschappijen in zee met de S.M.N. en de *N.V. Rotterdamsche Lloyd*; de andere grote stoomvaartmaatschappij waarmee de S.M.N. later een nauw samenwerkingsverband onderging.³⁷

N.V. Rotterdamsche Lloyd

De zeilvloot van Willem Ruys was in de negentiende eeuw een grote speler binnen de Nederlandse scheepvaart. Deze maakte al lange tijd zeilvaarten op de Indische Archipel in samenwerking met de *Nederlandsche Handel Maatschappij*.³⁸ Al in 1844 voer het enorme barkschip *de Drie Gebroeders* van deze firma uit, met als bestemming Batavia.³⁹ Toen Willem Ruys Jr. in 1861 toetrad tot het bestuur van deze firma, veranderde niet alleen de naam in *Willem Ruys & Zonen*, maar veranderde ook langzaam de mentaliteit binnen het bedrijf. Willem Ruys Jr. raakte door de opening van het Suezkanaal dusdanig geïnspireerd dat hij besloot de bestaande zeilvloot langzaam te liquideren en te kijken naar de mogelijkheden voor het aankopen van stoomschepen. Het eerste schip, de *Ariadne*, werd in 1869 aangeschaft en kwam in het najaar van 1870 officieel ter vaart.⁴⁰

Door toedoen van Engels kapitaal werd de firma in 1875 omgevoerd tot de *Stoomboot Reederij Rotterdamsche Lloyd*. Door de kapitaalinjectie van de Engelse *Commercial Steamship Company* was de maatschappij veroordeeld tot het varen onder Engelse vlag. Dit was tevens het moment dat de eerste boot uit deze vloot, de *Groningen*, op 7 maart van datzelfde jaar via Southampton naar Java voer.⁴¹ Enkele jaren later, in 1881, werd er in Rotterdam een andere stoomvaartmaatschappij opgericht, de *Stoomvaart Maatschappij Rotterdam*.⁴² Uit samenvoeging van deze nieuwe maatschappij met de firma van Willem Ruys Jr. werd op 15 juni 1883 de naamloze vennootschap *Rotterdamsche Lloyd* opgericht, met als doel geregelde diensten te faciliteren op Nederlands-Indië.⁴³ Op dat moment telde de maatschappij negen schepen, waarvan er zeven geschikt bevonden werden voor de vaart op Indië. De andere twee, de *Ariadne* en de *Senior*, werden hoofdzakelijk als vrachtboten ingezet op Europese wateren.⁴⁴

³⁷ Stibbe, *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië*, 117.

³⁸ Brugmans, *Tachtig Jaren Varen Met De Nederland*, 17.

³⁹ A. Voogd, *De Scheepvaart op Indië en de Rotterdamsche Lloyd* (Amsterdam 1924) 51.

⁴⁰ F.W.G. Leeman, *120 Jaar Zeevaart: Van Barkschip tot "Willem Ruys"* (Rotterdam 1961) 83.

⁴¹ A. Hoyneck van Papendrecht, *De Zeilvloot van Willem Ruys Jan Danielszoon en de Rotterdamsche Lloyd* (Rotterdam 1933) 74.

⁴² Leeman, *120 Jaar Zeevaart*, 98.

⁴³ Ibidem 117-118.

⁴⁴ F. de Goey, *Vaart op de Insulinde* (Rotterdam 1991) 67.

naam	ton	P.K.	kosten in f
<i>Drenthe</i>	2500	1200	410.000.-
<i>Gelderland</i>	2500	1200	450.000.-
<i>Utrecht</i>	2500	1200	470.000.-
<i>Zuid-Holland</i>	2500	1200	533.000.-
<i>Batavia</i>	2500	1200	575.000.-
<i>Samarang</i>	2500	1200	580.000.-
<i>Soerabaya</i>	2500	1200	575.000.-
<i>Ariadne</i>	1700	500	225.000.-
<i>Senior</i>	1200	500	215.000.-

Tabel 2: Vloot Rotterdamsche Lloyd bij aanvang in 1883.⁴⁵

Voordat de *N.V. Rotterdamsche Lloyd* werd opgericht, waren Willem Ruys & Zonen al lange tijd achter de schermen in onderhandeling met de S.M.N. Uit deze onderhandelingen volgde een samenwerking in 1879 tussen de twee rederijen, waarbij zij middels een beurtelingse dienst vanuit Rotterdam en Amsterdam naar Nederlands-Indië zouden varen. Hierbij werd afgesproken dat zij gelijke tarieven zouden berekenen voor de overtocht, zodat het geen concurrentiestrijd tussen de twee maatschappijen werd. Er was zelfs even sprake van een mogelijke samensmelting van de *Rotterdamsche Lloyd* en de S.M.N., om zo de heersende concurrentie vanuit Engeland te kunnen bestrijden, maar de voorkeur werd toch gegeven aan twee afzonderlijke bedrijven die op de Indische Archipel zouden varen. Beide waren namelijk bang dat wanneer zij tot één maatschappij over zouden gaan, er wel weer een andere Nederlandse maatschappij zou ontstaan die de concurrentiestrijd aan zou gaan.⁴⁶ Deze concurrent kwam er echter alsnog. De uit Liverpool afkomstige Alfred Holt startte ook een goederendienst vanuit Java naar Southampton en Amsterdam, onder de naam van *Nederlandsche Stoomvaartmaatschappij Oceaan*. De verstandhouding tussen deze drie rederijen was echter uitstekend te noemen, ondanks de onderlinge concurrentie.⁴⁷ In 1893, exact tien jaar na de oprichting van de maatschappij, bestond de vloot van de *N.V. Rotterdamsche Lloyd* uit twaalf schepen, exclusief de *Ariadne* en de *Senior*.⁴⁸

De beginjaren van de Nederlandse stoomvaart zijn dus ronduit roerig te noemen. Vele maatschappijen ontstonden en verdwenen, sommigen smolten samen. Ook vergingen er in de beginperiode enkele stoomschepen van beide maatschappijen door technische mankementen. Ondertussen stagneerde ook de omvang van goederen dat vanuit Java naar Nederland vervoerd kon worden, ondanks het contract dat de S.M.N. met de Nederlandse regering had afgesloten voor een minimale hoeveelheid goederen per overtocht. Deze regeringsgarantie verviel dan ook

⁴⁵ Van Papendrecht, *De Zeilvloot van Willem Ruys Jan Danielszoon en de Rotterdamsche Lloyd*, 80.

⁴⁶ De Goey, *Vaart op de Insulinde*, 68.

⁴⁷ De Boer, *Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920*, 65.

