

*De Vliegende
Hollander
en Terneuzen*

Van internationaal symbool
tot lokale legende



Colofon

Uitgave: Den Boer | De Ruiter, Vlissingen

© Agnes Andeweg, 2015

Grafische vormgeving: de Drukkery|Podium, Karel van IJsseldijk

Illustratie omslag: Wagners opera Der Fliegende Holländer uitgevoerd in haven Terneuzen, 2006.

(Inputoutputfotografie)

Drukwerkrealisatie: Media58, Vlissingen

Deze uitgave kwam tot stand met financiële steun van



Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek



ISBN 978-90-79875-66-5

NUR 680

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Er is getracht rechthebbenden van het beeldmateriaal op te sporen en hun toestemming te vragen voor publicatie.

Wie desondanks meent alsnog aanspraak te kunnen maken op zekere rechten kan zich wenden tot de uitgever.

De Vliegende Hollander en Terneuzen

Van internationaal symbool
tot lokale legende



Agnes Andeweg



Inhoudsopgave

- Voorwoord | 5
- 1 De Vliegende Hollander: een geschiedenis in vogelvlucht | 7
- 2 Terneuzen in de Vliegende Hollander | 37
- 3 De Vliegende Hollander in Terneuzen | 61
- 4 De Vliegende Hollander leeft voort | 89
- Eindnoten | 91

Voorwoord

De Vliegende Hollander heeft nooit bestaan. Toch leeft hij al meer dan tweehonderd jaar voort, in Nederland en daarbuiten. En de kans dat hij ooit sterft is klein, als we het verhaal mogen geloven.

De Vliegende Hollander is een Nederlandse held. Toch komt hij oorspronkelijk uit Engeland. Hij maakte al vroeg in zijn bestaan de oversteek van Engeland naar Nederland, en belandde verder in Zuid-Afrika, Indonesië en de Verenigde Staten – om maar een paar van zijn bestemmingen te noemen.

De Vliegende Hollander komt uit Terneuzen, maar niet altijd. Soms komt hij uit Vlissingen, Texel, Rotterdam of Amsterdam. Terneuzen had tot ver in de negentiende eeuw geen zeehaven. Toch zijn ze in Terneuzen het meest aan de Vliegende Hollander gehecht.

De Vliegende Hollander is een spookverschijning die scheepslieden op de wereldzeeën teistert, zo gaat het verhaal. Maar de Vliegende Hollander is niet alleen de naam voor een kapitein of zijn schip, maar ook voor allesbehalve spookachtige paarden, treinen, vulpennen, fietsen, schaatsers, wielrenners, voetballers en ga zo maar door.

Kortom, de Vliegende Hollander is een vat vol tegenstrijdigheden. Waar komt het verhaal vandaan, en hoe is het over de wereld verspreid geraakt? Wat is er Hollands aan de Vliegende Hollander? En waarom hoort hij bij Terneuzen? Op deze en andere vragen wil dit boek een antwoord geven.

Deze publicatie is het resultaat van het onderzoeksproject *De Vliegende Hollander: van (inter)nationaal symbool tot lokale held*, dat door de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) werd gefinancierd in het kader van hun programma Alfa Meerwaarde.

Met dank aan de gemeente Terneuzen, in het bijzonder Johan Everaert, Daniël Rouw, Jack Begijn en medewerkers van het archief. Dank ook aan Maikel Harte, Edwin Hamelink, Ariël Meeusen, stagiaire Ambrosa van Vliet, en mijn collega's aan de Universiteit Maastricht bij het Centrum voor Gender en Diversiteit en de onderzoeksgroep Arts, Media & Culture, aan Amanda Kluveland en *last but not least* Manuel Stoffers.

Agnes Andeweg

april 2015



Vliegende Hollander kindervoertuig. (Nederlands Volksbuurtmuseum)



Vliegende Hollander skelterraace, Terneuzen 2014. (Chris Platteeuw Imaging)

1. De Vliegende Hollander: een geschiedenis in vogelvlucht

De Vliegende Hollander is een cultureel icoon, net als Dracula of Batman: veel mensen zullen hem kennen, zelfs al hebben ze nog nooit een film gezien of boek gelezen waarin hij daadwerkelijk figureert. Velen zullen weten dat de Vliegende Hollander de bijnaam is van een legendarische kapitein of van zijn spookschip, die gedoemd is voor eeuwig de wereldzeeën te bevaren. Vaak is de naam van de kapitein Vanderdecken, maar niet altijd. Met schepen die hem op zee ontmoeten loopt het meestal slecht af, zo wil het verhaal. In de afgelopen jaren konden we de Vliegende Hollander tegenkomen in de filmserie *Pirates of the Caribbean* (2006-2007), waar ene Davy Jones zijn opwachting maakt als kapitein van een spookschip, dat onder water kan varen, of in de *SpongeBob SquarePants* tekenfilms. De Vliegende Hollander is zowel te vinden in populaire cultuur als in 'hoge' kunst. Sommigen zullen meteen aan de Vliegende Hollander-attractie in de Efteling denken, anderen wellicht aan de gelijknamige opera van Richard Wagner.

In Terneuzen heeft de Vliegende Hollander een speciale plek. Daar heten onder andere een museum-eetcafé, het jaarlijkse shanty-festival, de muziekvereniging en het huis-aan-huisblad naar de dolende kapitein. Er ligt een standbeeld van een zeilschip in de Herengracht, er is een Vliegende Hollanderlied en je kunt er kapitein Van der Decken bij speciale gelegenheden zelfs tegen het lijf lopen, vertolkt door Willy de Meijer. In 2014 werd nog een 'Vliegende Hollander-skelterraace' gehouden in het centrum van Terneuzen. Die race past in een traditie. De legendarische snelheid van het spookschip wordt al meer dan honderd jaar ingezet om snelle voertuigen aan te prijzen: van treinen, kindervoertuigen en ploegen, tot fietsen, brommers en natuurlijk vliegtuigen.

In het nog niet zo verre verleden droegen KLM-vliegtuigen de naam 'Flying Dutchman', het personeelsblad van de Koninklijke Luchtmacht heet nog altijd *De Vliegende Hollander*. Van de kindervoertuigen – Vliegende Hollanders – van een eeuw geleden naar de hedendaagse skelters is het maar een kleine stap. Zo benadrukt de skelterraace in Terneuzen nog eens de connectie tussen stad, kapitein en snelheid.

En dan zijn er natuurlijk de Nederlandse sporthelden. Turner Epke Zonderland werd in 2012 meteen 'Flying Dutchman' genoemd toen hij een rekstokoefening met drie vluchtelementen uitvoerde en zo goud won op de Olympische Spelen in Londen. Ook voetballer Robin van Persie kreeg de bijnaam 'Flying Dutchman' na zijn fameuze kopdoelpunt tegen Spanje op het WK van 2014. Zij zijn de twee laatsten in een inmiddels lange rij van sporters, onder wie ook schaatsers, wielrenners, zeilers en tennissers, die deze eretitel hebben

gekregen. De eerste is waarschijnlijk Marten Castelein, een Friese schaatser die in 1885 werd afgevaardigd naar een internationale wedstrijd in Cambridge. De journalist die hierover bericht in de *Ter Neuzensche Courant* spreekt de hoop uit dat hij met een bijnaam terug zal komen: 'Moge het die van "de vliegende Hollander" zijn!'¹

De Vliegende Hollander is een begrip dat stevig is verankerd in het Nederlandse collectieve geheugen, zoveel is al duidelijk. Dat blijkt bijvoorbeeld ook uit de bestseller *Nederland* (2013) van Charlotte Dematons, een boek over allerlei aspecten van de Nederlandse geschiedenis en cultuur, waar het spookschip op de eerste pagina figureert.² Ook is het verhaal van de Vliegende Hollander te vinden in *Canon met de kleine c*.³ Dit boek met 50 liederen en verhalen werd gepubliceerd als aanvulling op de officiële historische canon (de 'vijftig vensters') die sinds 2008 op Nederlandse scholen wordt onderwezen. Het verhaal van de Vliegende Hollander hoort bij het VOC-'venster', over de geschiedenis van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. De samenstellers van *Canon met de kleine c* maken in hun inleiding duidelijk dat ze hopen dat hun verhalen in de geschiedenislessen gebruikt zullen worden, omdat die nu eenmaal vaak beter beklijven dan de officiële geschiedschrijving.⁴

Verhalen zijn dus van groot belang voor het vormgeven en doorgeven van ons collectieve geheugen. Dat maakt de Vliegende Hollander tot een interessant onderwerp van onderzoek. Want hebben al die Vliegende Hollanders iets met elkaar te maken – het spookverhaal en de hedendaagse voetballer, de trekkarren en de Efteling? Daarvoor moeten we eerst iets meer weten over het verhaal en zijn personage. Dan kunnen ook andere vragen aan bod komen, zoals: wat kan de Vliegende Hollander als *Hollander* ons leren over Nederland, en ideeën over Nederlandse identiteit? De kapitein is immers in de VOC-tijd actief, en dus kunnen de verschillende versies van het verhaal ons waarschijnlijk iets leren over de beeldvorming van het Nederlandse koloniale verleden in de afgelopen eeuw. En – *last but not least* – hoe kwam de Vliegende Hollander in Terneuzen terecht? Noemt Terneuzen zich terecht 'stad van de Vliegende Hollander'?

In dit hoofdstuk staat het ontstaan en verspreiding van het verhaal centraal, en passeren een aantal bewerkingen de revue. Het is onbegonnen werk om alle versies van de Vliegende Hollander uitgebreid te bespreken – daarvoor zijn het er domweg te veel –, maar dit hoofdstuk geeft een goede indruk van de geschiedenis van dit onsterfelijke personage. Het laat zien hoe de Vliegende Hollander tot een Nederlandse held werd en hoe zijn transformatie van spook tot materie gestalte kreeg. In de volgende twee hoofdstukken zoomen we vervolgens in op Terneuzen: hoe kwam Terneuzen in het verhaal van de Vliegende Hollander terecht, en hoe is de Vliegende Hollander vervolgens in Terneuzen tot leven gekomen? In het nawoord komt de vraag aan de orde

wat de Vliegende Hollander tegenwoordig (nog) te betekenen heeft. Deze internationale, nationale én lokale geschiedenis van de Vliegende Hollander biedt een uniek inkijkje in de manier waarop allerlei individuen en groepen het verhaal aanwenden om hun eigen identiteit vorm te geven. Die geschiedenissen beslaan inmiddels al ruim twee eeuwen.

Een volksverhaal?

De Vliegende Hollander wordt vaak een volksverhaal genoemd: een eeuwenoude sage over het bijgeloof in spookschepen onder zeelieden. Die sage zou mondeling van generatie op generatie zijn doorgegeven. Het verhaal zou stammen uit de VOC-tijd, oftewel de Nederlandse Gouden Eeuw. Uit latere perioden – vanaf eind negentiende eeuw – zijn er zelfs allerlei waarnemingen van spookschepen door zeelieden, opgetekend door antropologen, journalisten en zeelieden zelf die dat bijgeloof kracht moeten bijzetten.⁵

Wetenschappers zijn het er echter allang over eens dat dit idee niet klopt.⁶ Het is uiterst onwaarschijnlijk dat het verhaal van de Vliegende Hollander al in de zeventiende eeuw is ontstaan. Niet alleen omdat de 'Vliegende Hollander' of 'Flying Dutchman' vóór 1795 nooit ook maar één keer wordt genoemd in schriftelijke bronnen: dat zou nog te rijmen zijn met het idee dat het verhaal eerst alleen in de orale traditie bestond. Toch is het ontbreken van schriftelijke verwijzingen een argument, zeker nu er zoveel oude teksten, en ook brieven van zeelieden, gedigitaliseerd en makkelijk doorzoekbaar zijn.⁷ Als het verhaal in de zeventiende of achttiende eeuw al wijdverbreid was, ligt het in de lijn der verwachting dat een of andere zeeman de term 'Vliegende Hollander' een keer had laten vallen. Een belangrijker argument is dat de versies van het 'volksverhaal' die in de negentiende eeuw werden opgetekend vaak opvallend veel lijken op juist verschenen schriftelijke versies: in hoofdstuk twee zullen we daar voorbeelden van zien. Ook dateren de waarnemingen van spookschepen die het verhaal een glans van echtheid moeten geven allemaal van ná de schriftelijke verspreiding van het verhaal. Tenslotte zijn er ook inhoudelijk goede verklaringen voor het ontstaan van het verhaal rond 1800, die verderop in dit hoofdstuk besproken zullen worden.

Wat overeind blijft staan, is dat er kennelijk een grote behoefte is om te geloven dat de Vliegende Hollander een heel oud verhaal is. Keer op keer – van de vroege negentiende eeuw tot op de dag van vandaag – wordt herhaald dat het om een eeuwenoude, mondeling overgeleverde sage gaat. Daaruit spreekt behalve nostalgie een verlangen naar een mythisch verleden, dat vaak als contrast van de moderne tijd wordt neergezet. Even groot is bij sommigen de behoefte om aan te tonen dat het verhaal historische wortels heeft: dat er echt spookschepen zijn waargenomen, dat het verhaal echt uit Zeeland komt, dat kapitein Van der Decken een echte VOC-kapitein was, dat zijn woonadres in Terneuzen echt bekend is, enzovoort. Het hardnekkigst zijn wel de pogingen om

de Vliegende Hollander te identificeren als een incarnatie/bijnaam van Barent (look wel Barend of Bernard) Fockesz/Fokke(sz). De (historische) VOC-kapitein Fockesz werd beroemd door de reis van Texel naar Batavia in 1677-1678 in een recordtijd af te leggen. Fockesz werd echter pas in verband gebracht met het verhaal zo'n veertig jaar nádat de Vliegende Hollander in Engelse teksten een begrip was geworden.⁸

Soms valt precies aan te wijzen waar en wanneer die behoefte aan historisch bewijs zich manifesteert, zoals we zullen zien, soms ook blijft de bron in nevelen gehuld. In de combinatie van mythe en geschiedenis is het verhaal op z'n sterkst. Dan kunnen we concluderen, zoals de volkscultuuronderzoeker Jacques Sinninghe in de jaren dertig al deed, dat de Vliegende Hollander weliswaar niet als volkssage is begonnen, maar dat inmiddels wél is geworden.

Eerste verschijningen

Een ding staat wel vast: de Vliegende Hollander begint niet als Nederlands verhaal. De eerste vermeldingen zijn te vinden in Engelstalige teksten; de allereerste stamt uit 1795. In een reisverhaal dat het bekendst is onder de titels *A Voyage to Botany Bay* of *A Voyage to New South Wales* en onder de naam van George Barrington verscheen, beschrijft de hoofdpersoon zijn zeereis van Groot-Brittannië naar Australië: dan een ballingsoord voor Britse criminelen. George Barrington was eind achttiende eeuw een beroemde 'gentleman-crimineel', die zich mengde onder leden van de hogere klasse en ze vervolgens bestal.



Hij was zo bekend dat hij zelfs 'in actie' werd afgebeeld op aardewerk. Na twintig jaar succesvol zakkenrollen waarin hij in diverse rechtszaken de dans ontsprong, werd hij in 1791 veroordeeld en verbannen naar New South Wales, de omgeving van het tegenwoordige Sydney. Barringtons escapades hadden al vaak de media gehaald en ook zijn rechtszaak kreeg veel publiciteit. Uitgevers probeerden een graantje van Barringtons roem mee te

Aardewerken mok met Barrington, ca. 1790. (National Gallery of Australia, Canberra)

pikken door allerlei teksten uit te geven onder zijn naam. Over auteursrechten maakte men zich toen nog niet bepaald druk. De thema's misdaad en de kolonie waren mateloos populair bij het Britse lezerspubliek, en een combinatie daarvan was een geheide bestseller. Zo kon het gebeuren dat een reisverhaal dat Barrington onmogelijk zelf geschreven kan hebben onder zijn naam vanaf 1793-1794 in allerlei versies in Londen verscheen.⁹

A Voyage to New South Wales beschrijft de allereerste waarneming van het spookschip. Nadat het schip met Barrington van Kaap de Goede Hoop vertrokken is, belandt het in een storm die het 24 uur op zijn plek houdt. Dan zien enkele opvarenden de spookverschijning van een schip, met alle poorten neergelaten, klaar voor actie (dus met de kanonnen in gereedheid). Een van hen herkent de 'Flying Dutchman', een schip dat in een eerdere storm bij de Kaap gezonken zou zijn.

De verteller, die zichzelf graag als nuchter presenteert, legt uit dat het verhaal over dit spookschip de ronde doet in havens, en dat het van Nederlanders afkomstig is: 'from the Dutch the English seamen got the infatuation'.¹⁰ Elk schip heeft wel iemand aan boord die in het verhaal gelooft, stelt hij. Hijzelf ziet echter meteen dat de spookverschijning niets anders dan een donkere wolk was, en dat zijn getuige stevig onder invloed is van de 'Hollands', ook wel 'Geneva' genoemd: oftewel de jenever. Zijn maat houdt echter bij hoog en laag vol dat hij de verschijning heeft gezien 'net zo zeker als de fles die voor hem staat'! Vanaf het allereerste moment dat de Vliegende Hollander verschijnt wordt hij dus naar het rijk der fabelen verwezen: het is dronkemanspraak. Hollandse jenever staat aan de wieg van de Vliegende Hollander.

Zoals gezegd werd 'Barringtons' boek mateloos populair, en zo vond het begrip Flying Dutchman, naar we mogen aannemen, ingang bij het Engelse publiek. Het werd bovendien snel vertaald in het Frans (1798) en Spaans (1798). De storm bij Kaap de Goede Hoop zou een vast ingrediënt in het verhaal worden, maar in de meeste latere versies zijn het niet open kanonspoorren, maar gehesen zeilen die het schip zo bijzonder maken.

In de eerste twintig jaar na *Voyage to New South Wales* wordt de Flying Dutchman alleen vermeld in gedichten: van de Schotse John Leyden (1775-1811), de Ierse Thomas Moore (1779-1852) en Sir Walter Scott (1771-1832). Vooral Thomas Moore en Walter Scott waren op dat moment bekende schrijvers. Leyden maakt van de Flying Dutchman het eerste schip dat betrokken was bij slavenhandel, in zijn bundel *Scenes of Infancy* (1803). Hij laat het schip van Benin's palmenstrand vertrekken, met de eerste lading 'verhandelde gevangenen': 'Stout was the ship, from Benin's palmy shore / That first the freight of bartered captives bore'.¹¹ De bemanning wordt vervolgens getroffen door een besmettelijke ziekte,

shipped so heavy a sea that we were compelled to lay to, near 24 hours.

The superstition of the sailors was a subject of which I had frequently heard, and even the report that agitated the person of whom I am going to speak ; but I thought it too vague to deserve any particular credit or attention. In this quarter of the globe, it seems, a report is still propagated, that some years ago a Dutch man of war being lost off the Cape, every soul on board perished. Being in company with another vessel, this, her consort weathered the gale, and more fortunate, arrived soon after at the Cape. . . . But having repaired their damages, and being on their return to Europe, just in the same latitude they were likewise overtaken with a heavy gale. During the night watch, it is reported they saw, or supposed they saw, a vessel crowding down upon them with a full press of sail, as if she intended nothing but to run them down. One of the people in particular, positively affirmed, that it was either the ship that foundered in the former gale, or her apparition. The weather very soon after clearing up, the real object, which was a dark thick cloud, entirely disappeared. Still nothing could dispossess the minds of the sailors of what they fancied they had seen ; and they had no sooner got into port, than spreading the story like wild-fire, the supposed phantom obtained the name of the Flying Dutchman. From the Dutch, the English seamen got hold of the story ; so that very few of our East-Indiamen

waardoor alle havens voor hen gesloten blijven. Leyden was behalve dichter ook arts en taalkundige, en kende hoogstwaarschijnlijk het werk van de abolitionist Thomas Winterbottom, die als een van de eersten kritisch had geschreven over de omstandigheden op slavenschepen.¹² Leyden voegt in een voetnoot de uitleg toe dat dit schip uit de begintijd van de navigatie de Flying Dutchman wordt genoemd, en dat het hier om 'algemeen bijgeloof van zeelieden gaat'.¹³ Thomas Moore verplaatst de setting van het gedicht naar de andere kant van de Atlantische Oceaan, in zijn 'Written on passing Dead-man's Island in the Gulf of St. Lawrence, Late in the evening, September' (1804). Zijn 'Flying Dutchman' kan juist zeilen zonder een zuchtje wind: 'Her sails are full,—though the wind is still / And there blows not a breath her sails to fill!'.¹⁴ Latere versies benadrukken meestal het omgekeerde: de Vliegende Hollander is zo angstaanjagend omdat hij zelfs in een storm nog met volle zeilen kan varen. Ook Moore voegt een aantekening toe waarin hij verwijst naar het bijgeloof van zeelieden.