⁴⁸ De Goey, *Vaart op de Insulinde*, 69.

in 1875 in verband met de liquidatie van het cultuurstelsel op Nederlands-Indië.⁴⁹

Van groot belang in de geschiedenis van de Nederlandse stoomvaart was de oprichting van de *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (hierna K.P.M.). Deze maatschappij werd door toedoen van de S.M.N en de *Rotterdamsche Lloyd* opgericht in 1888 om een deel van de schepen van de *Nederlands-Indische Stoomvaart Maatschappij* over te nemen. Deze Engelse maatschappij zorgde toen nog voor de verspreiding van producten binnen de Indische Archipel. De twee Nederlandse rederijen hadden er erg veel baat bij wanneer deze lijnen in Nederlandse handen zouden komen, zodat zij duidelijke tariefafspraken konden maken over de handel binnen de Archipel.⁵⁰ De overeenkomst tussen de K.P.M. en de twee Nederlandse rederijen zorgde voor een snelle doorstroom van goederen naar andere havens in de Archipel. Dit kwam de Nederlandse regering ook ten goede, omdat het gezag in de buitengewesten hiermee verstevigd kon worden.⁵¹ De samenwerking had als resultaat dat de hoeveelheid handel vanuit Nederlands-Indië naar Nederland ook weer steeg. Waar de lasten tussen 1885 en 1889 nog 37.177 ton waren, waren deze tussen 1895 en 1899 al gestegen tot 52.886 ton. Dit was het gevolg van de economische expansie in de kolonie. De invloed van gouverneur-generaal Van Heutz stimuleerde de investeringen in de kolonie op het gebied van olie, rotan, rubber en noten en zorgde voor een grotere exploitatie vanuit de buitengewesten naar Nederland.⁵²

Pelgrims op de Nederlandse Rederijen

Het vervoer van pelgrims vanuit Nederlands-Indië naar Djeddah voor de bedevaart is een belangrijk onderdeel geweest voor de Nederlandse rederijen. In de eerste tumultueuze jaren van de maatschappijen, zoals hierboven al beschreven, was het faciliteren van de pelgrims nog van geringe betekenis, waardoor de exacte aantallen van meereizende pelgrims erg onduidelijk blijft in de beschikbare administratie hierover. Het geringe aantal pelgrims had verschillende redenen. Enerzijds kwam dit doordat de Nederlandse regering de bedevaart niet stimuleerde op dat moment, misschien in enige zin zelfs tegenwerkte zoals we in hoofdstuk 1 zagen. Anderzijds waren de passagiersschepen die de hadji's mee moesten nemen vanuit Java vaak nog niet erg geschikt om pelgrims te vervoeren, vergeleken met de nieuwere vrachtschepen jaren later. De eerste stoomschepen boden vaak niet voldoende bewegingsruimte en mogelijkheden voor de pelgrims tot een comfortabele reis.⁵³ Bovendien boden niet alle schepen een tussenstop aan te Djeddah, maar enkele honderden kilometers verderop te Suez. Dit was voor bedevaartgangers

⁴⁹ Brugmans, *Tachtig Jaren Varen Met De Nederland*, 19-20.

⁵⁰ De Boer, *Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920*, 20.

⁵¹ Brugmans, *Tachtig Jaren Varen Met De Nederland*, 21.

⁵² De Goey, *Vaart op de Insulinde*, 71.

⁵³ De Boer, *Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920*, 51.

nog een reden om voor andere (buitenlandse) rederijen te kiezen, die bijvoorbeeld wel direct op Djeddah voeren. De eerste bloei van het pelgrimverkeer dateert rond de jaren 1880, maar de echte piek is zo'n vijftien jaar later rondom 1895 (zie tabel 3). Dit is de periode dat de Nederlandse regering de stroom pelgrims steeds beter begint te faciliteren en de regelgeving steeds strikter wordt, waardoor gegevens ook beter gedocumenteerd en bewaard zijn gebleven. Hierover meer in hoofdstuk 3.

Ondanks dat de pieken aan het einde van de negentiende eeuw liggen, betekent dit niet dat er nauwelijks bedevaartgangers naar Mekka trokken voor die tijd. Wel is er een duidelijke transitie te zien in de manier waarop zij daarheen trokken. Zo kwamen er in 1859 ongeveer 16.800 pelgrims de regio rondom Mekka over land binnen via karavanen, terwijl het aantal dat over zee binnenkwam dat jaar 14.335 bedroeg. In 1903 kwamen er over land slechts 7.000 pelgrims binnen en kozen 33.000 pelgrims massaal voor een reis via zee.⁵⁴ Volgens de koloniale verslagen trokken er in 1872, relatief kort na de opkomst van de stoomvaart in zijn algemeenheid, al 5.360 pelgrims vanuit Nederlands-Indië naar Mekka voor de bedevaart.⁵⁵

Jaar	Vertrokken	Teruggekeerd	Jaar	Vertrokken	Teruggekeerd
1869	2.855	2.587	1885	4.760	4.197
1870	3.258	2.749	1886	2.663	2.171
1871	3.502	2.433	1887	2.671	2.102
1872	5.360	2.133	1888	4.431	3.469
1873	3.833	4.760	1889	3.406	2.513
1874	4.801	3.087	1890	5.785	3.854
1875	5.655	3.254	1891	6.547	4.254
1876	5.106	4.095	1892	7.466	5.069
1877	6.893	4.098	1893	8.663	5.646
1878	5.632	4.592	1894	8.181	5.937
1879	5.438	3.714	1895	11.570	5.222
1880	10.179	3.689	1896	9.110	8.761
1881	4.524	7.029	1897	7.100	9.274
1882	4.450	3.398	1898	8.966	7.325
1883	4.922	4.153	1899	6.838	Onbekend*
1884	4.568	3.911	1900	5.068	5.677

Tabel3: Bedevaartcijfers vanuit Java, Madura en de Buitengewesten tussen 1869-1900.⁵⁶

* 'Aan den terugvoer der pelgrims, welke plaats vond tusschen 5 Mei en 16 Juni 1899, namen in 't geheel geen schepen onder Nederlandsche vlag deel' ⁵⁷

⁵⁴ J.H. Ziesel, *De Pelgrims-Quarantaine in de Roode Zee* (Amsterdam 1929) 11-12.

⁵⁵ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 32.

⁵⁶ Koloniale Verslagen Nederlands (Oost-)Indië 1870-1901, Ministerie van Koloniën, via www.statengeneraaldigitaal.nl

⁵⁷ Koloniaal Verslag 1900, 104.

Met welke maatschappij en via welke haven deze pelgrims de overtocht precies maakten, is echter niet helemaal duidelijk. In deze tijd ontbrak het namelijk nog aan duidelijke regelgeving vanuit de overheid en waren de pelgrims aangewezen op eigen initiatief wat betreft de maatschappij waar zij mee voerden. Zo waren er veelal Arabische exploitanten die het vervoer van de pelgrims op zich namen in deze periode. Zij zagen de pelgrims echter als een instrument om snel geld mee te verdienen en waren daarom nauwelijks te vertrouwen in hun aangeboden faciliteiten. Het kwam geregeld voor dat een Arabische rederij zijn passagiers zomaar ergens onderweg aan wal zette, zodra zij de vrachtpenningen hadden ontvangen, waardoor de bedevaartgangers vanaf dat moment op zichzelf aangewezen waren om te overleven.⁵⁸ Arabische rederijen boden in deze jaren echter wel een rechtstreekse verbinding aan op Djeddah vanuit Singapore, daar waar de Nederlandse maatschappijen geen directe verbinding op Djeddah boden. Zij boden een tussenstop te Suez, waarna de pelgrims met schepen van de *Compagnie des paquebots Khédivié* verder vervoerd werden van Suez naar Djeddah.⁵⁹ Uit de consulaire jaarverslagen van het Ministerie van Buitenlandse Zaken in Djeddah blijkt, dat het schip *Spartan* onder leiding van kapitein A. Bik het eerste geregistreerde Nederlandse schip is dat namens de Willem Ruys & Zn (later Rotterdamse Lloyd) op 26 oktober 1874 aankwam in Suez met 350 pelgrims aan boord.⁶⁰ De eerste Nederlandse maatschappij die een rechtstreekse verbinding aanbood tussen Nederlands-Indië en Djeddah was de *Java* later dat jaar, die op dat moment nog los opereerde van de S.M.N.⁶¹

⁵⁸ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 166.

⁵⁹ Ibidem, 169.

⁶⁰ Nationaal Archief, Den Haag, Consulaat Djeddah 2.05.53, microfilm 133

⁶¹ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 168.

Jaar	Aantal reizen	Passagiers naar Java	Passagiers vanuit Java	Tot Suez	Vanaf Suez
1870	* 1				
1871	6				
1872					
1873	20	3.227	1.208		
1874	** 17	1.981	1.268		
1875	26	3779	2191		
1876	31	4589	2491	383	
1877		4384	2521	673	
1878	16	3330	3011	527	
1879		3567	3480	709	
1880	26	2950	4273	1603	
1881		2775	3738	568	
1882	30	3279	3687	479	
1883	34	2736	2056	1012	
1884	34	3644	3382	***1248	738
1885	35	3800	4748	2198	1024
1886	35	3644	3382	1248	738

Tabel 4: Overzicht passagiersaantallen S.M.N. 1870-1886.⁶²

* *Stoomschip Willem III vertrok wel, maar haalde Batavia niet*

** *Waarvan 1 gecharterd (Engelse schip Warrior)*

*** *Vanaf dit jaar waren de diensten rechtstreeks op Djeddah i.p.v. Suez*

⁶² Nationaal Archief, Den Haag, Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), nummer toegang 2.20.23, inventarisnummer 391, Jaarlijkse verslagen aan de aandeelhouders 1871-1886

Hoofdstuk 3: Nederlandse stoomvaart en het koloniaal beleid

Nu we hebben gezien hoe de Nederlandse stoomvaartmaatschappijen zijn ontstaan en hoe zij zich hebben gemanifesteerd te midden van het geweld van andere (buitenlandse) concurrenten, is het tijd om de bedevaart in het perspectief van de Nederlandse overheid te plaatsen. Zoals in de eerdere hoofdstukken al aangehaald, vond de Nederlandse koloniale overheid de bedevaart in eerste instantie allerm minst interessant. Toen bleek dat de belangen van een strikt gereguleerde bedevaart toch groter waren dan aanvankelijk gedacht, begon de overheid meer bemoeienis te vertonen en trad zij steeds meer naar de voorgrond. De belangen van de overheid aangaande de bedevaart zijn wat mij betreft onder drie aspecten te bezien, bij welke de stoomvaartmaatschappijen een grote rol hebben gespeeld: sanitaire maatregelen, sociale maatschappelijke ontwrichting en de ontwikkeling van het panislamisme. Hieronder volgt een schets van deze drie 'angsten' van de overheid en beschrijf ik hoe de Nederlandse stoomvaartmaatschappijen hierop anticipeerden of indien van toepassing hiervoor duidelijke instructies kregen van het koloniaal bestuur.

Epidemieën en hygiëne

De eerste kwestie waarover de Nederlandse regering enige vorm van bemoeienis toonde was die rondom de gezondheid van pelgrims en daarmee de gezondheid van de eigen inwoners in de kolonie. Het kwam geregeld voor dat een pelgrim de bedevaart met de dood moest bekopen, omdat hij of zij in aanraking kwam met een ziekte die op dat moment heerste op het Arabisch schiereiland, ook wel de Hidjaz genoemd. Deze Hidjaz kampte frequent met epidemische ziekten omdat hier vele mensen uit verschillende windstreken bij elkaar kwamen en dus verschillende ziekten met zich meedroegen. Dit gebied kon dan ook tot een van de ongezondste streken van de Oriënt gerekend worden, gezien het veelvuldig voorkomen van koorts epidemieën, cholera, malaria en andere tropische ziektes.⁶³ In de vroege negentiende eeuw was er vrijwel geen enkele regelgeving wat betreft hygiëne door de Arabische, Indische en Engelse exploitanten van de bedevaart. Zij wilden louter zoveel mogelijk passagiers vervoeren om daarmee een zo groot mogelijke winst op te strijken.⁶⁴ Wanneer maar één pelgrim een ziekte bij zich droeg, was de kans op besmetting van medereizigers op hetzelfde schip enorm groot vanwege de kleine ruimtes waarin zij zich bevonden. Dit in combinatie met de extreme hitte, het vieze drinkwater en de slechte voeding aan boord vergrootte de kans op besmetting alleen maar. Wanneer iemand een besmetting opliep in de Hidjaz, was de kans groot dat hij of zij deze verspreidde tijdens de terugtocht naar huis. Dit leidde er toe dat een grote groep besmette pelgrims

⁶³ Patah, *De medische zijde van de bedevaart naar Mekkah*, 5.

⁶⁴ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 76.

terugkwam van de bedevaarttocht en dat de kans bestond dat deze besmetting vervolgens weer doorgegeven werd aan de lokale gemeenschap.

De Turkse sultan Mahmoed II was de eerste die initiatief toonde in 1838 om iets te doen aan dit probleem. Hij riep een soort sanitaire gezondheidsraad in het leven, die maatregelen moest nemen om zoveel mogelijk besmettelijke ziekten buiten de deur te houden, in dit geval Constantinopel.⁶⁵ Dit plan zag er op papier echter beter uit dan in de praktijk. De uitvoering van de maatregelen liet te wensen over vanwege het incapabele personeel hiervoor. Toch heeft deze poging er wel toe geleid dat de sanitaire kwestie werd opgemerkt bij het koloniaal bestuur in Nederlands-Indië en dat ook zij, bovendien beter doordachte, maatregelen voor in de Hidjaz wilden maken. Ondertussen werden er al wel geneeskundige diensten opgezet op verschillende plekken in de Hidjaz, die de gezondheidstoestand van pelgrims moesten monitoren. Voor de pelgrims had dit tot gevolg dat zij een tarief van 10 piasters moesten betalen aan zogenoemde sanitaire rechten. Deze sanitaire toeslag diende geïnd te worden door de gezagvoerders van de schepen die de bedevaartgangers vanuit Nederlands-Indië vervoerden, en zij werden hiervan in 1871 op de hoogte gebracht.⁶⁶ Deze toeslag had echter geen direct effect op de gezondheidstoestand en heersende epidemieën, maar zorgde wel voor een gedetailleerde statistiek van het aantal bedevaartgangers en de toestand van hun gezondheid, welke later gebruikt kon worden voor beter uitgewerkte maatregelen.