I This is one of the Magdalen Islands, and, singularly enough, is the property of Sir Isaac Coffin. The above lines were suggested by a superstition very common among sailors, who call this ghost-ship, I think, "the Flying Dutchman."

Thomas Moore, voetnoot bij 'Written on passing Dead-Man's island'. Bron: *The poetical works of Thomas Moore* (oorspr. 1804, deze editie 1838), p. 146.

Walter Scott tenslotte, die weer een goede vriend van Leyden was, laat in zijn lange gedicht *Rokeby* (1813) een moord plegen aan boord van het schip, waarop – net als bij Leyden – de pest uitbreekt en havens gesloten blijven. Ook Scott legt in een uitgebreide voetnoot uit wat hij bedoelt met de Flying Dutchman en hoe het verhaal dankzij John Leyden bekend werd:

Note IX.

— *The Dæmon-fragate.*—St. XI. p. 68.

This is an allusion to a well-known nautical superstition concerning a fantastic vessel, called by sailors The Flying Dutchman, and supposed to be seen about the latitude of the Cape of Good Hope. She is distinguished from earthly vessels by bearing a press of sail when all others are unable, from

Walter Scott, voetnoot bij *Rokeby* (1813), p. 331.

Eerste vermelding van de Flying Dutchman in George Barrington, *An account of a voyage to New South Wales* (oorspr. 1795, deze editie 1802).

In al deze gedichten zijn de verwijzingen naar de Vliegende Hollander relatief kort. De Hollander is eerder een schip dan een personage, en vormt niet het hoofdonderwerp. De veronderstelde oorsprong van het verhaal wordt uitvoerig uitgelegd (Barrington) of in voetnoten aangeduid (Leyden, Moore, Scott). Dat kunnen we opvatten als een aanwijzing dat het verhaal op dat moment, rond 1800, nog niet wijd en zijd bekend is – anders had het immers niet zo uitgebreid toegelicht hoeven worden. De verklaring voor de vervloeking van de Vliegende Hollander ligt in moord of slavenhandel, zijn Nederlandschap wordt niet becommentarieerd. De setting bij Kaap de Goede Hoop wordt met dichterlijke vrijheid behandeld: alleen Scott handhaaft die.

De volgende stap in de verspreiding van de Vliegende Hollander is een versie in verhaalvorm, inclusief een hoofdpersoon met een naam die lang zal blijven hangen: Vanderdecken. Die eerste Vliegende Hollander in proza verschijnt in 1821, in *Blackwood's Edinburgh Magazine* dat destijds een populair satirisch tijdschrift was.

BLACKWOOD'S EDINBURGH MAGAZINE.

No. L.

MAY, 1821.

Vol. IX.

VANDERDECKEN'S MESSAGE HOME ;
Or, the Tenacity of Natural Affection.

[Titelpagina Blackwood's Edinburgh Magazine, mei 1821.](#)

Dit verhaal, met de titel 'Vanderdecken's message Home, or The tenacity of natural affections', wordt verteld vanuit het perspectief van Britse zeelieden.¹⁵ In de Tafelbaai, dicht bij Kaap de Goede Hoop ontmoet een Brits schip tijdens een storm het spookschip. Midden in de storm stuurt het vreemde schip een sloepje met kapitein Vanderdecken erin, die de Engelsen smeekt om wat brieven van hem en zijn mannen mee te nemen en die te bezorgen in hun thuishaven Amsterdam. De Engelsen zien direct dat de adressen niet meer bestaan, en dat de geadresseerden allang zijn overleden, en ze realiseren zich dat ze met spoken staan te praten. Vanderdecken en zijn mannen staan te huilen op het dek, en

verlaten het schip uiteindelijk met achterlating van hun brieven. De Engelsen vinden dat een slecht voorteken, maar tot hun opluchting waaien de brieven overboord en kunnen ze hun reis vervolgen. Een van de bemanningsleden weet te vertellen dat de kapitein zeventig jaar eerder verdoemd werd, toen hij vloekend en tierend probeerde de Kaap te ronden. Overigens was het inderdaad gebruikelijk om passerende schepen als postbode te gebruiken.

Dit verhaal verspreidde zich als een lopend vuurtje. De *Blackwood's* versie introduceert diverse elementen – zoals de naam van de kapitein, zijn vervloeking vanwege godslastering en het motief van de onbestelbare brieven – die hernomen en bewerkt zouden worden door talloze andere auteurs.

that night. Vanderdecken replied, "May I be eternally d—d if I do, though I should beat about here till the day of judgment!" And to be sure, Vanderdecken never did go into that bay; for it is believed that he continues to beat about in these seas still, and will do so long enough. This vessel is never seen but with foul weather along with her."

[Vanderdecken's vloek. Blackwood's Edinburgh Magazine, p. 128.](#)

Het verhaal verscheen binnen twee maanden in een Duitse vertaling en werd gedurende de negentiende eeuw vele malen herdrukt in bloemlezingen.¹⁶ Nieuwe bewerkingen van het verhaal van de Amerikaanse Washington Irving ('The Storm Ship', 1822; 'Adventures of the Black Fisherman'), de Duitse dichter Heinrich Smidt ('Der ewige Segler', 1821), de Engelse Thomas Hood ('The Demon Ship', 1826) en Edward Fitzball (*The Flying Dutchman*, 1827) droegen in de jaren daarna bij aan de verdere verspreiding en populariteit van de Vliegende Hollander. Fitzball, die een populaire dramaversie maakte waarin hij de naam Vanderdecken handhaafde, zou *The Flying Dutchman* in zijn memoires een 'nieuw onderwerp' noemen, dat niet onderdeel was voor *Frankenstein*.¹⁷ In geen van deze bewerkingen uit de jaren 1820 komt Terneuzen voor als locatie. Meestal is het schip afkomstig uit Amsterdam.



The Flying Dutchman.

THE CREW. The Flying Dutchman!

Act I. Scene 3.

Titelprent Edward Fitzball, *The Flying Dutchman, or, The phantom ship, a nautical drama in three acts*, Ill. Robert Cruikshank. (1827, deze editie 1866).

Washington Irving – nu vooral nog bekend als de schrijver van *Sleepy Hollow*, een aantal jaar geleden nog verfilmd door Tim Burton –, verplaatst het verhaal naar de 'New Netherlands', tegenwoordig de Verenigde Staten, waar Nederlandse kolonisten wachten op het schip uit Nederland dat elk jaar de rivier de Hudson op komt varen – totdat dat op een dag niet meer gebeurt. Volgens de Duitse Heinrich Smidt, die zelf gevaren had, is het verhaal een 'holländische Sage' over een schip dat terugkeert uit de Oost, al bestaat het volgens hem ook in een Engelse variant. In de ene versie is de bestemming van de Vliegende Hollander Amsterdam, in de andere Londen, volgens Smidt. Hij is ook heel stellig over de oorsprong van het verhaal: het gaat al 'seit undenklichen Zeiten' van mond tot mond onder Engelse en Nederlandse zeelieden, en geldt als heel betrouwbaar

('eine unzubestreitende Zuverlässigkeit').¹⁸ Terwijl de dichters zich beroepen op het bijgeloof van zeelieden – Leyden, Moore en Scott gingen Smidt voor – laten de verhaalschrijvers dat bijgeloof daadwerkelijk zien. De toneelschrijver Fitzball laat de toeschouwers over de schouders van de bemanning meekijken, zoals de illustratie op de pagina hiernaast laat zien, en betreft hen zo in dat bijgeloof.

De Duitse schrijver Heinrich Heine, die in Londen waarschijnlijk Fitzballs succesvolle melodrama *The Flying Dutchman* in het theater zag, geeft zijn eigen ironische hertelling van het verhaal in *Aus den Memoiren des Herren von Schnabelewopski* (1835).¹⁹ Heine inspireerde op zijn beurt de componist Richard Wagner voor zijn opera *Der Fliegende Holländer* (1843), iets dat Wagner later uit zijn memoires zou wegpoetsen omdat Heine Joods was en Wagner in de loop van zijn leven steeds antisemitischer werd.²⁰ Met Fitzball, Heine en Wagner verschijnt er weer een nieuw element in het verhaal, ditmaal een romantisch element: de Vliegende Hollander kan van zijn vloek verlost worden als hij een vrouw vindt die onvoorwaardelijk van hem houdt.

Verklaringen voor de populariteit van de Vliegende Hollander

In de eerste decennia van de negentiende eeuw is er dus een ware explosie van Vliegende Hollander-bewerkingen. Dat had ongetwijfeld te maken met de rage van *gothic novels* die in West-Europa woedde: griezelverhalen met veel ruimte voor bovennatuurlijke elementen zoals spoken. Een historische verklaring voor de populariteit van het verhaal, een die eerder gesuggereerd is²¹, dient zich aan door de Vliegende Hollander te interpreteren in de context van de felle concurrentie tussen Engelsen en Nederlanders op het gebied van hun koloniale ambities. Na de nederlaag van de Spaanse Armada in 1588 probeerden andere Europese landen toegang te krijgen tot de handel in Zuidoost-Azië. De Nederlandse VOC, opgericht in 1602, verwierf al snel een monopolie op de handel in specerijen. De Nederlanders vestigden handelsposten en versterkingen, waarbij ze regelmatig geweld gebruikten tegen de inheemse bevolking en tegen concurrenten.²² Wat bijvoorbeeld lang in het Britse collectieve geheugen bleef hangen was het 'Amboyna massacre' uit 1623, toen tien Britten (en negen Japanners en een Portugees) na een dubieus proces op Ambon werden onthoofd op last van de VOC-raad ter plekke. In 1795 echter was de Nederlandse suprematie op zee voorbij, na vier Engels-Nederlandse zee-oorlogen, en in eigen land overlopen door de Fransen. In de laatste oorlog met Engeland (1780-1784) had de VOC veel handelsposten verloren. Uiteindelijk ging de VOC in 1799 failliet, onder meer door mis-management en corruptie. De Britten kwamen als overwinnaars en nieuwe wereldmacht uit de strijd.

Het Nederlandse spookschip de Vliegende Hollander, dat juist dan, aan het eind van de achttiende eeuw voor het eerst verschijnt, markeert dan ook een breuk tussen heden en verleden: de nieuwe hegemonie van de Engelsen op zee

verandert het Nederlandse schip in een spook uit het verleden. In de eerste 'Flying Dutchman' van Barrington is dat misschien nog wel het duidelijkst: het Nederlandse schip heeft alle kanonspooropeningen openstaan en is dus klaar om aan te vallen, maar het is niet meer dan een fantoom, het heeft geen echte macht meer. Het is opvallend dat de vermelding van de Vliegende Hollander niet in de allereerste uitgave van 'Barringtons' reisverhaal, uit 1793, staat. Pas twee jaar later, in 1795, duikt die op, als er wel tien nieuwe versies van *A Voyage to New South Wales* op de markt komen – sommige uitgebreid met illustraties of extra hoofdstukken die deels verzonnen, deels ontleend zijn aan andere publicaties.²³ Met *A Voyage to New South Wales* werd de honger van het Engelse lezerspubliek gestild naar kennis over Australië, exotische planten, dieren en volkeren, en naar het laatste nieuws. Nieuws reisde net zo snel als het snelste schip, en Londense uitgeverij stonden klaar om het af te drukken in pamflet- of boekvorm zoals dat van 'Barrington'.

Voor het opnemen van hoofdstukken over de Kaapkolonie – in wat nu Zuid-Afrika heet – in *A Voyage to New South Wales* lijkt een aanwijsbare historische aanleiding te zijn. In augustus 1795 was de Kaapkolonie namelijk van de VOC overgegaan in Britse handen.²⁴ Het Nederlandse schip, tot de tanden bewapend, dat een fantoombeeld blijkt te zijn en dus geen bedreiging meer is, laat zich lezen als een commentaar op deze historische gebeurtenis. Zo gaat dat met spoken: ze duiken op in een tijd waar ze eigenlijk niet horen, jagen dan nog wel angst aan maar verliezen het vrijwel altijd van de moderne tijd. Net als veel andere spookverhalen ensceneert de Vliegende Hollander dus een ontmoeting met een verleden dat vanuit Engels perspectief voorgoed voorbij is: nu zijn zij de baas. Die functie van het spookschip, als markeerpunt van de moderne tijd, zullen we vaker tegenkomen.

We kunnen de Vliegende Hollander ook lezen als een verhaal over historische globalisering, over groeiende markten en internationale concurrentie. Daarin zijn snelheid, mobiliteit en technologische voorsprong cruciale factoren, net als vandaag de dag. Een snel schip kon de uitkomst van de *rat-race* om koloniale uitbreiding tussen Engeland en Nederland bepalen. In de zeventiende eeuw ontwierpen de Nederlanders een snel vrachtschip (de 'fluyt') dat hun veel voorsprong gaf op de concurrentie en een belangrijke factor was in het Nederlandse commerciële succes.²⁵ Het verhaal in *Blackwood's Edinburgh Magazine* benadrukt wat verloren gaat in dat proces van koloniale expansie: de band met thuis. De ondertitel van het verhaal luidt 'de hardnekkigheid van natuurlijke affecties', die duidt op de liefde voor verwanten en vaderland. Die liefde raak je niet zomaar kwijt, of zoals de Nederlandse zeelieden het in het verhaal verwoorden: 'country nor relations cannot be so easily forgotten'.²⁶ Wat ze natuurlijk vrezen is dat geliefden hen vergeten zullen zijn voordat ze teruggekeerd zijn. De Nederlanders in het verhaal zijn bedroefd: ze huilen als de Britten ze vertellen

dat hun brieven niet meer bezorgd kunnen worden. Waarom zouden deze beklagenswaardige spoken angstaanjagend zijn voor de Engelse zeelieden? Ik zou zeggen: omdat ze vrezen dat hun hetzelfde lot wacht. Rond 1820 is de Engelse suprematie op zee praktisch onbetwist, maar de angst om niet meer thuis te komen is er niet minder om. De Nederlandse spoken herinneren de Engelse zeelieden aan die onzekerheid.

De Vliegende Hollander zit vast tussen eigen land en kolonie, halverwege bij Kaap de Goede Hoop: zijn vloek is dat hij nooit meer ergens voet aan land zal kunnen zetten. In het *Blackwood's* verhaal speelt de kolonie echter geen zichtbare rol. Een lading of een bestemming wordt niet vermeld, anders dan bijvoorbeeld in het gedicht van Leyden. Uit het gegeven van de brieven kunnen we hooguit afleiden dat het Engelse schip op weg is naar huis, terwijl het Nederlandse schip naar de Oost gaat. De koloniale context is een gegeven dat begin negen-tiende eeuw niet gemarkeerd hoeft te worden voor contemporaine lezers.

Contexten vallen pas op als ze veranderen. Dat is bijvoorbeeld het geval in het lange gedicht 'The Demon Ship' (1826) van de Engelse humoristische dichter Thomas Hood. Uit zijn voorwoord blijkt dat het verhaal van vijf jaar eerder uit *Blackwood's* inmiddels de standaardversie is geworden, want Hood kondigt aan dat hij het verhaal nu eens heel anders zal vertellen: 'And as for the Flying Dutchman, my notion is very different from the popular conception of that apparition'.²⁷ Wat volgt is een gedicht over een man wiens scheepje bijna vergaat en die wordt opgepikt door een naburig schip. Als hij weer bij bewustzijn komt is de man bang dat hij door de Vliegende Hollander – het demonische schip uit de titel – aan boord genomen is, en de angst slaat hem alsnog om het hart. De kapitein ziet er angstaanjagend uit, evenals zijn bemanning:

His cheek was black – his brow was black – his eyes and hair as dark;
His hand was black, and where it touch'd, it left a sable mark;
His throat was black, his vest the same, and when I look'd beneath,
His breast was black – all, all, was black, except his grinning teeth.
His sooty crew were like in hue, as black as Afric slaves!²⁸

Voor deze verteller is er duidelijk geen grotere gruwel denkbaar dan dat hij zichzelf terugvindt op een schip vol zwarte mannen, die hij expliciet associeert met 'Afrikaanse slaven'. Dan begint de bemanning hard te lachen. De clou van het gedicht is dat het schip een stoomschip is, of althans een schip geladen met kolen blijkt te zijn: "Our skins," said he, "are black, ye see, because we carry coal".



Kolenscheppers aan het werk. William Turner, *Shields, on the River Tyne*, 1823.
(Tate Gallery Londen)

Precies wat de bemanning in het eerdere *Blackwood's* verhaal vreesde blijkt niet waar te zijn: deze kapitein verzekert de drenkeling dat hij zijn moeder en zijn eigen land weer zal zien: 'You'll find your mother sure enough, and see your native fields'. We mogen aannemen dat ook de 'blackened crew', de zwarte bemanning, haar thuishaven weer zal zien, anders dan de 'Afric slaves' uit het verleden. Hoods versie van de Vliegende Hollander speelt met eenzelfde angst als het *Blackwood's* verhaal, maar keert de zaken radicaal om door de angst voor zwartheid van een spook uit het verleden te verplaatsen naar wat we een spook uit de toekomst kunnen noemen. Kolen, de brandstof van het industriële tijdperk, nemen hier haast letterlijk de plaats in van het beeld van slaven. Historisch gezien verbeeldt dit gedicht dus de overgang naar het stoomtijdperk, maar dat niet alleen. Het verbeeldt ook de overgang van slavenhandel naar afschaffing daarvan. Engeland schafte de slavenhandel in 1807 af, terwijl het houden van slaven pas in 1836 zou worden afgeschaft. Dit gedicht verschijnt precies in de overgangstijd. Het verbindt deze twee aspecten van modernisering in het beeld van demonische zwartheid. Hoewel moderne technologie eventjes net zo angstaanjagend lijkt als de wreedheden uit het verleden, vormt de moderniteit uiteindelijk een bron van troost.

Hoods gedicht is het eerste waarin de Vliegende Hollander futuristische dimensies krijgt. Het spook-slavenschip transformeert in een machine die uit de toekomst in het heden is gearriveerd. Deze transsubstantiatie van spook in materie (kolen), die wordt bewerkstelligd door het verleden te veranderen in de toekomst, karakteriseert heel veel latere 'verschijningen' van de Vliegende Hollander, zoals we zullen zien. In Groot-Brittannië en haar (voormalige) koloniën, maar ook in Nederland zal dit een veelgebruikte strategie blijken om de Vliegende Hollander van positieve eigenschappen te voorzien.