Wat bijvoorbeeld volgde was dat er in 1884 een quarantaine-station in de Rode Zee werd geopend op het eilandje Kamaran, zo'n 450 mijl ten zuiden van Djeddah. Dit eiland zou gebruikt moeten worden om geïnfecteerde pelgrims op te vangen en ze daar uit te laten zieken, zodat ze niet direct met gezonde pelgrims in aanraking zouden komen. Tot 1891 was Kamaran tamelijk primitief en zorgden de gebrekkige voorzieningen ervoor dat de pelgrim slechts in isolement leefde op het eiland, in plaats van dat hij daadwerkelijk genas van zijn ziekte.⁶⁷ Na 1891 werd de quarantainevoorziening op het eiland aangevuld met desinfectieovens die het mogelijk maakten ziektes daadwerkelijk te bestrijden. Tijdens een sanitaire conventie in Parijs enige jaren later in 1894, werden de eerste internationale maatregelen genomen betreffende de mogelijkheden tot quarantaine bij ziekten. Deze werden verder uitgewerkt en herzien in daaropvolgende conventies en bijeenkomsten in Venetië in 1897, en later volgde in 1912 en 1920 nog striktere internationale regelgeving voor zowel de schepen als de aankomststations in de Hidjaz.⁶⁸ Het dagboek van de regent van Bandoeng, uit de jaren 1920, geeft dien aangaande een accurate sfeerbeschrijving van het proces dat een aangekomen pelgrim op Kamaran moest doorlopen:

⁶⁵ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 77-78.

⁶⁶ *Ibidem*, 81.

⁶⁷ *Ibidem*, 81.

⁶⁸ *Ibidem*, 82-83.

“... Daarna begon het ontschepen van de pelgrims die in prauwen werden geladen en door de stoombarkas naar den wal werden gesleept. Zwangere vrouwen en ouden van dagen, half versuft door het verblijf aan boord, lieten zich maar gaan en droegen geduldig de moeilijkheden, die zij ondergingen.... Schunnig gekleede verpleegsters van Arabische en Neger-afkomst liepen rond. Het lijk van een Sumatraansche vrouw lag op den grond uitgestrekt dichtbij den dokter. Zij was bezweken, nadat zij stuiptrekkende aan wal was gegaan, ze werd op een brancard weggevoerd, waarna de dokter den dood constateerde. Alle pelgrims werden ontkleed, gebaad en daarna mochten zij door naar de quarantaineloodsen. Voor het bad (in lysol) kreeg ieder een roodkatoenen saroeng en ik was benieuwd of mij hetzelfde zou overkomen.”⁶⁹

Toch werden er vóór deze internationale afspraken al ordonnanties opgesteld door de Nederlandse regering, wat betreft voorzorgsmaatregelen voor pelgrimsschepen die vanuit de Hidjaz terug naar Nederlands-Indië kwamen. De eerste ordonnantie uit 1872 had betrekking op de schepen die meer dan twintig inlandse passagiers aan boord hadden en vertrokken van en naar de havens van Batavia, Semarang, Soerabaja, Makassar, Padang en Oelèë-Lheuë. In deze ordonnanties werden al strikte eisen aan de schepen gesteld wat betreft de opvarenden. Zo moest een passagier een minimale hoeveelheid ruimte hebben aan boord en moesten de schepen bij uitvaart een uitklaring verkrijgen waarin stond dat het schip voldeed aan de nodige veiligheidsnormen. Ook moest er een minimale voorraad levensmiddelen, brandhout en voldoende drinkwater aanwezig zijn aan boord en diende de medicijnkast volledig bevoorrad te zijn.⁷⁰ Vanaf 1893 diende er verplicht een geneesheer mee te reizen, indien er meer dan tweehonderd mensen werden vervoerd naar het buitenland.⁷¹ Zo bevatte de pelgrimsordonnantie van 1898 zelfs nieuwe maatregelen om de gezondheid aan boord vóór het vertrek uit Nederlands-Indië te stimuleren. Zo konden pelgrims kosteloos worden ingeënt door de havenarts tegen pokken, cholera, tyfus en bacillaire dysenterie, en werden de hoofden van gewestelijke besturen verplicht om de pelgrims vooraf te wijzen op het nut van vaccinatie tegen deze besmettelijke ziekten. Verder hadden zij ook als taak om de pelgrims vooraf in te lichten over de grote gevaren waaraan zij zich zouden blootstellen, wanneer zij de bedevaart zouden ondernemen.⁷²

Bij al deze sanitaire maatregelen speelden de stoomvaartmaatschappijen een grote rol. Zij waren degenen die de pelgrims uiteindelijk vervoerden, en het overzicht aan boord hadden over hun gezondheid. Zo bestond er een regelgeving voor de bemanning van de Nederlandse rederijen, waarin exact stond wat er gedaan moest worden in het geval van een calamiteit aan

⁶⁹ G.A. van Bovene, *Mijn reis naar Mekka: naar het dagboek van den regent van Bandoeng Raden Adipati Aria Wiranatakoesoema* (Bandoeng 1888) 27-28.

⁷⁰ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 119-120.

⁷¹ *Ibidem*, 121.

⁷² *Ibidem*, 122.

boord. Zo staat in deze regelgeving het protocol wanneer er iemand aan boord verschijnselen van een ziekte vertoonde, wanneer iemand kwam te overlijden en hoe de gezondheidsonderzoeken bij aankomst in Djeddah/Batavia dienden te verlopen. Wanneer een pelgrim bij terugkomst een besmettelijke ziekte met zich mee droeg, diende de bemanning dit bij de binnenkomst van de haven kenbaar te maken door een gele vlag te hissen of na zonsondergang twee brandende lantaarns aan de voorkant van het schip te laten branden. Op deze manier wist het personeel dat er een protocol afgewerkt moest worden, waarbij de besmette pelgrim bij het verlaten van het schip overgebracht moest worden naar een afzonderlijke plek, waar diens kleren ontsmet zouden worden.⁷³ Verder gold er daarna een ontsmettingsreglement, waarbij het schip ontsmet diende te worden met een sublimaatoplossing (oplossing van kwiksulfaat en keukenzout, dat vroeger als desinfectiemiddel gebruikt werd), dat over alle hutten en gemeenschappelijke ruimtes verspreid diende te worden.⁷⁴ Of de angst voor besmetting onder de eigen bevolking uiteindelijk reëel was, valt niet te concluderen. Geen van mijn gebruikte bronnenmateriaal wijst er daadwerkelijk op dat er epidemieën verspreid werden in de Indische Archipel door toedoen van een besmette hadji afkomstig van een Nederlands schip.

Sociaal maatschappelijke ontwrichting

Naast haar bezorgdheid om de gezondheid van zijn inwoners, was de overheid ook bang voor de sociaal-maatschappelijke gevolgen die een bedevaart zou kunnen hebben voor zowel de bedevaartganger zelf, als voor zijn directe omgeving. Allereerst was het koloniaal bestuur bang dat de hadji's niet meer terugkeerden van hun bedevaart, en dat daarmee 'Nederlands' geld achterbleef in Mekka. Toch kwamen er vóór 1852 jaarlijks juist méér mensen terug van de bedevaart dan dat er heengingen. Vaak kwamen er arme 'gelukszoekers' vanuit de Hidjaz of andere streken mee naar Nederlands-Indië, om hier een nieuw bestaan op te bouwen. Deze kwesties vielen echter dusdanig lastig te controleren, dat het bestuur maatregelen nam door zowel de geldstromen als het aantal bedevaartgangers beter in kaart te brengen. In de jaren hierna is er een verschuiving zichtbaar op het gebied van het aantal bedevaartgangers dat terugkeerde. Zo gingen er volgens de officiële bronnen in 1853 1.129 moslims naar Mekka, en keerden er slechts 705 terug. In 1858 keerden er zelfs maar 1.710 van de 3.718 terug naar Nederlands-Indië.⁷⁵ Waar de Nederlandse overheid voornamelijk bang voor was, was dat de hadji's die daar achterbleven het grootste gedeelte van hun kapitaal vanuit de kolonie meenamen. Vaak waren het oude mensen die hun laatste levensdagen nog wilden doorbrengen,

⁷³ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 122-123.