In de loop van de negentiende eeuw begint het voorstelbaar te worden dat de Vliegende Hollander als toonbeeld van snelheid – een schip dat met volle zeilen in de storm vaart – ook zal veranderen in een spook uit het verleden. Dromen van een snellere technologie beginnen langzamerhand werkelijkheid te worden: het stoomtijdperk is aangebroken. De eerste modellen van stoomschepen worden al rond 1780 gebouwd en in juni 1819 maakt een hybride stoom-zeilschip de eerste Atlantische overstek. Hoewel het in het gedicht van Hood eerder om een zeilschip met een lading kolen gaat dan om een stoomschip, geeft het wel aanleiding om latere bewerkingen van de Vliegende Hollander ook in de context van de techniekgeschiedenis te lezen. Net als in de politiek-historische context zou het spookschip de functie van markeerpunt kunnen hebben: de breuk tussen een transportmiddel dat achterhaald wordt door zijn moderne opvolger, het stoomschip. De genadeklap voor het zeilschip zou weliswaar nog enkele decennia op zich laten wachten, tot de opening van het Suez-kanaal (1869), maar nostalgie naar de tijd van het zeilschip spreekt al uit een van de populairste bewerkingen van de Vliegende Hollander die in 1838 zou verschijnen: van de Engelse schrijver Frederick Marryat. Hem zullen we nog uitgebreid tegenkomen in het volgende hoofdstuk, aangezien hij de eerste schrijver is die Terneuzen in het verhaal verwerkt.

De Vliegende Hollander wordt een held

In de versies die tot nu toe langskwamen is de Hollander een bepaald onsympathiek type: een criminele, besmettelijke, beklagenswaardige of demonische figuur, die wordt bekeken en beoordeeld vanuit Engels perspectief. Zo wordt dat ook door Nederlanders ervaren, getuige de allereerste vermelding van de Vliegende Hollander in Nederlandse media. In een artikel over kleding wordt in 1831 gewag gemaakt van de stereotiepe manier waarop het toneelstuk de 'Flying Dutchman' – dat moet wel haast het stuk van Fitzball zijn – Nederlandse vrouwen portretteert.²⁹ Ook Washington Irving (vertalingen van zijn werk hadden Nederland al in 1827 bereikt) wordt om die reden vaak kritisch besproken: zijn Nederlandse personages worden als te onsympathiek aangemerkt. De Vliegende Hollander lijkt voor Nederlandse schrijvers dus niet zo'n aantrekkelijk personage om te gebruiken, laat staan om in een vaderlandse held te veranderen.

Dat is echter precies wat ze zullen proberen. De eerste Nederlandstalige bewerking van het verhaal verschijnt in 1836, in het gedicht 'Het Vliegend Schip' van J.J.A. Goeverneur. Die naam zal tegenwoordig bij weinigen een belletje doen rinkelen, maar veel Nederlanders kennen Goeverneurs kinderliedjes nog wel: hij schreef bijvoorbeeld 'In een groen, groen knollen-, knollenland' en 'Toen onze mop een mopje was'. De Vliegende Hollander is dan al bekend in Nederland: de recensent vermeldt dat hij dankzij Irving 'wereldvermaard' is.³⁰ Goeverneurs ambitie om het verhaal toe te eigenen blijkt al uit zijn ondertitel: 'een vaderlandsche legende'. Toch is ook zijn Hollander nog een spookachtige 'ander'. Goeverneur situeert het moment dat de Vliegende Hollander vervloekt wordt niet bij Kaap de Goede Hoop, maar juist voordat het schip zijn thuishaven Texel zal binnenvaren. Texel was in de VOC-tijd een belangrijke haven. De overmoedige kapitein roept uit dat niets hen meer kan deren, dat zelfs God niet kan verhinderen dat ze thuis zullen komen, waarop de bemanning de drank rond laat gaan. De kapitein snoeft dat hij de 'slavenhond' die hem voorspelde dat hij nooit meer thuis zou komen een kopje kleiner heeft gemaakt. De verteller in het gedicht, die dit alles van buitenaf aanziet, verwijt de Hollanders hun blasfemie, en brengt hun zondige gedrag in verband met het feit dat ze zich geen rekening geven van het bloed dat aan hun handen kleeft. Hun schatten zijn in het 'Eden' (het paradijs) van het 'rijk Guinea' vergaard, en daarbij is 'schuldloos bloed' gevloeid:

Die dwazen! – Zou dan ongewroken
Het schuldloos bloed ten hemel rooken,
Waarmeê hun nooit gestilde dorst
Naar goud het vrolijk lagchend Eden
Van 't rijk Guinée heeft bemorst?³¹

Goeverneur roept in een navrant beeld de slachtoffers op die de Nederlanders gemaakt hebben: 'Dáár rijst een lijk omhoog; nog honderd and'ren beuren / Zich uit den afgrond op en staplen, zwart als git, / Een' dam van lijken op'. Het gedicht heeft een duidelijke moraal: als eeuwen later een Nederlands schip de Vliegende Hollander ontmoet, overleeft dat de ontmoeting alleen dankzij het rotsvaste geloof van de bemanning. Hoewel de Vliegende Hollander hoopt op clementie van zijn landgenoten, weten die dat zij niet op de stoel van God mogen gaan zitten en de Vliegende Hollander niet kunnen vergeven. Goeverneur geeft zo een duidelijke boodschap af over de koloniale schuld die Nederland heeft, maar plaatst die met zijn ondertitel (het is een vaderlandse *legende*) tegelijkertijd in een ondefinieerbaar verleden.

Andere negentiende-eeuwse bewerkingen, van de dichter Jacob van Lennep en R.C.H. Römer – hem zullen we nog tegenkomen in hoofdstuk drie – laten

de koloniale context achterwege. In de latere cantate 'De Vliegende Hollander' van componist Richard Hol (tekst van J.E. Banck) (1874) wordt de link met het Nederlandse koloniale verleden wel weer gelegd. Hol, wiens liederen 'De paden op/de lanen in' en 'Waar de blanke top der duinen' nog lang bekend zijn gebleven, draagt zijn stuk op aan de 'prins der Nederlanden' en geeft het net als Goeverneur de ondertitel 'Een vaderlandse legende' mee. Aan vaderlandslievende intenties is dus geen gebrek. Zijn Vliegende Hollander is een slavenschip, dat de slaven 'redt' als het wordt vervloekt: rondzwerven op zee valt te verkiezen boven een leven in ketenen. Hoewel de Vliegende Hollander ook in dit stuk nog een misdadige en spookachtige figuur is, begint hij ook heroïsche trekken te krijgen.

Langzamerhand verandert de Vliegende Hollander zo in een nationale held, en verdwijnt de associatie met slavernij uit beeld. Rond 1900 gebeurt dat bijvoorbeeld in de Zuid-Afrikaanse context, tijdens de Tweede Boerenoorlog. In deze oorlog tussen Groot-Brittannië en de Afrikaans-sprekende kolonisten, de Boeren, kreeg Boerengeneraal Christiaan de Wet de bijnaam 'De Vliegende Hollander'. De Wet was lange tijd succesvol in zijn strijd tegen de Britten, met verrassingsaanvallen die aan Britse zijde als 'guerrilla' werden gekwalificeerd (een woord dat De Wet overigens denigrerend vond, omdat het suggereerde dat zijn tactiek geen echte oorlogsvoering was). Hoewel de Nederlandse regering formeel de Boeren niet steunde – Groot-Brittannië was een belangrijke handelspartner – was er veel sympathie voor hen onder de Nederlandse bevolking, die onder andere tot uitdrukking kwam in liedjes. In het lied 'De Vliegende Hollander of de gevreesde geest der Engelsen' is De Wet de grote held. Zijn strijd tegen de 'rooineks' (Engelsen) wordt 'humaan' genoemd. De inheemse soldaten worden afgedaan als 'chocolade soldaatjes' die opzij moeten gaan, alsof de oorlog alleen tussen Engelsen en Boeren gaat. Dat is een misrepresentatie van de manier waarop tienduizenden zwarte Afrikanen tegen wil en dank in deze oorlog betrokken raakten, geronseld door zowel Boeren als Britten.³²

In het Nederlandse lied wordt de bijnaam tot een ondubbelzinnige geuzennaam. Ook de Engelsen gebruikten 'Flying Dutchman' om De Wet aan te duiden, getuige diverse nieuwsberichten in Engelse kranten. Uit die bijnaam voor wat per slot van rekening een vijand is, spreekt een zeker ontzag voor De Wets snelheid en beweeglijkheid, zoals in het bericht op de volgende pagina.

In december 1902, als de oorlog in het voordeel van de Britten is geëindigd en De Wet een boek publiceert, noemt dezelfde krant hem opnieuw de Flying Dutchman, en ook 'the outstanding figure on the side of our opponents'; het respect voor zijn vasthoudendheid en vindingrijkheid is onverminderd. Ongetwijfeld was enkele jaren later voor lezers van een advertentie voor een 'Flying Dutchman' ploeg in een Zuid-Afrikaanse krant, de associatie tussen Boeren,

04204

De Vliegende Hollander

OF DE

Gevreesde Geest * *

* * der Engelschen.

'k Houd van alles wat op 't slagveld,
Ja zoo schoon verheven is
Geruella voeren met geweld
Is voor onze Tommy mis
Als ik op mijn ros gezeten,
'k Voer met list mijn mannen aan,
Zullen dra de rooineks weten,
Want de Wet die is Humaan.

Refrein:

Chocolade Soldaatjes op zij,
Vliegende Boer gaat voorbij,
Maak plaats Generaal voor mij,
Roodbaatjes in Goud en in Zij.
Waar 'k met mijn dapp'ren mij vertoon,
Noemt d'Engelschman dat ongewoon;
Sluit ik somtijds ook voor een mop
't Engelsch leger in een dorp.
Mijn paardjes zijn dan veer gedwee,
Geschikt voor 't Engelsch ziek armee.
Zij zijn als ik, het Engelsch grauw,
Toch reeds veel te gauw.

DE WET'S INVASION.

There is now no doubt that De Wet has crossed into Cape Colony. Lord Kitchener reports the event himself, adding that our troops are now engaged with the Boer forces north of Philipstown. The Flying Dutchman had crossed the Orange River at Zand Drift, and is apparently moving west.

'De Wet's invasion'.
Manchester Courier and
Lancashire General Advertiser,
16 februari 1901, p 18.
(The British Newspaper
Archive)

FLYING DUTCHMAN THREE FURROW.

Many Farmers now realise the advantages of using a Three-furrow Plough instead of a Two-furrow, and there is no doubt that in all classes of soil a Three-furrow Plough runs better and needs but a slightly stronger team.

THE KING OF GANG PLOUGHS.

Nearly
15,000
FLYING DUTCHMAN
PLOUGHS SOLD IN
SOUTH AFRICA.



The Flying Dutchman, Three-furrow, is an implement we can recommend with the greatest confidence. It has recently been very materially improved, and is now fitted with the latest style Sand-proof Hubs and an Adjusting Bolt on each plough bottom which is a very valuable feature, as it enables them to be kept in perfect alignment, thus ensuring the best work. We also stock the Flying Dutchman in Two-furrow size.

We are the acknowledged leaders of the plough trade and will be pleased to send any farmer an illustrated catalogue showing the

FINEST ASSORTMENT OF PLOUGHS IN THE WORLD.



MALCOMESS & Co.

(Established 1870)

EAST LONDON & DURBAN.

TWO-FURROW
FLYING DUTCHMAN.

Advertentie voor Flying
Dutchman ploeg in Zuid-
Afrikaanse krant de Natal
Witness, 19 augustus 1908.

Flying Dutchman en snelheid nog sterk. De Engelstalige boeren tot wie deze reclame zich richt kunnen zichzelf als overwinnaars beschouwen: deze Flying Dutchman kunnen ze voorgoed onder de duim houden, maar zijn snelheid en duurzaamheid blijven legendarisch.

In latere Nederlandse bewerkingen, uit het begin van de twintigste eeuw, wordt de Vliegende Hollander steeds meer het onderwerp van het verhaal: vaak is hij de hoofdpersoon, en soms ook de verteller. Prominente schrijvers als Hendrik Marsman, Martinus Nijhoff, Simon Vestdijk, Herman Heijermans, Jef Last,

11 De Vliegende Hollander of de Gevreesde Geest der Engelschen. Uit liedblad met broncode: Lbl KB Wouters 04204; fir, nummer 1. (© KB/Meertens Instituut)



Reclameplaat voor vliegdemonstraties in Nederlands-Indië, 1911.
(Nationaal Archief/Collectie Spaarnestad/Het Leven/Fotograaf onbekend)

Gerrit Achterberg, J.J. Slauerhoff, en Maurits Mok maken van de Vliegende Hollander tussen 1920-1941 literair een nationale figuur. Dichters als Marsman en Slauerhoff laten hem vooral onthecht rondzwerven, maar anderen geven hem een historische rol in de Tachtigjarige Oorlog die weer symbool staat voor de strijd tegen de nazi's, of – afhankelijk van de politieke voorkeuren van de auteur – als socialistische of communistische held. De invloed van een nieuwe technologische ontwikkeling op het steeds positievere imago van de Vliegende Hollander valt daarbij niet uit te vlakken.

De geest wordt materie

Met de ontwikkeling van een nog sneller vervoermiddel – het vliegtuig – wordt de Vliegende Hollander begin twintigste eeuw echt een nationaal symbool, dat de associatie van de Hollander met snelheid en mobiliteit nog eens bevestigt. Een van de eerste Nederlandse luchtvaartpioniers, ingenieur Gijs P. Küller, krijgt al snel de bijnaam Vliegende Hollander.

De strijd van deze 'luchtschipper', zoals de eerste piloten genoemd werden, met de wind en met andere vliegeniers tijdens een vliegshow in Engeland in 1910 wordt in heroïsche termen geschilderd, onder andere in de *Ter Neuzensche Courant*: 'Küller, onder zijn mede-luchtvaarders bekend als "de Vliegende

Hollander", heeft geen aardigheid in de luchtschipperij, wanneer er niet een dertigmijlswind waait. Hij ging met een vroolijken glimlach omhoog om den wind te bevechten.'³³

Het vliegtuig is zeker niet het eerste wonder der techniek en snelheid dat de bijnaam Vliegende Hollander verwerft: het voorbeeld van het Zuid-Afrikaanse landbouwwerktuig uit 1908 kwam al voorbij. Eind negentiende eeuw werden er ook in de Verenigde Staten ploegen gemaakt met de naam Flying Dutchman, maar er lijkt geen verband met het Zuid-Afrikaanse bedrijf.

Er zijn nog veel vroegere voorbeelden van de geest die materie wordt. Al in 1831 wordt de eerste snelheidsduivel aangeprezen met de bijnaam 'Flying Dutchman': een koets die dagelijks van Birmingham naar Londen rijdt.³⁴ Al snel volgen racepaarden, treinen, fietsen en vulpenen. Herrings schilderij van de paarden-race tussen Flying Dutchman en Voltigeur werd beroemd: reproducties ervan zijn in menig Brits landhuis en manege te vinden.

En wat de vulpen betreft: dat was eind negentiende eeuw een geavanceerde uitvinding, die mensen in staat stelde om door te schrijven zonder hun pen opnieuw in te hoeven dopen.

Ook in Nederland werd de bijnaam Flying Dutchman, en in mindere mate Vliegende Hollander, gebruikt met de bijbetekenis 'snel' en 'geavanceerd', bijvoorbeeld voor treinen (zoals de mail-trein tussen Vlissingen en Venlo) en vulpenen.



John F. Herring Snr, Great Match (Flying Dutchman and Voltigeur), 1851.
(The National Trust for Scotland)



Reclame Moline Flying Dutchman Plow, Illinois, ca. 1887. Links in het gras staat Flying Dutchman.



Advertentie voor Vliegende Hollander-vulpennen. *Nieuws van de dag*, 18 januari 1887. (KB / Delpher.nl)

Pas met het ontstaan van de luchtvaart, als de Vliegende Hollander letterlijk vleugels krijgt, wordt het een gevleugeld en sterk nationaal gekleurd begrip. Als legendarische figuur en symbool van de Nederlandse luchtvaart belichaamt de Vliegende Hollander het ideaal van een nationale mythe, dat juist in die periode (weer) populair wordt. Het eerste Nederlandse luchtvaartbedrijf, de KLM, gebruikt vanaf haar oprichting tot ver in de jaren tachtig de Vliegende Hollander als slogan in advertenties en ander reclamemateriaal, en op haar vliegtuigen. Al in een van de allereerste reclameposters van de KLM, zie de afbeelding op de pagina hiernaast, wordt het spook tot materie.

De transformatie van spook uit het verleden tot futuristische machine voltrekt zich op de poster voor de ogen van de toeschouwer. De piloot, in kleur, is het symbool van de moderne tijd, de bleke kapitein een schim. Het onderschrift 'geen legende maar werkelijkheid' bevestigt de succesvolle verandering door materie niet alleen gelijk te stellen met de werkelijkheid maar ook met de waarheid (in tegenstelling tot een legende).

De dichter Martinus Nijhoff, die in 1930 een toneelstuk over de Vliegende Hollander zou schrijven in opdracht van het Leidse studentencorps, liet zich door dit affiche inspireren. In zijn inleiding beschrijft Nijhoff hoe de ontmoeting tussen



KLM-reclame, 1920-1921. Ontwerper: A.M. Güthschmidt. (Affichemuseum Hoorn)

piloot en kapitein hem op het idee bracht om het verhaal van de Vliegende Hollander te bewerken. Nijhoff verbaast zich over de blijvende aantrekkingskracht van de legende in de moderne tijd, deze tijd van 'technische vervolmaking', en hij merkt op dat de reclame een oud verhaal gebruikt om de toeschouwer vertrouwd te maken met zoiets nieuws als luchtvaart, terwijl de nieuwe technologie tegelijkertijd een zekere mysterieuze dimensie houdt. Volgens Nijhoff heeft de schepper van de technologie de mythe die in de mondelinge traditie rondwaarde tot materie gemaakt. Dat vat Nijhoff op als een persoonlijk verwijt aan hem als modern(istisch) dichter: hij beschouwt het als zijn taak om, eerder dan de techniek, 'onze sterkste legende' in een

moderne vorm te gieten. Voor Nijhoff is een volmaakt gedicht net zoets als een volmaakte machine. Met andere woorden: de poëzie – die in Nijhoffs hiërarchie van literaire genres aan de top staat – zou de Vliegende Hollander moeten verbeelden, niet de techniek, en al helemaal niet andere, minderwaardige literaire genres. Nijhoff vindt het maar niets dat de Vliegende Hollander dreigt te ‘vertroebelen van legende tot sprookje, van sprookje tot spookvertelling’. In een brief aan componist Matthijs Vermeulen, die de muziek schreef bij het stuk, legt Nijhoff uit dat in zijn versie de Vliegende Hollander is ‘ontdaan van alle 19de eeuwse romantische nadruk op het spookelement, sedert Byron en Wagner zodanig in zwang dat de Hollander niet meer Hollands is’.³⁵ Alsof die Hollander eerder wel Hollands was, en of hij niet *begonnen* is als spookvertelling... Nijhoff draait hier eigenhandig de volgorde om.

De eigengereidheid van Nijhoffs Hollander bestaat erin dat hij tegen zijn opdrachtgeefster, het vrouwtje van Stavoren, in opstand komt. Tegen haar bevel in geeft hij een bedelaar wat brood en vaart hij niet uit op paaszondag. Anders dan in de meeste Vliegende Hollanders is Nijhoffs Hollander geen koopman maar gaat hij juist tegen de koopmansgeest in door een daad van liefdadigheid te verrichten – een daad van geven zonder krijgen.³⁶ Voor Nijhoff is de Vliegende Hollander het ‘visioen van opperste machtsontplooiing’ van ‘ons volk’. Dat visioen associeert hij met vrijheid en mannelijkheid – zoals recensent Anthonie Donker instemmend over Nijhoffs stuk schrijft: ‘De Vliegende Hollander is een mannelijk verhaal’.³⁷ Donker prijst Nijhoff voor het terugbrengen van de Hollander naar Nederland, want ‘In den vreemde weet men het beter dan wij, dat wij van den Vliegenden Hollander afstammen’; ook waardeert hij het dat Nijhoff met zijn tekst ingaat tegen de ‘verwijfdheid’ en ‘verweektheid’ van de Nederlanders. Zo functioneert het symbool van de ‘mannelijke’ Vliegende Hollander bij Nijhoff in een nationalistisch vertoog.