⁷⁴ A.D.H. Heringa, *XIV Ontsmettingsreglement*, *Staatsblad no 215* (Buitenzorg 1898) 27.

⁷⁵ Jaquet, *Mutiny en Hadji-Ordonnantie*, 289.

daar waar de overheid hen niet meer zou storen. Zo schrijft Hurgronje hierover in 1909: “Nooit hebben zij hier [in Mekka] dat pijnlijke gevoel van achteruitzetting, dat de meer ontwikkelden onder hen thuis bekruipt in de vele gevallen, waarin zij eraan herinnerd worden te behoren tot die soort van ingezetenen, die onze administratie aanduidt als 'inlanders en met hen gelijkgestelden’”.⁷⁶

Niet alleen diegenen die in de Hidjaz achterbleven zorgden voor een verplaatsing van kapitaal, ook diegenen die terugkwamen lieten daar vaak dusdanig veel kapitaal achter, wat de regering zorgen baarde. Een bedevaart van enkele maanden is niet alleen het betalen van de overtocht, maar ook het onderhouden van jezelf tijdens die maanden. Hieronder volgt een tabel van de enorme hoeveelheden kapitaal die de hadji's met zich meebrachten op bedevaart. Veel hiervan werd ter plekke opgebruikt en kwam dus niet ten goede van de economie in de Archipel.

Jaar van Bedevaart	Aantal pelgrims	Totaal meegevoerde waarde in f	Gemiddeld per pelgrim in f
1872	5.360	1.392.113	445
1873	3.833	1.317.093	499
1874	4.801	2.392.003	651
1875	5.655	2.100.944	485
1876	5.106	1.768.429	485

Tabel 5: Meegevoerde bedragen door pelgrims op bedevaart.⁷⁷

Van dit kapitaal werd er zoals gezegd een groot deel opgebruikt aan het bekostigen van de levensbehoeften in de Hidjaz tijdens de bedevaart. Vaak maakten de hadji's al hun geld op tijdens de bedevaart, waardoor zij genoodzaakt waren kredieten tegen enorme rente aan te vragen bij zogenoemde 'sjechs', om zo hun terugtocht naar Batavia te kunnen bekostigen. Omdat de hadji's geen garantie konden bieden deze lening daadwerkelijk terug te kunnen betalen, bekostigden deze 'sjechs' vaak de overtocht tot aan Singapore, waarna de hadji's daar verplicht op plantages van naaste verwanten moesten werken om de schulden af te lossen. Hierbij verdienden de hadji's 4 dollar per maand, waarvan 2 dollar werd ingehouden als afbetaling van de rente. Dit resulteerde vaak in jarenlange slavernij op de plantages onder erbarmelijke omstandigheden.⁷⁸

Er kan dus gesteld worden dat de bedevaart een economisch verlies betekende voor Nederlands-Indië. Niet alleen kapitaal verdween naar de Hidjaz, ook keerden hadji's vaak niet terug omdat zij in situaties van slavernij verwickeld raakten door openstaande schulden. Een algeheel verbod op de bedevaart op dat moment was echter niet wenselijk, daarom zocht het Nederlands bestuur naar een alternatief. Dit alternatief kwam er in 1874, in samenwerking met

⁷⁶ Jaquet, *Mutiny en Hadji-Ordonnantie*, 285.

⁷⁷ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 32.

⁷⁸ *Ibidem*, 35.

de stoomvaartmaatschappijen in de vorm van het retourbiljettensysteem. Dit systeem zorgde ervoor dat de bedevaartganger voor aanvang van zijn of haar reis, de betaling reeds had verricht voor zowel de heen- als terugreis bij een van de Nederlandse rederijen. Voorafgaand aan dit systeem betaalden de pelgrims nog in twee etappes voor hun reis. Zo betaalden zij vooraf hun ticket tot aan Djeddah, en moesten zij ter plekke nog een vervoersbewijs aanschaffen voor de terugtocht.⁷⁹ Dit leidde ertoe dat de hadji's vaak niet genoeg geld overhielden na de bedevaart om dit retourbiljet aan te schaffen en zij dus genoodzaakt waren zich tot een sjech te wenden, wat zoals hierboven reeds beschreven vaak tot slavernij leidde, óf zelfs tot de keuze om achter te blijven in de Hidjaz om daar een bestaan op te bouwen. Zowel de Nederlandse regering als de hadji's waren gebaat bij het invoeren van dit systeem. Zo waren de hadji's beschermd voor hun eigen koopzucht en uitgavepatroon en konden zij ten allen tijde terugkeren naar de kolonie. Anderzijds was de regering ervan gegarandeerd dat het geld van de bedevaartgangers voor het vervoer bij de Nederlandse rederijen terecht kwam, wat indirect ten goede kwam aan de Nederlandse economie. Voorheen kochten hadji's hun retourtickets vaak via sjechs in Mekka die ze middels goedkopere bevriende buitenlandse rederijen, via een omweg en vele tussenstops terug in de Indische Archipel bracht. De eerste Nederlandse rederij die het retourbiljettensysteem in werking stelde, was de *Java* die in 1874 dit systeem verplicht stelde voor reizen met hun onderneming, om zo te voorkomen dat hadji's in Mekka achterbleven wegens geldgebrek.⁸⁰ In 1882 volgden ook de S.M.N. en de *Rotterdamsche Lloyd* met dit retourbiljettensysteem, echter was het daar op dat moment nog optioneel.⁸¹ Ook zij stelden uiteindelijk in 1897 dit systeem verplicht op hun reizen, waardoor het pelgrimvervoer in Nederlands-Indië op dat moment volledig in handen was van Nederlandse rederijen, gezien zij ook voor de terugreis de concurrentie vanaf dat moment uit wisten te sluiten.⁸²

Behalve het bovengenoemde retourbiljettensysteem, was er nog een ander alternatief om de hadji's thuis te krijgen. Dit alternatief was het verzoek van de consul aan de Nederlandse stoomvaartmaatschappijen, om een tiental gratis retourpassen beschikbaar te stellen voor hadji's die niet de middelen hadden om de passage naar huis te kunnen bekostigen. In 1897 maakten de directies van zowel de S.M.N. als de *Rotterdamsche Lloyd* een regeling, die op 'elke honderd betalende passagiers aan twee onvermogenende kosteloos vervoer toestond'. Op deze manier probeerden de regering en de stoomvaartmaatschappijen nog enig tegengewicht te bieden tegen de sjechs met slechte bedoelingen tegenover hadji's die daar gestrand waren.⁸³

⁷⁹ Eisenberger, *Indië en de bedevaart naar Mekka*, 36.

⁸⁰ *Ibidem*, 174.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² *Ibidem*, 180.

⁸³ *Ibidem*, 35.

Panislamisme

De laatste angst, misschien wel de grootste van allemaal, was de angst voor het toenemen van het panislamisme in de Nederlandse kolonie. Aanhangers van dit panislamistische gedachtegoed streven naar een vereniging van alle moslims binnen één groot moslimkalifaat. Ondanks dat dit streven niet geheel haalbaar werd geacht door de Nederlandse regering, volgens wie dit antikoloniale islam verzet namelijk ongecoördineerd was, waren zij wel bang dat dit gedachtegoed de loyaliteit van haar islamitische burgers ernstig aan zou tasten ten opzichte van de Nederlanders.⁸⁴ Gebeurtenissen in Brits-Indië in 1857-58 en de slachtingen van Christenen in Djeddah in 1858 en in Damascus in 1860, zorgden ervoor dat de angst voor het panislamistisch gedachtegoed, teruggebracht vanuit Mekka, al geruime tijd aanwezig was in de kolonie.⁸⁵ Deze angst nam echter vanaf 1869 ineens enorm toe en kende zijn piek na 1881. De opening van het Suez-kanaal in 1869 zorgde ervoor dat het bestuur in Batavia namelijk beter kon communiceren met het thuisfront in Den Haag doordat de 'mailrapporten', de officiële communicatie van- en naar Nederlands-Indië, vanaf dat moment op frequentere basis uitgewisseld konden worden. Dit betekende dat er meer zaken besproken konden worden, zo ook de islamkwestie. Er werden veelvuldig rapporten uitgewisseld over de eerste mislukte poging die de Nederlanders in 1873 ondernamen om Atjeh te veroveren wat tot veel verzet van de lokale *ulama* leidde.⁸⁶ Deze tegenslag zorgde voor een toename van angst voor de islam en werd verergerd doordat de lokale pers zoals *Indisch Vaderland* en *Java-Bode* deze angst in de kolonie begonnen te propageren.⁸⁷ Het eerste 'grote' alarm kwam vanuit Constantinopel in november 1880 van een Nederlandse ambassadeur. Hij claimde een gesprek te hebben opgevangen van twee islamitische geestelijken die doorschemerden dat moslims in Brits- en Nederlands-Indië voorbereidingen troffen om oorlog te voeren tegen de ongelovigen.⁸⁸ Niet veel later ving Britse consul James Zohrab in Djeddah geluiden op dat er een brief in omloop zou zijn, geschreven door een invloedrijke Javaan. Hierin zou staan dat een geheim genootschap van moslims vanuit de hele wereld de opdracht hadden het kalifaat in de Hidjaz terug te brengen. Zij dienden hiervoor deze boodschap te propageren in hun eigen gemeenschap. Dit leed er toe dat er in de mailrapporten van 1881 een boodschap uit Den Haag stond, dat het koloniale bestuur een 'wakend oog' moest houden op alle moslims. Of zij nou protesteerden tegen het heersende regime, tegen de hervormingen op belastinggebied, door de kolonie reisden voor de handel of betrokken waren

⁸⁴ Laffan, *A Watchful Eye*, 81.

⁸⁵ M.F. Laffan, Raden Aboe Bakar; An introductory note concerning Snouck Hurgronje's informant in Jeddah (1884-1912). In: *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 155, no:4 (Leiden 1999), 518.

⁸⁶ Laffan, *A Watchful Eye*, 80.

⁸⁷ *Ibidem*, 82.

⁸⁸ *Ibidem*, 86.

bij het propageren van hun geloof; zij moesten ten allen tijde in de gaten gehouden worden.⁸⁹ Zo telden de mailrapporten over de kwestie islam in 1881 maar liefst 33 inzendingen, waar dat er slechts 5 waren in de jaren hiervoor.⁹⁰

Naast dit 'wakend oog' in de kolonie, wilde de Nederlandse overheid nog meer doen om de pelgrims beter te kunnen monitoren. Zo wilde de Nederlandse consul J.A. Kruyt iemand in Djeddah en Mekka stationeren die onderzoek zou gaan doen naar de relatie tussen bedevaartgangers uit de kolonie en het heersende panislamistische gedachtengoed. Iemand die niet alleen statistieken en cijfers produceerde over deze bedevaartgangers, maar iemand die de islamitische gemeenschappen in Mekka kon analyseren en hiermee de invloed van de bedevaart beter zou begrijpen. Deze persoon zou de regering met deze kennis van adviezen moeten voorzien in de toekomstige beleidsvoering inzake de bedevaart. Deze persoon werd Christiaan Snouck-Hurgronje, die in augustus 1884 in Djeddah arriveerde om zijn onderzoek te starten.⁹¹

Daar waar Holle het koloniaal bestuur van adviezen voorzag vanaf halverwege de negentiende eeuw, deed Christiaan Snouck-Hurgronje dat tegen het einde van diezelfde eeuw. Als adviseur voor Inlandse en Arabische zaken was hij van mening dat de overheid zich zo afzijdig mogelijk moest houden wat betreft religieuze aangelegenheden. Hurgronje was degene die duidelijk maakte dat niet elke uit Mekka terugkerende pelgrim per definitie als onrustzaaiër gezien moest worden, en dat het nemen van strenge maatregelen slechts agressie zou aansporen.⁹² Hurgronje gold aan het eind van de negentiende eeuw als de belangrijkste adviseur in dienst van het Nederlands bestuur in Nederlands-Indië. Zo boog hij zich over allerlei kwesties namens het Nederlands bestuur, maar hield hij zich voornamelijk bezig met kwesties inzake de islam. Zijn werk was op twee fronten erg belangrijk: allereerst zorgde Hurgronje door zijn adviezen voor een vorm van cohesie tussen de aanwezige Nederlanders in de kolonie en de moslimgemeenschap. Anderzijds zorgde hij er ook voor dat hij potentieel 'gevaar' van antikoloniale groeperingen snel herkende, waardoor de Nederlandse regering hierop in kon spelen. Toen de kwestie van het panislamisme veelvuldig ter sprake kwam bij de regering bracht Hurgronje hierover wederom zijn advies uit. Hij vond de angst van de regering hiervoor niet geheel gegrond. Zo schreef hij, terugblikkend in 1932: "Ook andere gevaren werden als indirecte gevolgen van den haddj gevreesd. Mekka gold als panislamitisch centrum, waar het bijeenkomen van Mohammedanen uit alle oorden der wereld een voor niet-Moslimsche regeeringen bedenkelijk fanatisme opwekte of verlevendigde. Geheel uit de lucht gegrepen was deze vrees wel is waar niet, maar de voorstellingen, die daaromtrent in Europa heerschten,

⁸⁹ Laffan, *A Watchful Eye*, 83.

⁹⁰ Ibidem, 89.

⁹¹ Laffan, *Raden Aboe Bakar*, 519.