De Tweede Wereldoorlog

Tijdens de Tweede Wereldoorlog krijgt de Vliegende Hollander zowel bij nazi-sympathisanten als bij het verzet tegen de nazi’s extra symbolische betekenis. De *Ter Neuzensche Courant*, op dat moment onder nazi-censuur, schrijft in 1941 bijvoorbeeld in lyrische bewoordingen over een kamp in Nunspeet waar 180 jongemannen worden getraind in werkkraft en gemeenschapszin. Dit kamp heeft tot doel om een Nederlandse Arbeidsdienst te vormen, van vrijwilligers die in Duitse fabrieken willen werken. De gemeenschapszin wordt via samenzang en gemeenschappelijke handenarbeid bevorderd. Het artikel spreekt over de ‘kameraadschappelijke sfeer’ onder de ‘burgervrijwilligers’, die in groepen zijn ingedeeld, elk met een typisch Nederlands motto. Behalve de Geuzen, de overwintering op Nova Zembla en Nederland-Waterland is er ook een groep-Vliegende Hollander: ‘Hier komt weer tot uiting hoe bijzonder rijk de Neder-



Reclame schaatsenfabrikant Boelens, ca. 1925-1940. (www.reclamearsenaal.nl)

landsche geschiedenis is en hoe deze nog altijd in ons volk leeft, en ook het heden reden geeft tot voldoening’.³⁸ De trots op de eigen vaderlandse geschiedenis wordt zo gemobiliseerd om enthousiasme voor de Arbeidsdienst te kweken – met weinig succes overigens. Als blijkt dat maar weinig vrijwilligers zich melden wordt de *Arbeitseinsatz* later in de oorlog verplicht gesteld.

Ook aan anti-nazistische zijde wordt de Vliegende Hollander ingezet als nationaal symbool. De joodse schrijver Maurits Mok, die de oorlog in onderduik overleeft, publiceert in 1941 zijn versie van de Vliegende Hollander, op rijm. Het is een oorsprongsverhaal van de vrijheidslievende Hollander dat aanvangt met de strijd tegen de Spanjaarden: ‘Hem heugt het pril begin: hoe de rebellen, zijn eigen koppig en vermetel ras, het Spaansche rijk verteerden in een felle guerrilla tot een uitgedord gewas’ (22). Na de oorlog zal een recensent in een beschouwing over joodse literatuur verzuchten dat Mok nauwelijks nog een joodse schrijver te noemen is omdat ‘deze dichter van Joodse huize [...] met zulk een ingrijpende kracht van aanpassing het verleden van zijn Hollands geboorteland [heeft] opgezogen’.³⁹ Die uitspraak is zeker ook van toepassing op Moks Vliegende Hollander.

Als de nazi’s in 1943 het bezit van radiotoestellen verbieden, zoekt de redactie van Radio Oranje in Londen naar andere kanalen om nieuws onder de Nederlandse bevolking te verspreiden. Vanaf 22 mei 1943 tot aan de bevrijding worden exemplaren van het nieuwsblad De Vliegende Hollander door de Britse en Amerikaanse luchtmacht uitgestrooid over bezet Nederland. Een van de



Vliegende Hollander, nr. 1 (22 mei 1943). Propagandadrukwerk WOII.
(Collectie Strooibiljetten. Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie)

redacteuren van deze krant was Loe de Jong, die na de oorlog bekend werd als directeur van het RIOD (nu NIOD) en als auteur van het veel-delige *Het koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog*. In het eerste nummer verklaart de redactie haar intenties, gebruikmakend van de Vliegende Hollander als metafoor:

Vlieg uit, 'Vliegende Hollander'! Vlieg uit, van het vrije Engeland door de duisternis van de nacht, naar het gemarteld volk aan de Noordzee, daal daar fladderend neer boven de steden en dorpen, boven de boerenhoeven en velden, en vlieg door het land, van oog tot oog, van hart tot hart! Vlieg uit met het nieuws der naderende bevrijding!

[...]

Vlieg uit dan, 'Vliegende Hollander', op de vleugelen van onverzwakt vertrouwen in de heilige zaak van vrijheid en onafhankelijkheid, en van onbezweken trouw aan Oranje!

Vlieg uit! En moge het aantal Uwer vluchten beperkt zijn en het onsterfelijke Nederland spoedig herrijzen tot nieuwe glorie.⁴⁰

De Vliegende Hollander, die hier wordt aangeropen en zo als het ware tot leven wordt gebracht, staat voor de vrijheid om te gaan en staan waar hij wil, voor de snelheid waarmee nieuws zich verspreidt, en voor vaderlandsliefde: de Hollander moet niet alleen van 'oog tot oog' gaan, maar vooral van 'hart tot hart'.

Als in 1976 een herdruk van alle verschenen nummers verschijnt, becijfert Loe de Jong dat er in het laatste halfjaar van de bezetting zeker 30 miljoen kranten zijn meegenomen door de geallieerde luchtmacht, al weet hij dat die

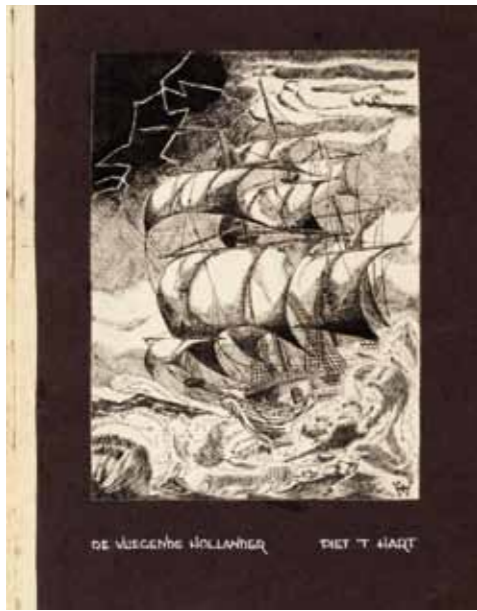
niet allemaal hun bestemming bereikten. Sommige exemplaren werden niet uitgestrooid, omdat het nieuws al achterhaald was op het moment dat de krant verspreid moest worden. Toch vonden veel kranten hun weg, zoals ook blijkt uit een bericht uit oktober 1944 in de *Ter Neuzensche Courant* – Terneuzen is dan al bevrijd –, waarin lezers worden opgeroepen om de RAF-pamfletten aan elkaar door te geven.⁴¹ Na het geallieerde bombardement op Walcheren verschijnt in november 1944 zelfs een door de nazi's vervalst exemplaar van de *Vliegende Hollander*, waarin de geallieerden ervan worden beticht alleen uit te zijn op economisch gewin (de Nederlandse regering in ballingschap heeft dan juist pompinstallaties besteld bij General Motors). Ook worden Nederlandse mannen opgeroepen om dienst te nemen bij de Waffen SS. Dat de pamfletten tot zo'n imitatie leiden geeft aan dat ze door de bezetter van voldoende belang werden geacht om te worden bestreden.

In zijn terugblik vraagt De Jong zich af of *De Vliegende Hollander* een geslaagd project is geweest. Hij benadrukt de functie die de krant had als oppepper van het moreel in bezet Nederland, meer nog dan als bron van informatie: 'En dan niet te vergeten, de foto's en de caricaturen! Ze zijn als morele injectie misschien wel zo belangrijk geweest als de overige gedrukte tekst.' Door de beeldelementen van de krant haast hoger aan te slaan dan de artikelen toont De Jong zich bewust van de symbolische en retorische aspecten van zijn werk. Ook het gebruik van de naam 'Vliegende Hollander' is daarvan een typisch voorbeeld.⁴²



De Vliegende Hollander als nationaal c.q. nationalistisch symbool wordt in 1945 ook gebruikt bij het werven van oorlogsvrijwilligers voor de strijd tegen Japan in Nederlands-Indië. De hier afgedrukte poster is een sterk staaltje oorlogspropaganda: het gebruik van de naam Vliegende Hollander grijpt terug op vooroorlogs succes (de Nederlandse luchtvaart) en jongensboeken, en activeert bovendien de associatie met verzet die velen door de pamfletten van Radio Oranje zullen

Werving oorlogsvrijwilligers, 1945; ontwerper Paul Brand. (Oorlogsaffiches 1933-1946. Koninklijke Bibliotheek/Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie)



Kampkrant Prisma 8, juni 1945, p. 17.
Kamptekeningen uit bezet Nederland,
1942-1945. (Museon)

hebben. De Vliegende Hollander mobiliseert voor de strijd tegen een koloniale concurrent – net als in Zuid-Afrika tegen de Britten – en manoeuvreert zo andere betrokkenen uit beeld – net als in het lied over De Wet met de ‘chocolade-soldaatjes’ gebeurde. Ook in dit geval is dat de inheemse bevolking. Nog voordat de eerste OVW-ers uit Nederland vertrekken is er al een nieuwe vijand. Indonesische nationalistes roepen meteen na de Japanse capitulatie in augustus 1945 de onafhankelijkheid uit. De poster gebruikt de term ‘bevrijden’, waar ‘terugclaimen’ beter op zijn plaats zou zijn.⁴³

Ondertussen leeft ook bij gevangenen in de Jappenkampen het symbool van de Vliegende Hollander. In een kampkrant uit juni 1945 is een tekening van het spookschip in de storm te vinden.

Na de oorlog

Na de oorlog blijft de Vliegende Hollander een bekende naam, niet alleen in Nederland en Nederlands-Indië maar zeker ook in Zeeuws-Vlaanderen, zoals we in de volgende hoofdstukken zullen zien. Om maar een klein voorbeeldje te geven: de Firma NOVA, een kledingzaak in Axel, adverteert jarenlang met ‘Flying Dutchman’ regenjassen. Dankzij de KLM en allerlei andere ‘Vliegende Hollander’-producten zoals shag, bier, fietsen en brommers houdt de Vliegende Hollander voornamelijk positieve associaties. In een andere KLM-poster van vlak na de oorlog zien we een opvallend contrast met de eerdere oorlogszuchtige Hollander. Nu wordt De Vliegende Hollander afgebeeld als

een vliegende klomp waarin allerlei nationaliteiten worden vervoerd. Het geavanceerde aspect van de Vliegende Hollander zit hem ditmaal niet in het voertuig (integendeel!) maar in de passagiers. De KLM profileert zich hier als Nederlandse vervoerder met moderne ideeën over internationalisering: net twee jaar eerder waren de Verenigde Naties opgericht, die het ideaal van harmonie tussen verschillende nationaliteiten vorm moest geven.

De Vliegende Hollander verschijnt ook na 1945 op allerlei plekken in de populaire cultuur, bijvoorbeeld in strips als *Kappie* (uit de studio van Marten Toonder), *Frank de Vliegende Hollander*, *Kapitein Rob* en *Suske en Wiske*. Boudewijn de Groot en Simon Vinkenoog schrijven samen het lied ‘Captain Decker’. Hun Vliegende Hollander verkent nieuwe grenzen door de ruimte in te gaan en zich aan de drugs te wagen – een Major Tom (David Bowie) *avant la lettre*. Het verband tussen de Vliegende Hollander en het idee van een koloniale schuld verdwijnt grotendeels uit zicht, behalve in het kritische Amerikaans toneelstuk *Dutchman* van LeRoi Jones, over rassenhaat in een metro (1964), en J. Bernlefs dichtbundel *Het testament van de Vliegende Hollander* (1969), waarin hij de Vliegende Hollander ter verantwoording roept voor de ongelijkheid tussen Eerste en Derde Wereld.

Kritiek op het verhaal van de witte Hollandse heteroman neemt ook nog andere vormen aan. Maakte Simon Vestdijk in de jaren twintig nog slechts zeer voorzichtige homo-erotische toespelingen in zijn versie van de Vliegende Hollander, Gerard Reve windt er in 1980 geen doekjes meer om. In *De taal der liefde* (1980) beschrijft Reve een lang uitgesponnen seksuele fantasie waarin kapitein Van der Decken, in fluwelen broek, als hoofdpersoon figureert: het ‘mannelijke’ verhaal van de Hollander neemt een wending die Nijhoff niet had kunnen voorzien. Ook een feministische versie is vermeldenswaardig: in het verhaal ‘De Vliegende Hollander’ van Megchel Doewina (1992) ziet een Nederlandse vrouw op een Spaans terras, waar ze met haar Spaanse zakenpartner toost op een geslaagd contract, tot haar genoegen twee Nederlandse mannen in het stof bijten. Het is haar persoonlijke wraak na het moeten aanhoren van talloze seksistische opmerkingen van de twee Nederlanders, die niet doorhebben dat ze een landgenoot is. Ze maakt vervolgens de Spanjaarden op het terras wijs dat de Hollanders de voetballers van Real Madrid beledigen, waarop de Spanjaarden de twee te lijf gaan.

De mobiliteit van de Vliegende Hollander, die in het verhaal zelf besloten ligt, doet hem in de loop van twee eeuwen aan vele kusten verschijnen: van Benin tot Kaap de Goede Hoop, van Texel tot Londen en Sydney, en van Amsterdam tot Nieuw-Amsterdam. Dit hoofdstuk beschreef de ontwikkeling van de Vliegende Hollander van terloopse vermelding tot meerdelig drama, van figurant in Britse verhalen tot Nederlandse held, en antiheld. In veel gevallen blijft de Vliegende Hollander een verhaal van en over Nederlanders overzee in de breedste zin des

woords: of het nu om een reis naar de kolonie gaat, om Nederlandse immigranten, of om internationale luchtvaart. Vaak vinden we hem op plaatsen waar contact is tussen Nederlands- en Engelstaligen – en ook dat moeten we in de brede zin des woords opvatten: dat varieert van burens tot handelspartners tot vijanden. In het volgende hoofdstuk zal duidelijk worden hoe Terneuzen in dit rijtje van havens en bestemmingen terecht kwam, en zelfs uitgroeide tot een van de meest prominente 'thuishavens' van de Vliegende Hollander.



KLM-reclame 1947-1948; ontwerper Paul Erkelens.
(www.reclamearsenaal.nl)

2. Terneuzen in de Vliegende Hollander

De eerste decennia van zijn bestaan is de Vliegende Hollander meestal afkomstig uit Amsterdam. Dat is bijvoorbeeld het geval in het verhaal in *Blackwood's Magazine* (1821) en het toneelstuk van Edward Fitzball (1827). In de vroege dichtversies van John Leyden, Thomas Moore en Sir Walter Scott wordt zijn thuishaven helemaal niet vermeld. Daarin komt verandering door de bewerking van de Britse Frederick Marryat (1792-1848), beter bekend als Captain Marryat. Marryat was de eerste schrijver die Terneuzen aanwees als stad van de Vliegende Hollander. Daarmee voegde hij een nieuw element toe aan het verhaal dat velen na hem zouden overnemen. De geschiedenis van Terneuzen in de Vliegende Hollander die ik in dit hoofdstuk schets, valt dan ook deels samen met de geschiedenis van Frederick Marryats leven, werk en reputatie. Dit hoofdstuk beschrijft hoe Terneuzen in het verhaal van de Vliegende Hollander terecht kwam en voortleefde. Ook ga ik dieper in op Marryat en zijn werk: wat voor schrijver was hij, en wat voor boek is *The Phantom Ship*? Hoe dat vervolgens in Terneuzen zelf tot interesse in de Vliegende Hollander leidde, staat centraal in hoofdstuk drie.

Marryats avonturenverhaal *The Phantom Ship* verscheen vanaf maart 1837 in maandelijkse afleveringen in het Britse tijdschrift *New Monthly Magazine* en werd daarna in drie delen uitgebracht als boek. Marryat opent zijn verhaal in Terneuzen; hier in de Nederlandse vertaling:

Omstreeks het midden der zeventiende eeuw stond in den omtrek der kleine maar sterke stad Terneuzen, aan den regter oever der Schelde, schuins tegen over het eiland Walcheren gelegen, van andere nog geringere woningen eenigzins afgezonderd, een net, in den toenmaals heerschenden smaak opgetrokken huisje. De gevel was voor eenige jaren donkergeel, deur en vensters heldergroen geverwd geworden. Tot ongeveer drie voeten hoog boven den grond was het afwisselend met blauwe en witte tegels bezet. Een tuintje, nagenoeg drie

Marryat, *Het Spookschip of De Vliegende Hollander*, 1838, p 1.

Om het vrijstaande huis, dat qua kleurstelling eerder Portugees dan Zeeuws aandoet, ligt een tuintje, en een haag en een sloot scheiden het van de omgeving. Het ziet er echter niet goed onderhouden uit: 'de eertijds zo levendige kleuren waarmee het huisje prijkte, waren nu door den tijd verbleekt; kozijnen, deur-

posten en al het overige droegen duidelijke kenteekenen van verval. Blijkbaar had men vroeger evenveel zorg voor deze woning gedragen, als men ze later veronachtzaamd had.' In tegenstelling tot de buitenkant van het huis ziet alles er binnen 'even helder en blinkend' uit. Als wordt verteld dat de heer des huizes, Willem van der Decken, al zeventien jaar niet meer is teruggekeerd van zee begrijpt de lezer waarom de buitenboel al zo lang niet geveerd is. Binnen ligt Catharina van der Decken, zijn echtgenote, sterk vermagerd op haar ziekbed. Ze smeekt haar volwassen zoon Philip om nooit te gaan varen. Philip denkt dat het de enige manier is waarop hij in hun inkomen kan voorzien, maar hij wil die belofte doen op voorwaarde dat zijn moeder hem vertelt waarom één kamertje in hun huis nooit open mag. Daarop krijgt Catharina een toeval; Philip haalt snel een dokter, die alleen onder dreiging van geweld meekomt – hij vreest (niet zonder reden) dat Philip hem niet kan betalen. Deze dokter Poots, een Arabische moslim die door de Moren gevangen was genomen en als slaaf verkocht, heeft een beeldschone dochter, Amine, op wie Philip dadelijk verliefd wordt.

Philips opvliegende aard heeft hij van geen vreemde: zijn vader blijkt, getergd na wekenlange vruchteloze pogingen om de Tafelbaai binnen te varen, in woede een stuurman te hebben doodgeslagen. Sindsdien vaart hij vervloekt de zeeën over. Eenmaal is hij nog aan Catharina verschenen om het verhaal over zijn lot te vertellen, en nadat Catharina dit verhaal op haar beurt aan Philip heeft verteld, sterft ze. Philip begrijpt dat zijn vader nog leeft. In de afgesloten kamer vindt hij een brief van zijn vader, op mysterieuze wijze bezorgd, waarin die schrijft dat hij alleen verlost kan worden als Catharina's gouden medaillon met de splinter van het Heilige Kruis om zijn nek gehangen wordt. Na enige schermutselingen met dokter Poots, die het medaillon had ontvreemd ter compensatie van de betaling die hij inderdaad niet kreeg, gaat Philip op zoek naar zijn vader.

De jarenlange zoektocht voert Philip onder andere naar Afrika, Ceylon en Oost-Indië. Hij maakt kennis met vele vreemde volkeren en trouwt tussen de bedrijven door met de inmiddels bekeerde Amine, die hem achterna reist. Hij ziet de Vliegende Hollander een aantal malen maar slaagt er steeds niet in het schip te bereiken. Na vele omzwervingen – Philip is zelf al grijs – komt hij in een bootje terecht met de eenogige loods Schriften, een man die hem bij al zijn reizen heeft gedwarsboomd, en komt erachter dat Schriften het spook van de gedode stuurman is. Als Philip zijn vijand Schriften vergeeft voor al zijn tegenwerking gaat deze in rook op, en kan Philip ongehinderd zijn vaders schip bereiken. Zo lost de zoon de schuld van de vader in, vader en zoon worden herenigd, en aan het slot van de roman is de natuurlijke orde weer hersteld:

De vrolijke zeemeeuw zweefde opnieuw door de lucht; de vliegende vis verhief zich spelend uit de golven, terwijl de bruinvisch en de dolfin in dartele sprongen zich boven het water vertoonden. De gehele natuur scheen verheugd te zijn, dat de betoovering voor altoos was weggenomen, en er geen Spookschip op de golven der wereldzee meer te zien was.