⁹² N. Kaptein, 'Fatwa's, Moslims, Christenen en de Staat in Nederlands-Indië en Indonesië' *Recht van de Islam editie 17* (Leiden 2000) 15-35.

waren toch goeddeels scheef en schromelijk overdreven”.⁹³

Hurgronje stelde dus dat de angst voor het panislamisme op dat moment lichtelijk overdreven was, maar dat dit zeker niet onderschat diende te worden. Een adequate regelgeving voor de bedevaartgangers was dus gewenst. Volgens de regering was de kans namelijk wel erg groot dat de hadji's gemakkelijk te manipuleren waren door de plaatselijke bevolking in Mekka, aangezien zij er net een lange uitputtende reis op hadden zitten. Zo zouden zij door voorstanders van het panislamisme een gemakkelijke prooi zijn om radicaal gedachtegoed bij te brengen.⁹⁴ Het sleutelement lag dus in de goede monitoring van de hadji's zowel in de kolonie als in de Hidjaz, iets wat met de komst van het consulaat in Djeddah al sterk verbeterd werd. Een algehele controle was onmogelijk, gezien de bedevaartgangers in Mekka vaak uit het gezichtsveld van het Nederlands bestuur verdwenen. Officieel vielen de bedevaartgangers in Mekka nog wel onder het toezicht van de Nederlandse consul in Djeddah, maar dit bleek slechts beeldvorming. Voor de zittende consul was het namelijk niet de bedoeling dat hij buiten zijn kantoor zou treden om toezicht te houden over de pelgrims en zich te vertonen in de heilige plaats voor moslims.⁹⁵ Om toch een betere controle te verkrijgen, was een goede samenwerking tussen de consul en de stoomvaartmaatschappijen nodig.

De bemanning aan boord van de stoomvaartschepen was grotendeels verantwoordelijk voor de juiste administratie van de bedevaartgangers. Zo ontving de gezagvoerder in Batavia een doorgenummerde pelgrimlijst in vijfvoud. Daarvan moest één exemplaar in de laatste pelgrimshaven door de havenmeester gecontroleerd en getekend worden, en aan de Gezant der Nederlanden in Djeddah worden afgegeven. Van de andere vier exemplaren was er één voor de havenmeester zelf, één voor het agentschap te Djeddah, één voor het S.M.N.-agentschap die zij naar de afdeling 'Pelgrimszaken' in Batavia dienden te verzenden, en één exemplaar werd afgegeven bij het Hoofdbureau Passagedienst te Amsterdam.⁹⁶ Deze kleine administratieve handelingen van de bemanning van de Nederlandse schepen, zorgden voor een goede administratie van de vertrekkende en terugkerende hadji's. Zo had de consul een kloppende lijst van aangekomen hadji's in Djeddah, zodat hij precies wist wie hij kon verwachten op het consulaat. Bij aankomst in Djeddah werd de reispas tijdelijk ingenomen en in plaats daarvan werd een verblijfspas uitgereikt: "Iedere pelgrim uit N.I. is verplicht binnen 24 uur na aankomst te Djeddah zich persoonlijk bij het consulaat der Nederlanden aan te melden. Zij dienen daar zijn pas af te geven en tegen betaling van f 2,50 daarvoor in de plaats een verblijfspas te

⁹³ C. Snouck Hurgronje, *Uit de wereld van den Islam. Nederland en Arabië*, De Telegraaf (15 januari 1932)

⁹⁴ M.Allan, Nederland en 'zijne eigene Islâmquaestie. In: *De Groene Amsterdammer*, 17 november 2010.

⁹⁵ Ibidem.

⁹⁶ Nationaal Archief, *Den Haag, collectie Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), inventarisnummer 660, pelgrim regelgeving*, 24.

ontvangen".⁹⁷ Bij terugkomst konden de pelgrims hun reispas weer ophalen tegen inlevering van hun verblijfspas en moesten zij de reispas bij thuiskomst weer laten onderteken door het hoofd van bestuur op de plek van aankomst in de kolonie. Hij registreerde de datum van terugkomst, de naam van de eigenaar van de pas, zijn geboorteplaats en zijn woonplaats.⁹⁸

⁹⁷ Nationaal Archief, Den Haag, Consulaat Djeddah 2.05.53, microfilm 136.

⁹⁸ Nationaal Archief, *Collectie S.M.N., Pelgrim regelgeving*, 27.

Conclusie:

Voor de pelgrims vanuit Nederlands-Indië is er een dubbele transitie geweest wat betreft de bedevaartreizen naar Mekka. De eerste omslag kwam er door de komst van de stoomvaart halverwege de negentiende eeuw. Deze gebeurtenis maakte het mogelijk dat een bedevaart voor een pelgrim sneller, goedkoper en veiliger werd in vergelijking met de zeilreizen die tot aan dat punt ondernomen werden. De reis met een stoomschip diende echter wel ondernomen te worden met Arabische, Engelse of Indiase rederijen, die gezien hun winstoogmerk morele-, veiligheids- en sanitaire regelgeving niet hoog in het vaandel droegen. Het tweede omslagpunt ligt omstreeks 1874, het jaar dat er voor het eerst Nederlandse stoomboten vanuit Nederland naar Nederlands-Indië voerden. Vanuit Batavia konden de pelgrims opstappen om later in Suez (vanaf 1884 werd dat Djeddah) van boord te kunnen gaan, waarna zij hun bedevaart konden vervolgen. Vanaf dit jaar is wederom een stijgende lijn te zien in het aantal vertrekkende hadji's vanuit de kolonie. Dit komt vast ook omdat de hadji meer vertrouwen had in een stoomvaartmaatschappij van 'eigen' bodem, maar hoofdzakelijk is dit op het conto te schrijven van het koloniaal bestuur die het beleid door de jaren heen dusdanig afstemde, dat een reis met een buitenlandse concurrent langzaam werd uitgesloten.

Het koloniaal bestuur zag met de komst van de Nederlandse stoomvaartmaatschappijen twee dingen gebeuren. Enerzijds zagen zij hiermee een nieuwe bron van inkomsten voor de kolonie verschijnen. Daar waar in de voorgaande jaren het geld gespendeerd werd aan buitenlandse rederijen, bleef de stroom geld nu binnen deze Nederlandse rederijen en dus via een omweg in de eigen overheidskas. Anderzijds zagen zij een toename van het aantal hadji's. Het koloniaal bestuur was echter bang dat de toename van hadji's hand in hand zou gaan met het verliezen van grip op de islamitische onderdanen in de kolonie. Het bestuur was bang dat panislamistisch gedachtegoed, opgedaan in Mekka, zou resulteren tot protesten tegen de koloniale overheid en wilde dit daarom zo goed mogelijk reguleren. Tevens waren zij bang dat hadji's tropische ziekten mee terug in de Archipel zouden nemen, en deze aan de inwoners van de kolonie overbrachten. Ook waren zij bang voor een sociaal maatschappelijke ontwrichting van de koloniale samenleving. Sommige inwoners wilden zich voorgoed vestigen in Mekka waardoor er vele sommen geld die kant op gingen. Ook kwamen inwoners geregeld vast te zitten in de Hidjaz, omdat zij niet voldoende financiële middelen hadden voor de terugreis en daardoor via sjechs in de slavernij terecht kwamen. Om dit tegen te gaan, deed de regering er daarom alles aan om de bedevaartgangers te verleiden te kiezen voor een overtocht met een van de Nederlandse schepen. Door de hadji's te laten betalen voor vervoer van en naar Djeddah met de S.M.N. of de *Rotterdamsche Lloyd*, kon het bestuur hiervan dus driedubbel profiteren. Allereerst omdat de pelgrims tijdens hun reis ten aller tijden onder Nederlands gezag bleven en de overheid hen dus goed kon monitoren op potentiële gevaren. De regering kon dus snel en

adequaat optreden indien noodzakelijk. Ten tweede was het een voordeel in economisch opzicht, omdat er op deze wijze nog een deel gered kon worden van de enorme sommen geld die jaarlijks richting de Hidjaz stroomden, en konden hadji's middels het retourbiljettensysteem rekenen op een veilige thuiskomst. Als laatste konden de pelgrims profiteren van de beste sanitaire en hygiënische voorzieningen die er op dat moment waren. De Nederlandse schepen zorgden voor drinkwater van goede kwaliteit, voldoende voeding, frisse lucht en een geneesheer aan boord, iets wat op de Engelse en Arabische schepen in deze tijd nog ontbrak. Zo verkleinde het Nederlands bestuur de kans dat de kolonie getroffen zou worden door overdraagbare ziekten uit Mekka.

Om dit alles te kunnen bewerkstelligen, werkten de overheid en de stoomvaartmaatschappijen nauw met elkaar samen. Het koloniaal bestuur maakte, met de adviezen van K.F. Holle en Snouck-Hurgronje in het achterhoofd, regelgeving waaraan de pelgrims zich moesten houden, wanneer zij een bedevaart ondernamen. Zo stelde zij hygiënische en financiële eisen aan de vertrekkende pelgrims. De pelgrims moesten medische tests ondergaan in de havens, alvorens zij aan boord gingen van een van de Nederlandse schepen. Een havenopzichter en geneesheer in dienst van de overheid zorgden vooraf voor controle. De kapitein in dienst van één van de rederijen oefende aan boord nogmaals controle uit over de pelgrims die hij vervoerde. Aangekomen in Djeddah bracht de kapitein een uitgebreid verslag aan de Nederlandse consul, die het vanaf daar weer overnam. Op deze manier was het Nederlands bestuur gegarandeerd van een juiste en volledige administratie van alle pelgrims die op bedevaart gingen. Deze samenwerking tussen de overheidsorganen en de bemanning van de schepen bleek uiterst effectief op dat vlak.

Voor de stoomvaartmaatschappijen was de angst van de overheid dus ook lucratief te noemen. Waar voorheen de pelgrims kozen voor concurrenten, hadden zij vanaf 1897 het alleenrecht voor het vervoer van hadji's naar Djeddah vanwege het verplicht gestelde retourbiljettensysteem. Dit zorgde voor een gegarandeerde bron van inkomsten voor de rederijen waarmee zij de fluctuerende hoeveelheid handel steeds konden compenseren.

Literatuurlijst

Bronnen

Archief Ministerie van Buitenlandse Zaken: Consulaat (1873-1930) en Nederlands Gezantschap (1930-1950) te Djeddah (Turkije / Saoedi-Arabië), Nationaal Archief Den Haag, nummer toegang 2.05.53.

Digitaal Archief Huygens KNAW, Ambtelijke adviezen van C. Snouck Hurgronje 1889-1936, Ambtelijke adviezen XXXII 2 .

Koloniale Verslagen Nederlands (Oost-)Indie jaren 1870 t/m 1901, Ministerie van Kolonien , via www.statengeneraaldigitaal.nl

Nieuwenhuizen, A.W., (eindredactie) *'Onze Nederlandsch-Indische Hadjis en de bedevaart naar Mekka'* in Indië; geïllustreerd weekblad voor Nederland en Koloniën, 5e jaargang no 37 (1921) Koloniale Collectie Universiteit Leiden (KIT)

Nationaal Archief, Den Haag, Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), nummer toegang 2.20.23, bestandsdelen: 212/223/298/300/390/391/392/530/576/605/660/661/684/917/927/928/1059

Nationaal Archief, Den Haag, Collectie 406 Adriaanse, 1886-1985, nummer toegang 2.21.205.01, bestandsdelen: 60/100

Staatsblad van Nederlandsch-Indië no 294, *Ordonnantie van 26 oktober 1898 artikel 11 Vervoer van pelgrims*, Nationaal Archief Den Haag

Literatuur

Allan, M., *Nederland en 'zijne eigene Islâmquaestie'* in De Groene Amsterdammer, 17 november 2010, geraadpleegd via <https://www.groene.nl/artikel/nederland-en-zijne-eigene-islamquaestie> op 20 mei 2015.

Berge, T. van den, *Karel Frederik Holle: Theeplanter in Indië 1829-1896* (Amsterdam 1998)

Boer, M.G. de, *Gedenkboek der Stoomvaart Maatschappij Nederland 1870-1920* (Amsterdam 1920)

- Bovene, G.A. van, *Mijn reis naar Mekka: naar het dagboek van den regent van Bandoeng Raden Adipati Aria Wiranatakoesoema* (Bandoeng 1888)
- Brugmans, I.J., *Tachtig Jaren Varen Met De Nederland; uitgegeven bij het 80-jarig bestaan van de N.V. Stoomvaart Maatschappij 'Nederland'* (Den Helder 1950)
- Eisenberger, J., *Indië en de bedevaart naar Mekka* (Leiden 1928)
- Goey, F. de, *Vaart op de Insulinde; uit de beginjaren der Rotterdamsche Lloyd NV 1883-1914* (Rotterdam 1991)
- Groneman, J., *Over Zee van Amsterdam naar Nederlands-Indië, gids voor reizigers met de stoomvaart maatschappij Nederland* (Amsterdam 1906)
- Heringa, A.D.H., *XIV Ontsmettingsreglement, Staatsblad no 215* (Buitenzorg 1898)
- Hoog, P.H., van der, *Pelgrims naar Mekka* ('S Gravenhage 1935)
- Hurgronje, C. Snouck., *Uit de wereld van den Islam. Nederland en Arabië* (1932)
- Jaquet, F.G.P., *Mutiny en Hadji-Ordonnantie: ervarigen met 19e eeuwse bronnen* in *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 136 no 2/3 (Leiden 1980)
- Kaptein, N., *Fatwa's, Moslims, Christenen en de Staat in Nederlands-Indië en Indonesië* in *Recht van de Islam* editie 17 (Leiden 2000)
- Laffan, M.F., *"A Watchful Eye"; The Meccan Plot of 1881 and Changing Dutch Perceptions of Islam in Indonesia*. In: *Archipel* volume 63 (2002)
- Laffan, M.F., *Raden Aboe Bakar; An introductory note concerning Snouck Hurgronje's informant in Jeddah (1884-1912)* In: *Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde* 155, no:4 (Leiden 1999)
- Leeman, F.W.G., *120 Jaar Zeevaart: Van Barkschip tot "Willem Ruys"* (Rotterdam 1961)
- Papendrecht, A.H. van, *De Zeilvloot van Willem Ruys Jan Danielszoon en de Rotterdamsche Lloyd; uitgegeven ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van de naamloze vennootschap Rotterdamsche Lloyd* (Rotterdam 1933)
- Patah, A., *De medische zijde van de bedevaart naar Mekkah* (Leiden 1935)
- Stibbe, D.G., *Encyclopaedie van Nederlandsch-Indië; Tweede druk deel IV* (Leiden 1921)

Tagliacozzo, E., *The Dutch empire and the hajj* in: David Motadel (ed.), *Islam and the European empires* (Oxford 2014)

Voogd, A., *De Scheepvaart op Indië en de Rotterdamsche Lloyd* (Amsterdam 1924)

Ziesel, J.H., *De Pelgrims-Quarantaine in de Roode Zee* (Amsterdam 1929)