Zo eindigt *The Phantom Ship* – vogels en desnoods vissen kunnen vliegen, maar schepen gelukkig niet. De christelijke moraal van de roman ligt er dik bovenop: hebt uw vijanden lief, dan worden uw zonden u vergeven.

Naar de aard van het verhaal – *The Phantom Ship* is in feite een jarenlange queeste die Philip over de wereldzeeën voert – komt Terneuzen na de openingsscène niet heel vaak meer ter sprake. *The Phantom Ship* is een avonturenverhaal, dat in beweging blijft dankzij de internationale koopvaardij, die Philip steeds in staat stelt naar zijn vader op zoek te gaan. Tussen zijn reizen door – op schepen met namen als de Dordrecht, de Terschelling, de Vrouw Katharina en de Utrecht – keert Philip wel terug naar zijn thuisstad, waar zijn geliefde vrouw Amine nog altijd woont, en dan wordt Terneuzen weer even genoemd:

It was late in the evening when Philip took a boat from Flushing, and went over to his cottage at Terneuse. It was a rough evening for the season of the year. The wind blew fresh, and the sky was covered with flaky clouds, fringed here and there with broad white edges, for the light of the moon was high in the heavens, and she was at her full. At times

Frederick Marryat, *The Phantom Ship* (ed. 1857), p 97.

Soms moet Philip maanden wachten voordat er weer een schip beschikbaar is waarmee hij zijn zoektocht kan voortzetten. Als hij op gegeven moment weer kan aanmonsteren, ditmaal op het schip de Batavia, haast hij zich terug naar Terneuzen om het nieuws te vertellen. Actie is belangrijker dan karakterontwikkeling in deze roman; Philip blijft dan ook driehonderd pagina's lang een weinig uitgediept personage. De belangrijkste ontwikkeling die Philip doormaakt is misschien wel dat hij steeds meer op zijn vader gaat lijken. Na een van zijn reizen keert Philip terug in gezelschap van een oude Portugese priester; om Terneuzen aan te treffen temidden van een pestepidemie. Hij vreest dat zijn geliefde Amine ook getroffen is door de ziekte (dat is ze, maar ze herstelt); zij op haar beurt kan niet geloven dat Philip nog leeft, en ziet hem aan voor een spook – precies zoals eerder Philips moeder Catharina het spook van Willem had gezien. Philips rusteloze reizen veranderen hem in de ogen van zijn geliefde net als zijn vader in een spookachtige verschijning: wie geen

wortels heeft wordt een schim: wat dat betreft is er niets veranderd sinds de versie van *Blackwood's Magazine*.

Marryat bij de marine

Dankzij Frederick Marryats *The Phantom Ship* is de naam van Terneuzen voor- goed aan het verhaal van de Vliegende Hollander verbonden. De vraag is natuurlijk hoe Marryat erbij kwam om Terneuzen aan te wijzen als thuisstad van de Hollander. Daarop is een aantal antwoorden te geven, zowel gebaseerd op de roman zelf als op Marryats biografie. Hoewel het wel vast lijkt te staan dat Marryat zelf nooit in Terneuzen geweest is, en er ook niet heeft gewoond, zoals wel gesuggereerd is, is hij er zeker dicht in de buurt geweest en heeft Terneuzen zich in zijn geheugen gegrift, zoals we verderop zullen zien.

In de roman zelf wordt Terneuzen als woonplaats van Van der Decken gemotiveerd met een beroep op diens katholieke overtuiging. Willem van der Decken was van Amsterdam naar Terneuzen getrokken, zo vertelt moeder Catharina aan haar zoon, omdat hij niet tussen ketters wilde wonen: 'he would not live there, because he still adhered to the Catholic religion. The Dutch, you know, Philip, are heretics according to our creed'. Het gouden medaillon met het relik van het Heilige Kruis, dat zo belangrijk is voor het plot, is ook een typisch katholiek gegeven.

Marryat ging er kennelijk – en abusievelijk – vanuit dat Terneuzen katholiek was, net als andere delen van Zeeuws-Vlaanderen. Maar Terneuzen hield tijdens de Nederlandse Opstand juist stand tegen de Spanjaarden, en bleef in het (protestantse) kamp van Willem van Oranje. De Nederlandse vertaler merkte al op dat Marryat de Nederlandse geschiedenis niet goed kende, en mopperde in zijn voorwoord dat Marryat de Tachtigjarige Oorlog terugbracht tot acht.¹ Latere Nederlandse bewerkers maken van vader Van der Decken – waarschijnlijk om die reden – vaak stilzwijgend een protestant.

Ook in Marryats leven zijn gebeurtenissen en omstandigheden aan te wijzen die de keuze voor Terneuzen mede kunnen verklaren. Om te beginnen zijn daar de ervaringen die Marryat opdeed in de Britse marine. Frederick ging al jong naar zee: als veertienjarige monsterde hij aan bij de Royal Navy. Hoewel zijn vader Joseph Marryat, een rijke koopman en parlamentslid, zijn zoon naar dure particuliere scholen stuurde opdat hij in zijn voetsporen zou treden, voelde Frederick daar niets voor. Van jongsaf aan wilde hij niets liever dan varen, en hij liep dan ook diverse malen weg van school. Dankzij bemiddeling van zijn invloedrijke vader kon hij in 1806 aanmonsteren op het schip de *Impérieuse* dat onder bevel stond van de roemruchte Thomas Cochrane. Hij nam deel aan vele acties tegen de Fransen – het was de tijd van Napoleon Bonaparte – in de Middellandse Zee, en onderscheidde zich door diverse heldhaftige reddingsacties van overboord geslagen maten.

In 1809 nam de jonge Marryat met de *Impérieuse* deel aan de Engelse expeditie tegen de Fransen op Walcheren. Deze enorme onderneming (245 schepen, 40.000 troepen) liep uit op een grandioze mislukking door traag opereren van de Engelsen en vooral door een uitbraak van de moeraskoorts, waaraan 4.000 mannen stierven, en waardoor 14.000 anderen, onder wie Marryat zelf, ziek naar Engeland teruggebracht moesten worden.² Tot 1830 was Marryat actief in de Britse marine, waarin hij opklom tot kapitein. Hij begon te schrijven in 1829. Marryat verhaalde zijn ervaringen op de Schelde en Walcheren diverse malen. Zowel in zijn fictie als in zijn memoires komt Terneuzen daarbij ter sprake.

Marryats dochter Florence, die zelf ook schrijfster zou worden, publiceerde 24 jaar na haar vaders dood zijn *Life and Letters* (1872), dat het midden houdt tussen een biografie en publicatie van Marryats memoires en correspondentie. Dit boek bevat een uitgebreide beschrijving van de manoeuvres waaraan Marryat als officier-in-opleiding op de *Impérieuse* deelnam op de Westerschelde, waarbij hij Terneuzen expliciet noemt. Het is onduidelijk wanneer Marryat dit precies schreef: vlak na de gebeurtenissen of veel later. Marryat begint zijn herinneringen aan zijn belevenissen op de Schelde met een verhaal over het bijgeloof van zeemannen. Zeelieden geloven dat schepen hun gelukkige en ongelukkige dagen hebben, zo vertelt Marryat: 'The dislike which sailors have to sail on a Friday is well known'; en hij voegt eraan toe dat dit bijgeloof zijn oorsprong vindt in religie. Hij stelt dat katholieke priesters vroeger het uitvaren op Goede Vrijdag verboden: 'the priests forbade vessels to sail on that day of fast on which our Saviour suffered for us all.'³ Gewone zeelieden moeten maar verontschuldigd worden voor hun bijgeloof, vindt Marryat, want zelfs de hoogste officieren hebben er last van: zo kende hij een admiraal die eerst niets van het bijgeloof wilde weten en tegen de zin van zijn bemanning uitvoer op vrijdag, met als gevolg dat zijn schip haast op de rotsen liep: 'nothing shall induce me to sail upon a Friday again!'⁴

In deze anekdote is een kiem van het Vliegende Hollanderverhaal te vinden die tot op de dag van vandaag in veel versies verteld wordt: dat kapitein Van der Decken vervloekt werd omdat hij op Goede Vrijdag (of op Eerste Paasdag, of op zondag in het algemeen) uit wilde varen. Dat is overigens niet het geval in Marryats eigen versie: daarin wordt de kapitein vervloekt omdat hij, na weken vruchteloze pogingen om de Tafelbaai binnen te varen, uit woede zijn stuurman doodslaat. Dat Marryat in deze anekdote over bijgeloof onder zeelieden, *niet* het verhaal van de Vliegende Hollander aanhaalt – wat had meer voor de hand gelegen, terwijl hij de Nederlandse wateren binnenvoer? – mogen we wellicht aanvoeren als een extra argument voor de stelling dat de Vliegende Hollander *geen* eeuwenoude zeemanslegende is.



Frederick Marryat, door John Simpson, 1826. (National Portrait Gallery, Londen)

Naast ongeluksdagen geloven zeelieden dat er ook dagen zijn die geluk brengen. De *Impérieuse* had haar eigen geluksdag volgens Marryat, namelijk zondag. Hij had in zijn logboek bijgehouden op welke dagen de *Impérieuse* haar succesvolle acties maakte – de bestorming van een fort, de overheersing van een piraat – en dat was altijd op zondag. En, zo vervolgt Marryat, die geluksdag bleek ook te werken bij hun manoeuvre op de Westerschelde. Toen ze bevel kregen om de Schelde op te varen, leidde de Nederlandse loods het schip vlak langs de kust – uit onwetendheid of met opzet, volgens Marryat – waardoor ze gedwongen waren om een ‘very formidable battery on the Terneuse shore’ te passeren. De batterij begon op het naderende schip te vuren, ‘with the most unpleasant precision’. Marryat vertelt hoe hij tegen een van de kanonnières zegt dat ze de volle laag gaan krijgen: “I think we shall get a hammering,” observed I quietly to one of the captains of the guns on the main deck.’ Daarop antwoordt de man dat ze nog een kans hebben: “We’ve one chance, at all events, sir,” replied he, “it’s Sunday”.⁵ Marryat beschrijft hoe hij mensen, net uit de kerk, op de oever ziet toekijken:

The men, women, and children, dressed in their best apparel, were seen standing about and on the battery, looking on; for no shot being returned, they felt secure. It was amusement to them, but it was death to us.

Maar dan keren de kansen. Met één gelukkig schot van een houwtser raakt het Engelse schip de Terneuzense batterij, en zelfs het kruitmagazijn. De gevolgen zijn vreselijk, aldus Marryat: ‘A tremendous explosion ensued; bodies were seen in all directions flying up in the air; men, women, and children; all on the battery perished.’ Het vuren houdt onmiddellijk op, en terwijl ze verder varen ziet hij nog hoe de lichaamsdelen van de slachtoffers, die door hun nieuwsgierigheid zijn omgekomen, overal verspreid liggen, ‘still burning and smoking’. Deze gebeurtenis droeg flink bij, zo besluit Marryat dit verhaal, aan de overtuiging van de bemanning dat zondag de geluksdag was van de *Impérieuse*.⁶

Het is een sterk verhaal, met een duidelijke moraal: burgers kunnen zich maar beter verre houden van militaire zaken. Maar is het ook waar? De beschieting van de Terneuzense batterij wordt vermeld in de geschiedschrijving over de British Royal Navy, al zijn veel Britse maritieme historici in de negentiende eeuw opvallend kort van stof over deze mislukte Engelse expeditie.⁷ William James, de eerste Britse marinehistoricus, schrijft dat de *Impérieuse* op 16 augustus vlak langs Terneuzen voer, door de Terneuzen-geul in plaats van door de Baerlant geul. Hij vermeldt de ‘extra-ordinary occasion’ waarbij 75 doden vielen door de ontploffing van het magazijn met 3000 tonnen kruit.⁸ Latere bronnen, zoals de necrologie van kapitein Thomas Garth, onder wie Marryat diende⁹, en de marinegeschiedenis van Laird Clowes e.a. (1897) lijken zich te baseren op de eerdere geschiedenis van James; zo schrijft Clowes over de beschieting in haast exact dezelfde bewoordingen, maar met een andere datum:

On the day of the surrender [van Vlissingen], the *Impérieuse*, 38, Captain Thomas Garth, exposed herself to the fire of the fort at Ter Neuze, and, in return, fired some shrapnel shells from her carronades. One of these blew up the magazine of the battery, and caused the death of 75 men.¹⁰

Marryat geeft geen precieze datum in zijn versie van de gebeurtenissen, maar Vlissingen capituleerde op 15 augustus, en dat zou dus betekenen dat de beschieting van de Terneuzense batterij plaatsvond op 15 of 16 augustus 1809. Dat was in ieder geval geen zondag, zoals de Terneuzense historicus Edwin Hamelink al heeft opgemerkt: 15 augustus 1809 was een dinsdag, 16 augustus een woensdag.¹¹ Ten opzichte van Marryats versie bevat die van James nog meer details (naam van de geul, hoeveelheid kruit, aantal slachtoffers). Het genoemde wapen is hetzelfde als bij Marryat – een houwtser is een soort carronade, een kanon met korte loop dat snel afgevuurd kon worden. Toch kloppen er ook in James’ versie zaken niet. In de gemeentelijke administratie van Terneuzen zijn al die slachtoffers (75!) namelijk niet terug te vinden, wat vreemd is als het om zoveel burgerslachtoffers zou gaan. Het overlijden van zes Franse militairen – onder wie twee kanonnières – is wel geregistreerd.¹² Er heeft

dus wel degelijk een beschieting bij Terneuzen plaatsgevonden, maar zowel Marryats versie als de versie die de Britse geschiedenisboeken heeft gehaald lijkt ernstig overdreven.

Was Marryat zelf, die immers bekend staat om zijn rijke fantasie, wellicht James' bron voor deze episode? Dat lijkt heel goed mogelijk, gezien de overeenkomsten tussen Marryats en James' versie. De historicus James streefde naar eigen zeggen naar een onpartijdige geschiedschrijving van de Britse marine en baseerde zich voor zijn uitgebreide en gedetailleerde werk niet alleen op scheepslogboeken, maar ook op correspondentie met ruim tweehonderd marine-officieren. In tijden van oorlog sneuvelt de waarheid als eerste, dat is bekend. James' informatiebron overdreef allicht dit succesje in de verder desastreuze operatie-Walcheren. Misschien twijfelde James zelf ook enigszins aan het waarheidsgehalte van dit verhaal, gezien het feit dat hij het alleen in een voetnoot vermeldt en de gebeurtenis 'extraordinary' noemt.¹³

Een andere versie van zijn wederwaardigheden in Zeeland geeft Marryat in zijn eerste roman, *The naval officer; or, scenes and adventures in the life of Frank Mildmay* (1829), het levensverhaal van een marineofficier die graag de regels aan zijn laars lapt en flink opschept over zijn avonturen. Allerlei elementen uit Marryats eigen leven schemeren door in het verhaal van de vrijbuiters *Frank Mildmay*, die niet voor niets Marryats initialen draagt. Net als Marryat zelf heeft Frank het verlangen om naar zee te gaan, heeft hij een slecht contact met zijn vader, neemt hij deel aan de expeditie naar Walcheren – ja vermeldt hij zelfs dat zijn favoriete kapitein op die reis niet mee kon. Inderdaad werd de kapitein van de *Impérieuse*, Thomas Cochrane vervangen door Thomas Garth. In Frank Mildmay ontbreekt het verhaal van de beschieting bij Terneuzen.

Frank vertelt dat hij bij Fort Bath op de Schelde gelegerd ligt – dat is een stuk verderop, richting Antwerpen. Na de capitulatie van Vlissingen wordt Franks leven een stuk makkelijker: hij mag aan land en vult daar zijn rantsoen aan met stropen en plunderen. Hij heeft weinig op met de lokale boeren, en deinst er niet voor terug hun pluimvee te schieten in plaats van wild, zogenaamd omdat hij het verschil tussen een kalkoen en een fazant, tussen een kip en een patrijs niet kan zien: 'Onze wildtassen waren net zo ruim als ons geweten en we konden net zo goed richten als we honger hadden'. Als hij met wat maten een kalf heeft gestolen worden ze betrappt door collega-mariniers, die het kalf inpikken en vervolgens – tot Franks leedvermaak – door hun commandant worden bestraft voor stroperij.

Frank Mildmay heeft geen hoge dunk van de Nederlanders, 'the Dutch were unworthy of liberty, as their actions proved'. Je hoort Frank haast denken: wie denken die Hollanders eigenlijk dat ze zijn, dat ze hun bevrijders een beetje pluimvee of een kalfsfiletje ontzeggen? Wat heeft hij te zoeken in hun ellendige

moerassen, zonder de lol van 'killing Frenchmen, or shooting game?'. Als hij wordt getroffen door de 'Walcheren fever' zegt Frank Mildmay Zeeland dan ook zonder spijt gedag: 'Good-bye, Dykes, Ducks, and Dutchmen'. De strijd tegen Napoleon plaatste de Engelsen in een nieuwe rol ten opzichte van de Nederlanders: die van bevrijders, zoals Frank Mildmay het treffend formuleert. Dat was duidelijk even wennen, na twee eeuwen van Engels-Nederlandse oorlogen.

Ook in *The Phantom Ship* klinken nog de echo's van de eeuwenlange animositeit tussen Engelsen en Nederlanders door. De Nederlandse hoofdpersoon Philip Vanderdecken is sympathiek genoeg, hoewel enigszins opvliegend, maar verder zijn Nederlanders in *The Phantom Ship* vaak gierig en wreed, evenals Spanjaarden en Portugezen trouwens. In hoofdstuk 8 van *The Phantom Ship* geeft Marryat een korte samenvatting van de Nederlandse geschiedenis van Karel V tot 1650, waaruit naar voren komt dat de Nederlanders dankbaar hadden moeten zijn voor de Engelse steun tijdens hun opstand tegen de Spanjaarden, maar, zo constateert hij 'het lijkt er niet op dat hun dankbaarheid zich verder uitstreckte dan de Kaap'. De verteller memoreert de 'slachting op Ambon' uit 1623 waarbij de Nederlandse VOC 10 Britten vermoordde, en beschouwt de weigering van Nederland om Engeland daarvoor te compenseren als de aanleiding voor de eerste Brits-Nederlandse oorlog. Beide partijen vonden dat ze die oorlog gewonnen hadden, vertelt Marryat met gevoel voor ironie. De Nederlanders accepteerden de vrede met Engeland in 1654 alleen omdat die hen geen geld kostte, aldus Marryat: 'the Dutchman promising "to take his hat off"¹⁴ whenever he should meet an Englishman on the high seas – a mere act of politeness which Mynheer did not object to, as it cost nothing'.¹⁵

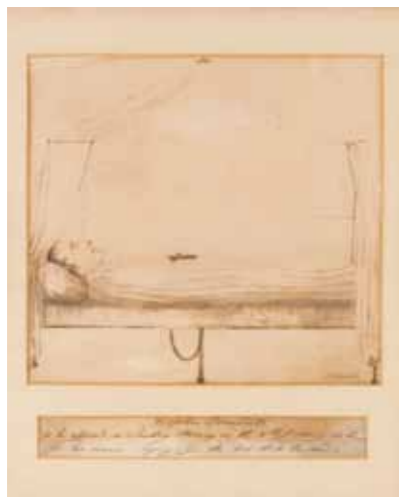
De spot die *The Phantom Ship* tentoonspreidt treft niet alle nationaliteiten: Engelsen worden meestal ontzien. Als het Nederlandse schip waarop Philip zich bevindt moet ankeren voor een Spaanse kolonie, doen de Nederlanders zich voor als Engelsen en worden met alle eegards door de Spaanse gouverneur behandeld. Als de Nederlanders de Spanjaard vervolgens gevangen nemen om voorraden los te krijgen, is duidelijk dat de Nederlanders bedriegers, en de Spanjaarden naïevelingen zijn.

In 1833 publiceerde Marryat *Peter Simple*, net als *Frank Mildmay* een duidelijk autobiografisch geïnspireerd verhaal over de loopbaan van een jongeman als zeeman, tegen de achtergrond van de Napoleontische oorlogen. In die roman wordt Terneuzen expliciet genoemd, als Marryat beschrijft hoe zijn hoofdpersoon Peter Simple van Sint Niklaas, via Hulst, Axel en Terneuzen naar Vlissingen reist. Kortom, niet alleen in *The Phantom Ship* maar ook in andere boeken verwerkte Marryat op de een of andere manier zijn ervaringen in Zeeland uit de beginjaren van zijn marinetijd. Vijfentwintig jaar later, op zoek

naar een woonplaats voor zijn katholieke held Vanderdecken, schoot Terneuzen hem kennelijk weer te binnen. In de tussentijd werd hij zeker opnieuw herinnerd aan zijn belevenissen in Zeeland, mogelijk al in 1821 (al is dat speculatie), maar in ieder geval in 1835.

Van Sint Helena via België naar de Verenigde Staten

In 1821 was Marryat commandant van *HMS Beaver*, een van de drie schepen die rond het eiland Sint Helena kruisten, dat sinds 1815 het ballingsoord van Napoleon Bonaparte was. Ze moesten voorkomen dat Napoleon zou ontsnappen, zoals hem eerder was gelukt op Elba. Marryat kwam op 7 maart 1821 op Sint Helena aan, 2000 km uit de Afrikaanse kust, en bleef er ruim twee maanden. Op 3 mei voer hij niet uit omdat hij last had van dysenterie en cholera, zo noteerde hij in zijn logboek. Napoleon overleed twee dagen later op 5 mei 1821. Marryat maakte een tekening van Napoleon op zijn doodsbed – een ooggetuigenverslag in een tijd dat fotografie nog niet bestond –, woonde de begrafenis op 9 mei bij, en vertrok 16 mei naar Engeland, om daar het bericht van Napoleons dood te brengen.



Schets van Napoleon Bonaparte na zijn dood op St Helena, door Captain Frederick Marryat, 1821. (©National Maritime Museum, Greenwich, Londen)

Er zijn geen bronnen uit maart-april 1821 – of Florence Marryat citeert ze niet – en dus kunnen we alleen speculeren over die maanden waarin Marryat ongetwijfeld regelmatig aan land ging en de voormalig Franse keizer wellicht zelfs ontmoette. Dacht Marryat op Sint Helena, in de nabijheid van Napoleon, terug aan al die keren dat hij tegen de Fransen had gevochten, onder andere in Zeeland? Had hij misschien zelfs de gelegenheid om met de gevangene van de gedachten te wisselen over militaire en strategische kwesties waarbij zij beiden betrokken waren? Dat zullen we waarschijnlijk nooit weten.

Wat wel vaststaat, is dat Marryat jaren later, in 1835, in België was, en zo dicht in de buurt van Terneuzen kwam – kort voordat hij aan *The Phantom Ship* zou beginnen. Dat verblijf kan een volgende verklaring zijn voor zijn keuze voor Terneuzen als stad van de Vliegende Hollander. Na zijn vertrek uit de marine in 1830 groeide Marryat snel uit tot een succesvol schrijver. Als hij in 1833 een mislukt uitstapje naar de politiek maakt – hij wordt niet in het parlement gekozen en lijdt flinke financiële verliezen – krijgt Marryat naar eigen zeggen last van ‘politicophobia’: alles in Londen doet hem denken aan politiek, en van alles krijgt hij een vieze smaak in zijn mond.¹⁶ Niet alleen de last van de politieke mislukking zit op zijn nek ‘as the Old Man of the Mountain did upon the shoulders of Sinbad’ (p. 1), ook aanzwellende rekeningen vormen een last. Uitwijken naar het platteland, gezelschap opzoeken of thuisblijven bieden geen soelaas. Met gevoel voor drama schrijft Marryat: ‘I had my choice, either to go abroad, or to go mad’ (3).

In april 1835 vertrekt hij met zijn gezin naar het continent, waar ze in totaal zo’n twee jaar wonen, voornamelijk in België en Zwitserland. In zijn ‘Dagboek van het continent’ doet Marryat onderhoudend verslag, om te beginnen van de voorbereidingen en de reis. Familieleden en kennissen bemoeien zich met de keuze voor hun bestemming. Brussel heeft goedkope perziken, het Duitse eten is te vet – en uiteindelijk wordt het België, dan sinds vijf jaar een onafhankelijk land. Na een miserabele overtocht per stoomschip naar Oostende, met veel medepassagiers die over politiek willen praten en veel zeeziekte, reizen de Marryats per trekschuit door naar Brugge en Gent, en vervolgens naar Brussel – want Vlaanderen bevalt ze niet erg: ‘wie zou in Oostende willen blijven om opgelicht te worden, in Brugge om naar lege huizen te kijken, of in Gent, dat niets anders is dan een Vlaams Birmingham, wanneer Brussel en Koning Leopold ... maar 30 mijl verderop liggen?’¹⁷ In Brussel blijven ze langer, en bezoeken onder meer Antwerpen, waarbij Marryat het laatste beleg van Antwerpen (tijdens de Belgische Opstand) memoreert, toen de Fransen erin slaagden om de stad te veroveren na een maand van beschietingen.

Ongetwijfeld dacht hij toen ook terug aan de mislukte poging van de Engelsen om in 1809 Antwerpen in te nemen, al vermeldt hij het niet. Marryat toont zich een belangstellende reiziger, en hij doet allerlei observaties waarvan echo’s weerklinken in *The Phantom Ship*. Zo schrijft hij de fijne gelaatstrekken van veel mensen in de Belgische provinciesteden toe aan ‘the Spanish blood which has been for centuries mingled with that of the Low Provinces’.¹⁸ De zeventiende-eeuwse personages Philip Vanderdecken uit Terneuzen en Amine – dochter van de Spaanse dokter Poots – staan letterlijk aan de wieg van die vermenging van Spaans en Nederlands bloed.

Ook schrijft Marryat uitgebreid over de rooms-katholieke kerk, en over Sint Brandaan, de katholieke heilige die een wonderbaarlijke zeereis maakte ‘going

round the world seven times'¹⁹: de associatie met de Vliegende Hollander is niet ver weg. Brandaans reis is een boetedoening voor het verbranden van een boek over de schepping: hij moet op reis om het boek opnieuw te schrijven. Marryat noemt hem de beschermheilige van de prozaschrijvers. Dat is een freudiaanse verschrijving: Brandaan geldt als beschermheilige van de zeevaarders, maar Marryat was inmiddels duidelijk meer schrijver dan zeeman.

Twee jaar voordat hij de *Phantom Ship* begint te schrijven is Marryat dus niet alleen dicht in de buurt van Terneuzen, maar is hij ook getuige van een nieuw fenomeen: de stoomtrein. In april 1835 maakt hij een ritje met de eerste Belgische stoomtrein van Brussel naar Mechelen, en denkt bij die gelegenheid uitgebreid na over de voor- en nadelen van de nieuwe technologie. Waar hij duidelijk niet gecharmeerd is van stoomschepen – vies en misselijkmakend –, bevalt de stoomtrein hem beter, al ziet hij potentiële bedreigingen ervan voor de werkgelegenheid. Hij toont overigens meer interesse voor staatszaken dan zijn 'politicofobie' zou doen vermoeden. Hij schrijft over de gevolgen van de Belgische onafhankelijkheid voor Nederland en België. Beide landen hebben verloren bij de Belgische Opstand, maar Nederland het meest, aldus Marryat. Hij voorspelt dat Nederland zijn rol als transportland zal verliezen zodra de voorgestelde spoorlijn die Brussel met Wenen moet verbinden, klaar zal zijn. Nederland heeft teveel belang bij transport over het water om de spoorwegen te willen stimuleren, oordeelt Marryat. Overigens werd het kanaal Gent-Terneuzen, dat in 1827 was geopend, in die jaren nauwelijks bevaren. Na de Belgische opstand (1830) verzandde het. Het is dus onaannemelijk dat Marryat veel over het kanaal gehoord zou hebben, zoals Wesseling in zijn geschiedenis van Terneuzen veronderstelde.²⁰

Een verband tussen de Vliegende Hollander en Marryats overpeinzingen over transportmiddelen lijkt misschien ver te zoeken, maar dat is het niet. Als voormalig marinier was hij ongetwijfeld geïnteresseerd in de nieuwe technologie. De Napoleontische oorlogen, waaraan hij had deelgenomen, werden uitsluitend met zeilschepen gevoerd, maar een nieuw tijdperk kondigde zich aan. Marryat maakte in de jaren '20 al kennis met stoomschepen; in 1823 onderscheidde hij zich in Birma door een stoomschip geschikt te maken voor marine-operaties.²¹ Met *The Phantom Ship* schreef Marryat niet alleen een roman over de glorie van de Hollanders, maar óók een verhaal over de glorie van het zeilschip: het zeilschip begon langzamerhand een spookschip te worden.

Eind mei 1835 reizen de Marryats door naar Spa en Lausanne, waar ze zich voor langere tijd vestigen. In april 1837, de eerste twee afleveringen van *The Phantom Ship* zijn dan net verschenen, laat Marryat zijn gezin in Zwitserland achter voor een reis naar de Verenigde Staten – deels om zijn zakelijke belangen daar te behartigen, maar zeker ook om zijn verslechterende huwelijk te ontvluchten. Hij zou anderhalf jaar wegblijven. Marryat zal *The Phantom Ship*

in de Verenigde Staten afschrijven. In Boston, waar hij familie heeft van moeders kant, maar ook in andere steden die hij aandoet – New York, Philadelphia, Toronto – wordt hij hartelijk ontvangen. Het is verleidelijk om de vele omzwervingen van Philip Vanderdecken in *The Phantom Ship* te projecteren op die Amerikaanse reis. Uit een brief aan zijn moeder van oktober 1837 blijkt dat Marryat rusteloos van de ene bestemming naar de andere op weg is. Hij schrijft dat hij zo'n duizend mijl heeft afgelegd in een toer om de Grote Meren, deels per stoomboot, deels in een kano, waarbij hij is opgegeten door de muggen.²²

Op 15 april 1838 meldt hij vanuit New York dat hij *The Phantom Ship* af heeft. Het werk heeft hem vermoeid, en hij hoopt dat zijn financiën, en het publiek het hem zullen toestaan om even te wachten met een nieuw boek: 'I have written too fast, and wish the public to wait for me, to prove that I am not their servant or dependent upon them.'⁶⁷ In een tijd waarin auteursrechten, laat staan vertaalrechten nog niet in wetten vastgelegd waren, was Marryat bijzonder gespitst op geld. Volgens zijn biograaf Hannay hield Marryat ervan om het breed te laten hangen terwijl zijn middelen dat niet altijd toelieten. Hoewel hij als schrijver helemaal niet slecht verdiende – hij kreeg voor zijn eerste boek meteen 400 pond, een flink bedrag voor een beginnend auteur – leed hij vaak aan geldgebrek, en dat kwam niet alleen door zijn mislukte politieke ambities. Marryats enorme productiviteit (alleen in 1834 al drie boeken) is daarmee wel verklaard, en zijn gevoel van uitputting verklaarbaar. Voor *The Phantom Ship* onderhandelde hij stevig met Amerikaanse uitgeverij; en voor een bedrag van 2500 dollar kregen de heren Carey & Hart het alleenrecht op publicatie, een maand voordat het boek in Londen zou verschijnen.

Slavernij en *The Phantom Ship*

In de Verenigde Staten had Marryat weliswaar een goede vergoeding bedongen, maar in eigen land vindt hij zijn inkomsten maar schamel. In een brief aan zijn Engelse uitgever noemt Marryat zichzelf een slaaf: 'I assert again it is slavery. I am Sinbad the Sailor, and you are the Old Man of the Mountain, clinging on my back'; je moet niet verbaasd zijn als ik je er bij de eerste gelegenheid afgooi, voegt Marryat eraan toe.²⁴ Voor de opmerking over slavernij gebruikt Marryat opnieuw de beeldspraak van Sinbad de zeeman, net als na zijn politieke mislukking. Het verhaal van Sinbad, afkomstig uit de *Verhalen van 1001 nacht* was destijds erg populair.

Dat Marryat zichzelf met een slaaf vergelijkt betekent niet dat hij sympathiseerde met de abolitionisten, die begin negentiende eeuw streefden naar afschaffing van slavenhandel en slavernij. Het was een van de meest brandende politieke kwesties van zijn tijd. Als zoon van een koopman en plantage-eigenaar – vader Joseph Marryat had plantages op Trinidad en Grenada – was Marryat persoonlijk betrokken bij dit vraagstuk. Volgens Florence Marryat was

Fredericks vader Joseph Marryat verantwoordelijk voor het aannemen van een wet die slaaf-geteelde suiker verbood, tegen zijn eigen belangen in: 'by which act he injured his own cause, being the owner of large property in the West Indies.'²⁵ Dat ligt echter wel iets gecompliceerder. Marryat sr. pleitte in 1807 zonder succes tegen de afschaffing van de slavenhandel, die nog dat jaar door Groot-Brittannië werd afgeschaft.²⁶ Na de Britse afschaffing steunde Marryat sr. wel voorstellen om buitenlandse slavenhandel te verbieden: dat is de wet waarnaar Florence verwijst. Britse planters hadden namelijk te lijden onder de valse concurrentie van onder andere Spanjaarden die nog wel slaven verhandelden. Mede door de internationale druk die de Engelsen uitoefenden werd ook in andere landen de trans-Atlantische slavenhandel afgeschaft; in Nederland gebeurde dat in 1814. Vervolgens schreef Marryat sr. in 1816 een pamflet voor de instandhouding van de slavernij.²⁷ Nu de slavenhandel was afgeschaft, zo redeneerde Marryat sr., hadden slaveneigenaars het grootste belang bij een humane behandeling van hun slaven – aanvoer van nieuwe slaven was immers niet meer mogelijk – en afschaffen van slavernij was daarom niet nodig. Marryats optredens bleven ook in de Nederlandse koloniale pers niet onopgemerkt: de uitreiking van een zilveren bord ter waarde van 500 pond sterling aan Joseph Marryat door het koloniaal bestuur te Antigua, voor bewezen diensten aan de kolonie, wordt bijvoorbeeld in de *Curaçaosche Courant* vermeld.²⁸

Zoon Frederick had een slechte relatie met zijn vader maar leek het in deze kwestie grotendeels met hem eens te zijn, getuige diverse uitspraken in boeken en geschriften. Waarschijnlijk was het ook Marryat die de cartoonist George Cruikshank inspireerde tot twee venijnige spotprenten vol racistische stereotypen: een gericht tegen abolitionisten (The New Union Club), en een andere waarin een Afrikaanse hoofdman zijn dochters aanbiedt aan een Britse marinier, Marryat zelf.



George Cruikshank, Karikatuur van Captain Marryat, 'Puzzled which to Choose!! or, The King of Tombuctoo offering one of his daughters in marriage to Capt - (anticipated result of ye African Mission)', 1818. (©National Maritime Museum, Greenwich, Londen)

Toen hij in 1832-1833 de politiek in wilde gaan liet Marryat zich weinig uit over de slavernijkwestie. Hij profileerde zich vooral op de kwestie van lijfstraffen in de marine en de dienstplicht, en verklaarde dat hij 'ships, commerce and colonies' wilde vertegenwoordigen.²⁹ Dochter Florence citeert een speech van Marryat waarin hij stelt dat hij slavernij veracht 'as heartily as any man could', maar daaraan toevoegt dat hij zich niet kan inzetten voor de zaak van de 'negro across the Atlantic' omdat hij weet dat zijn landgenoten ook tot slavernij worden gedwongen – en daarmee doelde hij op de dienstplicht. Marryat stelde dat hij liever 'the British seaman' wilde beschermen 'before he thrust his philanthropy on the African negro': geen overzeese liefdadigheid zolang er in eigen land nog zoveel te doen was.³⁰ Het argument dat andere kwesties voorrang hadden werd vaker door slavernij-sympathisanten gebruikt, omdat in de jaren 1830 nog maar weinigen openlijk toegaven dat ze voor het systeem van slavernij waren.³¹ Zo weinig expliciet als Marryat als aanstaand politicus was, zo uitgesproken was hij als romanschrijver. In 1832 – toen het debat rond slavernij een hoogtepunt bereikte en Marryat begon met zijn politieke campagne – publiceerde hij *Newton Forster*, dat niet alleen een pleidooi tegen dienstplicht bevatte maar ook een expliciete verdediging van de slavernij. Het bezoek van hoofdpersoon Newton aan een West-Indische suikerplantage laat een meer dan rooskleurige indruk van de leefomstandigheden van de slaven achter.

Frederick Marryat nam romans – inclusief zijn eigen, zo mogen we aannemen – zeer serieus als medium voor het verspreiden van politieke ideeën, getuige zijn uitspraak dat de wereld zich liever door romans liet onderwijzen dan door preken: 'As the world, or a great part of it, now choose to be instructed rather by novels, than either by sermons or moral essays, books of fiction have become of paramount importance.'³² Dat roept de vraag op wat voor visie op de koloniën en slavernij uit *The Phantom Ship* naar voren komt. Die roman verscheen enkele jaren na *Newton Forster* en ná de afschaffing van de slavernij.

Marryats verhaal over de Vliegende Hollander is behalve een roman over vader en zoon, de verlossende kracht van religie en de glorie van het zeilschip ook een verhaal over internationale scheepvaart, koloniale handel en inter-cultureel contact. Philip van der Decken ontmoet op zijn reizen niet alleen Spanjaarden, Portugezen en Engelsen, maar ook zwarte slaven, Hottentotten en Papua's. *The Phantom Ship* presenteert leden van inheemse volken met bekende negentiende-eeuwse raciale stereotypen als aanstootgevend, afzichtelijk en onbeschaafd. Het belangrijkste kenmerk van beschaving is, zo blijkt, weten wat handelswaarde heeft. Zo vindt Philip de Hottentotten – die hem en zijn mannen van de dood hebben gered – vooral lachwekkend omdat ze de 'waardevolle' spullen zoals kleren laten liggen, maar wel knopen verzamelen: 'there were naked Hottentots gravely stepping up and down the sand, picking up everything that was of no value, and leaving all that civilised people most coveted'.

Alles is handelswaar, in de wereld van *The Phantom Ship*, en wie die commerciële logica niet begrijpt is belachelijk. Als Philip een 'neger slaaf' buitmaakt op de Spanjaarden behandelt hij hem in vergelijking met de Spanjaarden weliswaar humaan, maar dat blijkt vooral instrumenteel: de slaaf kan assisteren bij het veroveren van meer buit op de Spanjaarden. Dezelfde logica is van kracht wanneer Amine, Philips geliefde, na een schipbreuk aanspoelt in Papua Nieuw-Guinea en wordt gevonden door de lokale bevolking. Als de 'wilden' Amines vinger dreigen af ten snijden om haar ring te stelen, worden ze tegengehouden door een oude vrouw. Zij zegt dat ze nog meer kunnen verdienen aan Amine, die ze aanzien voor een Portugeze, als ze haar teruggeven aan de Portugezen, en zo geschiedt. Het tekent Amines doodvonnis: ze heeft zich als vrouw van Arabische afkomst weliswaar bekeerd tot het christendom, maar wordt door de Portugeze Inquisitie ter dood veroordeeld nadat ze is betrapt terwijl ze 'haar moeders kunsten' beoefent: zwarte magie, heidens bijgeloof. Amines christelijke overtuiging wordt niet serieus genomen: in Marryats universum laten ras en afkomst zich nooit verloochenen en zijn vrouwen niet te vertrouwen.

Ontvangst en vertalingen van *The Phantom Ship*

Marryat was in de jaren 1830 een wereldberoemde schrijver. Als in 1836 zijn eerste boek over Frank Mildmay in het Nederlands wordt vertaald (*Leven en lotgevallen van een scheepsofficier*) wordt hij aangeprezen als iemand die 'in alle deelen van Europa zoo gunstig bekend' staat. Ook ander werk van Marryat was al snel in het Nederlands beschikbaar, zoals *Jakob Eerlijk* (1837), *Avonturen van Pieter Simpel* (1837), *Rattlin de zeeman* (1838) en *Vlaggejonker Easy* (1838).³³ *Vlaggejonker Easy* werd vertaald door de schrijver en oprichter van het literaire tijdschrift *De Gids*, E.J. Potgieter, een teken dat Marryats werk serieus werd genomen. Ook een andere bewerker valt op: de Groningse dichter en schrijver J.J.A. Goeverneur was betrokken bij diverse uitgaven van Marryats werk – toevallig of niet schreef hij al in 1836, dus een jaar eerder dan Marryat, de allereerste Nederlandse versie van het Vliegende Hollander verhaal.³⁴

In 1838 komt Marryats nieuwste boek, *Het Spookschip of de Vliegende Hollander*, in het Nederlands uit: in 1838 deel 1, in 1839 deel 2, en dat betekent de introductie van Terneuzen als stad van de Vliegende Hollander in Nederland. De Nederlandse recensent is trouwens niet bepaald te spreken over Marryats nieuwste werk. Het sprookje van het verdoemde schip begint volgens hem danig uit de tijd te raken, en moet plaatsmaken voor 'het ongeloof van meerdere beschaving', zoals hij het formuleert. Hij vindt, met andere woorden, dat Marryat veel te veel onwaarschijnlijke verhaalstof in zijn boek heeft verwerkt. Hooguit voor zeelieden, om de tijd te korten, of in dichtvorm 'om beschaafder oren te strelen' was het 'spook- en toversprookjes'-materiaal nog acceptabel, maar voor een roman niet. Het oordeel is daarom niet mals: Marryat had, misschien

door zijn 'uitgeputte verbeelding', 'een samenflansing van al wat ongerijmds, onwaars, gedrogtelijks en onwaarschijnlijks wezen kan' gepubliceerd.³⁵

Het strenge oordeel van de recensent zegt minstens zoveel over veranderende opvattingen van literatuur als over de kwaliteit van Marryats werk, al voelde Marryat zich inderdaad uitgeput na voltooiing van het boek. Uit de recensie spreekt duidelijk de opvatting dat het dan nog relatief nieuwe genre van de roman vooral realistisch moet zijn. De afkeuring door het letterkundig establishment had weinig effect op Marryats populariteit, zo mogen we aannemen: vertalingen en bewerkingen van zijn werk bleven gedurende de hele negentiende eeuw en de eerste helft van de twintigste eeuw verschijnen.

Dat de recensent het verhaal van de Vliegende Hollander 'uit de tijd vindt', betekent ook dat hij het al via andere bronnen had leren kennen – waarschijnlijk via het verhaal van Washington Irving, wiens bewerking in 1827 was verschenen. De vertaling vindt hij overigens vloeiend, al slaat de vertaler bij de zeemanstermen de plank nogal eens mis; 'gekheden' als 'een vierkant sprietzeil' hadden gemakkelijk voorkomen kunnen worden door een deskundige te tekst te laten controleren, aldus de recensent.

Vertalingen van *The Phantom Ship* verschenen in diverse landen van Europa: behalve in het Nederlands ook in het Frans, Duits (1839) en Italiaans (1841); een Deense vertaling verscheen in 1874.³⁶ Later in de negentiende eeuw verschenen regelmatig nieuwe edities. In al deze landen van Europa, en niet te vergeten de Verenigde Staten, werd Terneuzen dus, via Marryat, vereeuwigd als de woonplaats van kapitein Vanderdecken, zijn vrouw Catharina en zoon Philip; zie bijvoorbeeld deze Italiaanse passage waarin Philip Vanderdecken (Filippo) terugkeert naar Terneuzen (Terneuse):³⁷

Un bastimento era pronto a far vela per l'Europa. Filippo recossi a bordo, non curandosi per qual porto ei fosse noleggiato. Il suo scopo non era di ritornare a Terneuse; egli non potea sopportare l'idea di rivedere la scena dove avea passato tanti momenti felici, e che gli rammentava tante calamità. L'immagine d'Amina era scolpita

Italiaanse vertaling Marryat: *Il Vascello Fantasma* (1841), p. 278.

In Duitsland verschenen direct in 1837, dus nog voor de boekpublicatie, al afleveringen van Marryats werk, zoals in bijgaande passage uit de *Münchener Lesefrüchte*, inclusief 'die kleine feste Stadt Terneuze' en het oranje-groene huisje. Dit Duitse tijdschrift presenteert Marryats werk zonder aarzelen onder

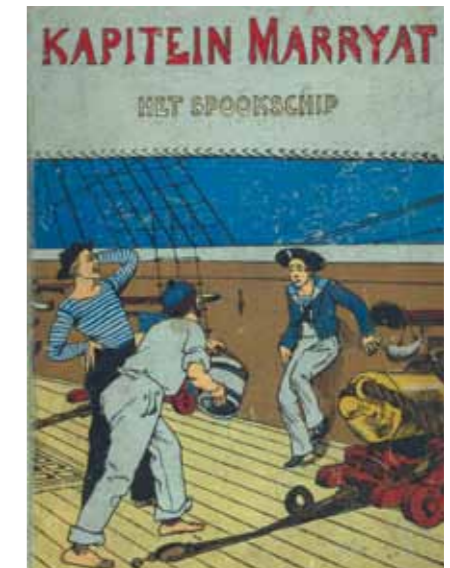
het kopje 'Niederländische Genrebilder und Seestücke' en wekt zo de indruk dat het hier om Nederlandse verhaalstof gaat die door Marryat bewerkt is. Dat is een interessant misverstand dat we nog wel vaker zullen tegenkomen.

In Duitsland, waar griezelromans bijzonder populair waren, vond het verhaal van de Vliegende Hollander gretig aftrek. Het werd binnen enkele jaren door allerlei auteurs bewerkt.³⁸ Een sterk ingekorte bewerking van Marryat uit 1860, die zonder vermelding van een auteursnaam werd uitgegeven, handhaaft ook de setting in Terneuzen:

Vor etwa 200 Jahren stand in der, nicht weit entfernt von dem Ufer der Schelde und der Insel Walchern beinahe gegenüber gelegenen kleinen und befestigten Stadt Terneuse, unter andern noch niedrigeren Wohnungen ein unscheinbares aber nettes Häuschen, im Geschmacke jener Zeit erbaut, mitten in einem freundlichen, von einer Ligustrumhecke umzäunten Gärtchen, und von einem schützenden Graben umgürtet, über welchen ein mit einem eisernen Geländer verziertes Brücklein zur Hausthüre führte.

Alleen al de indrukwekkende titel is goed voor kippenvel: *Das Geisterschiff und der fliegende Holländer, lebendig im jüngsten Gericht, oder Rache bis über das Grab hinaus! : eine höchst schaudervolle Geschichte höllischer Bosheit.* Een verhaal over een kapitein die leeft tot aan de jongste dag, en over wraak die tot over het graf reikt: dat is de aantrekkingskracht van de Vliegende Hollander.

Ook in Nederland bleef Marryat lang beroemd. Twintig jaar na zijn dood, in 1868, wordt hij nog in een adem genoemd met Jules Verne, schrijver van nu nog beroemde science-fiction avonturen als *20.000 mijlen onder zee* en *Reis naar de maan*. *De Vliegende Hollander* vond ook zijn weg naar andere media. Een Nederlandse toneelbewerking door W.N. Peijpers werd vanaf 1861 vele malen opgevoerd, onder andere in de Rotterdamse Schouwburg, zoals op het hier afgebeelde affiche wordt aangekondigd, maar ook elders in het land, getuige vele advertenties voor het stuk in Nederlandse kranten. De tekst van Peijpers' toneelstuk is voor zover bekend niet bewaard gebleven. Nam Peijpers Terneuzen als locatie? Misschien. Uit de poster kunnen we afleiden dat hij Marryat niet in alle opzichten volgt – veel personages zijn bekend, maar de zeegod Neptunus kwam bij Marryat niet voor. Waarschijnlijk is het deze toneelbewerking die ook in 1900 nog wordt opgevoerd in Rotterdam.



Links: Aankondiging van voorstelling Het Spookschip de Vliegende Hollander, 26 december 1873. (Letteraffiches van de Grote Schouwburg te Rotterdam 1791-1887, Stadsarchief Rotterdam.) Rechts: F. Marryat, *Het spookschip*. Bewerkt door Johan Gram, 1899 (deze ed. 1904).

Rond 1900 bereikte Marryats roem een nieuw hoogtepunt, met de verschijning van een nieuwe bewerking van *Het spookschip* (1899) door Johan Gram, geïllustreerd door de destijds bekende tekenaar Braakensiek. Deze uitgave kreeg in 1904 een derde druk. Opvallend is dat juist in Nederlands-Indische kranten veel advertenties voor deze uitgave verschenen. De koloniale verhaalstof was kennelijk reden om het boek daar extra aan te prijzen.

Ook in het algemene taalgebruik bleef Marryat lang een bekende naam. Een nieuwsbericht uit 1905 beschrijft bijvoorbeeld de matrozenopstand op het Russische schip *de Potemkin* (later vereeuwigd in de gelijknamige film) als zoiets onvoorstelbaars dat 'Men zou denken dat zoiets alleen in de verbeelding van een Marryat of Jules Verne bestond. Maar het is waar.'³⁹ De Potemkin voer

na de opstand rond, achtervolgd door een Russisch marineschip. Een week na de eerste berichtgeving meldt de krant dat de Potemkin een 'Vliegende Hollander wordt in de verbeelding van de bewoners van Odessa'.⁴⁰

Dat Marryat een synoniem was voor 'fantastische verhalen', blijkt ook uit andere terloopse vermeldingen in de *Ter Neuzensche Courant*. In de 'Gemengde berichten' van 15 maart 1890 wordt bijvoorbeeld verwezen naar een 'verhaal, dat aan Marryat ontleend schijnt, maar voor welks waarheid kan worden ingestaan'. Volgt een onwaarschijnlijk avontuur van een matroos die overboord geblazen wordt bij Martinique, een toevallig voorbijvarende kano aanklapt en zo overleeft. Hetzelfde bericht verscheen ook in *De Zeeuw*. Uit een ander bericht over de explosieve politieke toestand in de Verenigde Staten spreekt een groot verlangen naar avontuur in de verwijzing naar 'den tijd toen Mayne Reid [een avontureschrijver, AA] en Marryat hun eerste lauweren oogstten in den vorm van jongensvereering en jongensdankbaarheid'.⁴¹ Daarbij vergeleken is de 'kalme rust in de oude wereld' (bedoeld is Europa) van nu maar een saaie bedoening, zo is de suggestie. Vanaf 1920 verschijnt Marryats werk minder, maar is zijn naam nog altijd wijd en zijd bekend. Hoewel de *Limburgsche koerier* de Vliegende Hollander in 1920 een 'oud-Friesche sage' noemt, wordt in Nederlandse en Nederlands-Indische kranten veel vaker een verband met Terneuzen gelegd.⁴²

Een Deense film over Terneuzen? Den Flyvende Hollænder

Een intrigerende advertentie verschijnt in juli 1922 in de landelijke krant *Het Vaderland*. Daarin wordt de filmpremière van *De Vliegende Hollander* aangekondigd, een zwijgende film die met live muziek vertoond zal worden in Amsterdam. De advertentie vermeldt dat diverse opnamen voor deze film zijn gemaakt in 'het schilderachtige Zeeuwsche stadje Terneuzen'.⁴³ Vergelijkbare advertenties verschijnen in 1923 en 1924 in de *Vlissingsche* en *Goesche Courant*, als dezelfde film in Zeeland wordt vertoond. Ook in deze advertenties wordt Terneuzen genoemd.

De film wordt uitgebreid besproken c.q. samengevat in de *Vlissingsche Courant*. De slotscène was indrukwekkend, aldus de verslaggever: 'Het overhandigen van de relikwie wordt afgespeeld. Het spookschip verzinkt in de diepte en ten teken van verzoening rijst op die plaats het teken des kruises uit de golven.'⁴⁴ In mei 1927 is de film ook nog in Batavia te zien.⁴⁵

Het gaat hier om de film *Den Flyvende Hollænder* van de Deense regisseur Emanuel Gregers (1881-1957), die in 1920 in Denemarken uitkwam. Het was niet ongebruikelijk dat zo'n film pas jaren later in het buitenland werd vertoond. Zwijgende films zoals deze – pas in 1927 werd de geluidsfilm geïntroduceerd – konden makkelijk in het buitenland worden uitgebracht; er was immers geen sprake van een taalbarrière. Het Deense bedrijf Nordisk, waar Gregers werk-



Links: Advertentie filmvertoning *De Vliegende Hollander*, *Het Vaderland*, 27 juli 1922.

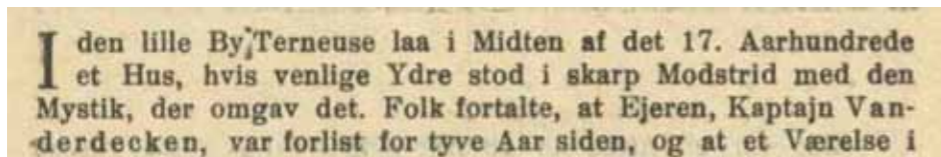
(KB / Delpher.nl)

Rechts: Advertentie filmvertoning *De Vliegende Hollander*. *Vlissingsche Courant*, 22 maart 1923, p. 4. (Krantenbankzeeland.nl)

zaam was, was in de eerste decennia van de filmindustrie een van de grootste filmproducenten in Europa. Het maakte verscheidene films per jaar, waarvan sommige op locatie in het buitenland werden geschoten. Regisseur Gregers was met het uitbrengen van deze film zijn Duitse collega Friedrich Murnau net voor. Murnau was van plan om de Vliegende Hollander te verfilmen (hij had al een werktitel, *Orkan*), maar zag ervan af toen hij hoorde dat Gregers met het onderwerp bezig was.⁴⁶ Jammer, want anders hadden we nu wellicht een Duitse filmklassieker over de Vliegende Hollander gehad. Murnau is nog altijd beroemd als pionier van het Duitse expressionisme en maker van klassiekers als *Nosferatu, eine Symphonie des Grauens* (1922) en *Faust* (1926). Het werk van Emanuel Gregers daarentegen is grotendeels vergeten.



Advertentie filmvertoning *De Vliegende Hollander*. *Goesche Courant*, 29 maart 1924, p. 4. (Krantenbankzeeland.nl)



Advertentie filmvertoning *De Vliegende Hollander*. *Goesche Courant*, 29 maart 1924, p. 4. (Krantenbankzeeland.nl)

Gregers baseerde zich voor zijn film op Marryats boek, dat volgens het bewaard gebleven filmprogramma 'wereldberoemd' is, 'van generatie op generatie'. Hoofdpersoon Filip Vanderdecken, zijn moeder Catharine, Amine en dokter Poots: alle bekende personages uit *The Phantom Ship* maken ook hier hun opwachting; en getuige de eerste zin in het filmprogramma is de setting Terneuzen: 'I den lille By Terneuse laa i Midten af det 17. Aarhundrede et Hus, hvis venlige Ydre stod i skarp Modstrid med den Mystik, der omgav det...' (in het kleine stadje Terneuzen lag in het midden van de zeventiende eeuw een huis, waarvan het vriendelijke uiterlijk in scherp contrast stond met de mystiek die het omgaf')

Hoewel uit de advertenties geen spoortje twijfel blijkt, is er in het Deense Film Instituut geen bewijs te vinden dat Gregers echt in Terneuzen heeft gefilmd: er is geen *set list* bewaard gebleven van de locaties van buitenopnamen. In Zeeuwse kranten in de jaren 1918-1920 is niets te vinden over een bezoek van een Deense filmploeg – iets wat rond die tijd misschien wel vermeldenswaardig was geweest, al ruimden kranten toen minder kolommen in voor verstrooiend nieuws dan tegenwoordig. Helaas is de film zelf verloren gegaan – alles wat nog rest zijn een honderdtal foto's met film *stills*, en het programmaboekje met een synopsis van het verhaal. De film werd in vier delen vertoond (in Batavia zelfs in tien delen), en het programma geeft per deel een korte samenvatting van het verhaal. Uit de film *stills* valt op te maken dat de buitenopnamen waarschijnlijk niet in Nederland gemaakt zijn. De vakwerkhuisjes en rotsachtige kust doen eerder denken aan Engeland of Denemarken.

Marryat na 1945

Na de Tweede Wereldoorlog is Marryats roem praktisch voorbij. Zijn werk wordt niet meer uitgebracht en maakt plaats voor avonturenboeken van Nederlandse makelij, zoals *Arendsoog* en *Bob Evers*. Wel verschijnt nog in 1953 een Nederlandse bewerking van Marryat door Pieter de Zeeuw J. Gzn. (1890-1968). Ook De Zeeuw (geen pseudoniem!) situeert zijn *Vliegende Hollander* (1953) in Terneuzen, maar Philip is nu een protestant. De Zeeuw was een gereformeerde onderwijzer uit Nijkerk die talloze kinderboeken schreef.⁴⁷ In totaal schreef hij zo'n tweehonderd titels bij elkaar, de bekendste waren de titels die in de series *Bonte bloemen* (voor scholen 'met den Bijbel') en *Oud Goud* verschenen bij uitgeverij Van Goor. *Oud Goud*, waar de *Vliegende Hollander* in verscheen, was een serie hervertellingen van beroemde boeken, zoals *De negerhut van Oom Tom* en *Robinson Crusoe*. Uit de titels die De Zeeuw zelf schreef blijkt zijn voorkeur voor avonturenverhalen met een nationalistische inslag: *Paul Kruger, de leeuw van Zuid-Afrika*; *Willem de Zwijger*; *Michiel de Ruyter, De overwintering op Nova Zembla*.

In De Zeeuws *Vliegende Hollander* komt Terneuzen vaker voor dan bij Marryat: het stadje is in dit boek namelijk de haven vanwaaruit Vanderdecken vertrekt, ditmaal op Paasmorgen:

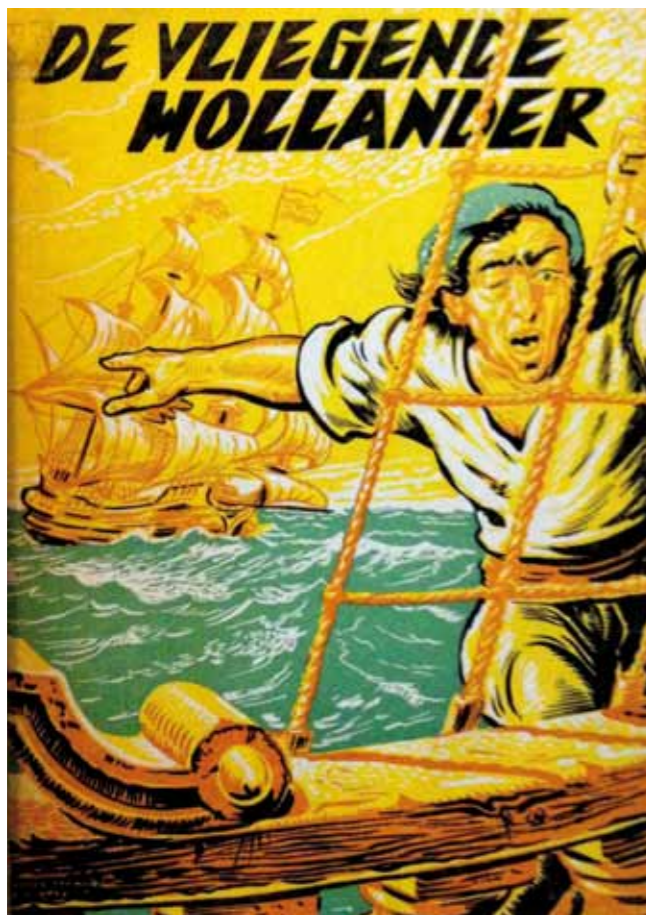
Het schip stooft vooruit over de kokende golven. Nog eenmaal zagen de mensen van Terneuzen het schip. Het lag boven op een geweldig-hoge golf. Daarna verdween het uit het gezicht... voorgoed [...] Schippers uit Terneuzen hadden het verteld; ze hadden het op die Paasmorgen zestienhonderd en zoveel zelf gezien.⁴⁸

Het huis dat Catharina en haar zoontje Flip bewonen is geen nederig stulpje meer, maar een groot huis. Als Flip en Amine gaan trouwen, luiden de klokken van Terneuzen, en in Terneuzen wacht Amine op Flips terugkeer en hoopt ze dat ze hem kan overhalen 'zijn zwervende leven vaarwel te zeggen en rustig bij haar in Terneuzen te blijven wonen' (p. 81), een vergeefse hoop. Ze is blij dat ze uiteindelijk met hem mee kan reizen: 'Heel vaak wandelde zij 's avonds met Flip het dek op en neer en wel honderd keer zei ze dan, dat ze het veel fijner vond met haar man mee te varen, dan in Terneuzen op hem te zitten wachten en zich te vervelen.' (p. 86)

Door deze en andere populaire bewerkingen van Marryat wordt de associatie tussen Terneuzen en de *Vliegende Hollander* versterkt. De verspreiding van het idee dat de *Vliegende Hollander* uit Terneuzen komt valt enigszins af te meten aan de regelmaat waarmee hieraan in Nederlandse en Nederlands-Indische kranten wordt gerefereerd. Dat gebeurt vooral in de jaren dertig van de twintigste eeuw. In de koloniale kranten als het *Soerabaijasch Handelssblad* en

Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië wordt de legende herverteld, net als in *De Tijd*, *De Telegraaf* en *Het Vaderland*.⁴⁹ Na de Tweede Wereldoorlog vallen twee uitgebreide artikelen op in het *Nederlands Dagblad* en het *Gereformeerd Gezinsblad*. Was het de persoonlijke interesse van de hoofdredacteur – in beide gevallen P. Jongeling – die tot deze stukken over de Vliegende Hollander in twee gereformeerde kranten leidde?⁵⁰

Het aantal krantenartikelen buiten Zeeland dat Vanderdecken en Terneuzen in één adem noemt is relatief bescheiden te noemen. In Zeeuwse kranten explodeert dat aantal echter, zeker na de Tweede Wereldoorlog. Daarmee zijn we beland in Zeeland zelf, en wordt het tijd om te gaan kijken hoe en wanneer de Vliegende Hollander zich heeft gevestigd in Zeeland in het algemeen, en in Terneuzen in het bijzonder.



Omslag P. de Zeeuw Gzn., *De Vliegende Hollander*, 1953.

3. De Vliegende Hollander in Terneuzen

Zoals het vorige hoofdstuk liet zien, werd Marryats *The Phantom Ship* via vertalingen, toneel- en vervolgens filmbewerkingen beroemd in heel West-Europa en Noord-Amerika. Maar hoe kreeg de Vliegende Hollander in Terneuzen zelf voet aan de grond, oftewel, wanneer begon men in Terneuzen zelf een verband te leggen tussen de eigen stad en de legende? Hoe en wanneer kregen inwoners van Terneuzen interesse in het gegeven dat hun stadje de locatie was van zo'n beroemd verhaal? Dit hoofdstuk beschrijft de geschiedenis van de Vliegende Hollander in Terneuzen, een geschiedenis die inmiddels bijna een eeuw beslaat. Het is een geschiedenis van ontdekken en herontdekken, van mythevorming en historisch onderzoek, waarin middenstanders, heemkundigen en gemeentebestuurders afwisselend de hoofdrol spelen.

Een Zeeuws volksverhaal?

Enkele jaren na Marryats boek, in 1846, verscheen in de *Zeeuwsche Volksalmanak* een verhalend gedicht 'Het Vliegende Schip', geschreven door ds. R.C.H. Römer (1816-1886). Almanakken waren vooral in de negentiende eeuw populaire boekjes, die niet alleen praktische informatie over dienstregelingen en posttarieven bevatten, maar bijvoorbeeld ook gedichten en lokale folklore. Ze stilden een groeiende honger naar kennis over de eigen lokale en nationale geschiedenis.

Rudolf Cornelis Hendrik Römer was een dominee uit Deil (in de buurt van Geldermalsen) die wel vaker in de Zeeuwse almanak publiceerde. Hij had een grote historische belangstelling, en zou ook een geschiedenis van kloosters en abdijen in Zeeland en Gelre schrijven. Zijn connectie met Zeeland ontstond door zijn huwelijk met een domineesdochter uit Goes, Debora van Oosterzee (1820-1858), die jong overleed, waarschijnlijk uitgeput na acht bevallingen. Römer was een echte dominee-dichter, zoals er vele waren in de negentiende eeuw, die via zijn gedichten de christelijke (protestantse) moraal uitdroeg. In Römers gedichten vinden we dan ook veel bijbelse figuren en vrome, biddende kinderen. Ook 'Het Vliegende Schip' is een moralistisch gedicht, waarin de goddelijke macht sterker blijkt dan die van de elementen. Net als in veel bijbelse verhalen is de zee een vijandige macht die door God tot zwijgen wordt gebracht: 'Maar hoort! daar klinkt met klem en kracht / een stem waarvoor de donder zwijgt'.¹ Toch laat het gedicht ook duidelijk de invloed van de romantiek en de *gothic imagination* zien. De overweldigende macht van de natuur die in geuren en kleuren geschilderd wordt en de verwijzingen naar spookachtige elementen zijn daarvan typische voorbeelden. Römers Vliegende Hollandergedicht wijdt meer regels aan storm en zee dan aan de kapitein, in regels als 'het zwerk jaagt als een spokenheir, door helsche wraak geteisterd



R.C.H. Römer.
(Universiteitsbibliotheek Utrecht)

voort'. De kapitein is koppig, en weigert om vanwege de storm terug te keren naar de veilige haven. Dat zou een afgang zijn, hij zou 'met schande en schimp' beladen worden als hij de angst liet zegevieren. Zijn vervloeking wordt veroorzaakt door zijn buitensporige nationale eergevoel:

'Terug? – neen! voorwaarts ga de togt,
De stortzee en den storm ten spijt,
Al rees van uit de helsche krocht
Het heir van duivlen, bleek van nijd
Ik handhaaf de eer van Neêrlands vlag
Al vaar ik tot den oordeelsdag!'

Het is heel waarschijnlijk dat Römer het gedicht 'Het Vliegend Schip' van J.J.A. Goeverneur kende, de eerste Nederlandse versie van het Vliegende Hollanderverhaal (zie hoofdstuk een); de Nederlandse literaire kringen waren klein. Zijn gedicht laat zich lezen als een reactie op dat van Goeverneur: het heeft dezelfde titel, maar geeft het verhaal een heel andere draai. Hun beschrijving van de zee is nog wel vergelijkbaar. Net als Goeverneur vergelijkt Römer de zee

met een graf ('met lijken zwaar bevracht'), en spuit ook bij hem het bloed uit de golven. De zee is 'een open graf – een hel'. Waar Goeverneur de vervloeking van de Hollander echter toeschrijft aan diens bloedschuld en gouddorst, ontbreekt die historische verwijzing naar slavenhandel en kolonialisme bij Römer geheel. Bij Römer zijn het de lijken van verdronken zeelieden waarmee de zee gevuld is. De kapitein wordt gewaarschuwd: 'één rukvlaag, één nog en de zee / voert in haar schoot uw lijken mee'. De stijfkoppigheid waarmee de kapitein het leven van zijn bemanning op het spel zet wordt bestraft.

Door zijn gedicht niet in een bepaalde plaats of periode te situeren geeft Römer het verhaal een universeel-christelijke boodschap mee, waar Goeverneur het juist in een specifieke historische context plaatst. In een voetnoot is Römer wel preciezer:

Bladz. 63. *Het vliegende schip*. Het volksverhaal noemt den bevelhebber van het schip VAN DER DEEKEN uit het gebied van de stad *Ter Neuzen*, omstreeks het begin der 17^e eeuw. Men kan over dit en dergelijke verhalen bij andere volkeren vergelijken GRÄSSE, *het verhaal nopens den Joodschen Wandelaar* enz. bladz. 59 (35). Ook in *de Navorscher* is het onderwerp breedvoerig besproken.

R.C.H. Römer, *Dichtstukjes* (1856), p. 177-178.

Met deze aantekening plaatst Römer het verhaal niet alleen in Terneuzen, maar noemt hij het ook een 'volksverhaal', onder verwijzing naar de Duitse sagenonderzoeker Johann Grässe. Daarmee brengt Römer niet alleen de setting, maar ook de *oorsprong* van het verhaal van de Vliegende Hollander naar Terneuzen. Dat zou hem nog door vele anderen worden nagezegd. Deze aantekening met wetenschappelijk keurmerk heeft er zeker toe bijgedragen dat Zeeuwen in het algemeen en Terneuzenaars in het bijzonder zich het verhaal 'eigen' konden maken. Römer creëert een historische band tussen verhaal en setting die bij een fictieverhaal zoals dat van Marryat ontbreekt.

Het gedicht kreeg verdere verspreiding buiten de almanak toen Römer het opnieuw publiceerde in zijn *Dichtstukjes* (1856), bijeengebracht voor 'vrienden en bekenden'. Onder de vrienden die hadden ingetekend op het boek vinden we vele notabelen, landeigenaars en collega-dominees. Zo kon, via uiteenlopende media die verschillende lezersgroepen bedienden, onder brede lagen van de bevolking het idee postvatten dat de Vliegende Hollander een Zeeuws volksverhaal is.

Die Duitse sagenonderzoekers verdienen aparte vermelding. Want waar baseerden zij zich eigenlijk op bij hun stelling dat de Vliegende Hollander een volksverhaal was? Het onderzoek naar volksverhalen bloeide op in Duitsland nadat de gebroeders Grimm hun beroemde sprookjesboek *Kinder- und Hausmärchen* (1812) hadden gepubliceerd. Een van de drijfveren voor dit onderzoek was de overtuiging dat volksverhalen, de verhalen die mondeling waren overgeleverd in een cultuur, snel verzameld moesten worden voordat de schriftcultuur die voorgoed zou wegvagen. Ook anderen begonnen verhalen te verzamelen, en in de jaren 1840 was de productie enorm. Zo publiceerde Johann Peter Lyser een Duitse variant op Scheherazades 'Duizend-en-een nacht', een verzameling sprookjes in verhaalvorm (1840) waarin de Vliegende Hollander een van de verhalen is; bracht Julius Wolf in 1843 een verzameling 'niederländische Sagen' uit, en publiceerde Johann Georg Theodor Grässe zijn onderzoek naar het verhaal van de Wandelende Jood (1844) waarin de opmerking over de Vliegende Hollander te vinden is. Het is duidelijk dat iemand als Römer zijn literatuur op dit terrein goed bijhield. Van Grässe, die in het Nederlands vertaald was, had hij dus zelfs de voetnoten gelezen.

Net als een paar jaar eerder was gebeurd met de publicatie van Marryat in Duitsland, zoals bleek in het vorige hoofdstuk, noemt Grässe de Vliegende Hollander een 'holländische Sage', en zegt hij dat die later door Engelsen bewerkt is.² Het onderscheid tussen de locatie waar het verhaal zich afspeelt en waar het vandaan komt gaat daarbij geheel verloren. Volksverhalenverzamelaars als Grässe richtten zich vaak niet alleen op de mondelinge overlevering, en kwamen niet alleen via veldwerk aan hun verhalen. Ze putten ook naar hartenlust uit schriftelijke bronnen. Grässe beroept zich op zijn landgenoot en collega-verzamelaar Lyser, maar noemt ook Marryat, Washington Irving en Heinrich Smidt. Alleen bij Lyser en Marryat speelt het verhaal zich af in Terneuzen, in de woorden van Lyser: 'am rechten Ufer der Schelde und der Isel Walchern schräg gegenüber'.³ Het is geen toeval dat Terneuzen bij Irving en Smidt niet voorkomt: hun versies van de Vliegende Hollander verschenen lang vóór Marryat (respectievelijk in 1822 en 1821).⁹⁸ Grässe bekommert zich daar niet om, en de reputatie van de Vliegende Hollander als 'holländische sage' is gevestigd.

In zijn aantekening noemt Römer ook *de Navorscher*, een tijdschrift dat vanaf 1851 verscheen, met de wervende ondertitel 'een middel tot Gedachtenwisseling en letterkundig verkeer tusschen allen die iets weten, iets te vragen hebben of iets kunnen oplossen'. In *De Navorscher* konden lezers allerlei prangende vragen op het gebied van geschiedenis, theologie of volkscultuur stellen die zo mogelijk in latere afleveringen werden beantwoord ('had de oude kerk in Zeist altijd al dat poortje', 'waar komt de naam Craylo vandaan' etc).

32) Dies ist eine holländische Sage, die am einfachsten so erzählt wird, daß ein holländischer Schiffer Namens Van der Decken aus dem Gebiete der Stadt Terneuse um 1600, als er auf einer Reise nach Indien vergeblich das Cap zu umschiffen suchte, den schrecklichen Schwur that, er wolle um das Cap herum trotz Sturm und Wellen, Blitz und Donner, Gott und Teufel und solle er bis zum Tage des jüngsten Gerichts daran arbeiten, worauf eine Stimme vom Himmel herab ihm zugerufen: bis zum Tage des Weltgerichts! weßhalb jener noch herumfahre und jedem Schiffe, welches ihn und sein gespenstiges Schiff erblicke, ein Zeichen des Verderbens sei (s. Lyser, Hundert und eine Nacht, Bd. III. p. 223 sq.). Die spätere Zeit fügte noch hinzu, daß seine Strafe so lange anhalten werde, bis einst ein treues Weib aus Liebe sich für ihn opfern werde (so b. G. Marryat aufgefaßt in f. Rom. das gespenstige Schiff oder der fliegende Holländer. X. b. Engl. v. Bärman. Brn[schw. 1839. III. 8. und als Fortsetzung: Abenteuer eines Heimathlosen oder der räthselhafte Gast. Nach d. Engl. v. G. Log. Hamburg 1840. 8.). Nach der holländischen Sage ist die englische bearbeitet, welche theils Washington Irving in seinem Sturmschiff, einer Episode seines Bracebridge Hall (Works p. 462 sq.), theils H. Schmidt in seinen Seemannsagen und nach diesem Lyser Hundert und eine Nacht, Bd. IV. p. 108 sq. u. b. L. der ewige Segler bearbeitet hat.

J.G.Th. Grässe, *Die Sage vom Ewigen Juden* (1844), p. 55, noot 32.

Lezers wezen elkaar op citaten en informatiebronnen. Deze vorm van gezamenlijk onderzoek, tegenwoordig zou je het 'crowd research' noemen, leidde in volgende afleveringen tot allerlei antwoorden. We kunnen *De Navorscher*, en ook de almanakken, beschouwen als de eerste stappen in het onderzoek naar volkscultuur, dat in Nederland veel later op gang kwam dan in Duitsland – de eerste Nederlandse volksverhalenverzameling in boekvorm verscheen pas eind negentiende eeuw.

Zoals Römer al vermeldt, wordt in *De Navorscher* uitgebreid over de Vliegende Hollander gecorrespondeerd. Het is interessant om te zien welke bronnen en versies daarbij ter sprake komen, en met hoeveel aplomb waarheden worden gedebiteerd. Ene 'A.G.' vraagt zich af waarom 'alle zeevarende natiën' het spookschip 'De Vliegende Hollander' noemen? (*Navorscher* 1851, p. 156). In verschillende afleveringen volgen er antwoorden – met waarnemingen van het spookschip uit de eerste en tweede hand, en met bronnenmateriaal (p. 217, 329, 359). Het meest uitgebreide antwoord komt van iemand die zich 'Sciulus' noemt, wat zoveel betekent als 'iemand die van alles wat weet'; hij citeert en vertaalt de passage over de Vliegende Hollander uit de Duitse mythengeschiedenis van F. Nork (1848)⁵. Deze Nork geeft een weinig gehoorde

von dem, welchen wirklich Frau Venus aus dem Meere
geworfen hat, der suche die Freundschaft eines ehrlichen
Narren, bei der Nartheit ist der Apfel zu haben.
Der Vorhang fällt.

Achtzigste Nacht.

Der Baron von Werthen hielt diesen Abend sein
gestern gegebenes Versprechen und erzählte die Sage

Vom fliegenden Holländer.

(Seemanns-Mährchen.)

Um das Jahr 1600 und einige dazu lebte inner-
halb des Gebiets der Stadt Terneuse, am rechten Ufer
der Schelde und der Insel Walchern schräg gegenüber,
in einem schmucken Häuschen ein wohlhabender Schiffer,
Wynheer Vanderdecken geheissen.

Er war aus Amsterdam gebürtig, zog aber nach
Terneuse, weil er als ein guter Katholik nicht unter
Kessern wohnen mochte. In Terneuse kaufte er sich
das Häuschen, nahm sich ein hübsches, junges Weib
und lebte einige Zeit gar zufrieden und glücklich.

Aber Wynheer Vanderdecken war zu sehr See-
mann mit Leib und Seele, als daß es ihm lange da-

Dit alles leidt nog niet tot lokale activiteit in Terneuzen en omstreken, voor zover valt na te gaan in lokale kranten, maar de Vliegende Hollander wordt in de loop van de negentiende eeuw in Zeeland in toenemende mate gezien als een verhaal van eigen bodem. Dat blijkt bijvoorbeeld uit een krantenartikel in 1890 waarin de Vliegende Hollander wordt aangehaald in een gloedvol betoog over de rol van de journalistiek: 'Onze bladen mogen niet zijn als de 'vliegende Hollander' uit Zeelands legende, zeilend op avontuur en eigen kompas.'⁷

Marryat meets volkscultuur

Begin twintigste eeuw werd de Vliegende Hollander een gevleugelde uitdrukking in alle betekenissen van het woord, door de onstuimige ontwikkelingen in de luchtvaart. Zoals we zagen in hoofdstuk 1 kreeg piloot Küller rond 1910 zijn bijnaam, en adverteerde de KLM vanaf 1920-21 met een affiche waarop de oude kapitein en de moderne piloot samen te zien zijn. Net zoals de introductie van het stoomschip bij Marryat leidde tot een nostalgische terugblik op de tijd van het zeilschip, groeide door de moderne techniek van de luchtvaart de belangstelling voor de historische wortels van het verhaal van de Vliegende Hollander. In 1923 verscheen de wetenschappelijke studie van de letterkundige Gerrit Kalff jr. naar de sage van de Vliegende Hollander. Het is een vroege studie naar de oorsprong en verspreiding van het verhaal, waarin Kalff het motief van het spookschip terugzoekt tot in Noorse, Griekse en Egyptische verhalen, en eindigt met – dan modieuze – psycho-analytische verklaringen voor de populariteit van het verhaal.

Kortom, de Vliegende Hollander 'zat in de lucht' in de jaren twintig, ook in Zeeland. De Deense film van Gregers (zie hoofdstuk 2) was in 1923 en 1924 vertoond in Goes en Vlissingen – met Terneuzen als plaats van handeling; de film was uitvoerig besproken in de *Vlissingsche Courant*. Vanaf de jaren twintig ontstaat er dan ook aantoonbare belangstelling in Terneuzen en omgeving voor de 'lokale' sage, het verhaal van de Vliegende Hollander. Die aandacht zal daarna zelden meer verflauwen. Twee groepen spelen de hoofdrol in het aanwakkeren van de belangstelling voor de legendarische kapitein: enerzijds de geïnteresseerden in volkscultuur, anderzijds de lokale middenstand.

In de lokale *Ter Neuzensche Courant* wordt op 5 mei 1924 voor het eerst expliciet gewag gemaakt van de connectie tussen Terneuzen en de Vliegende Hollander. De heer E.P. van der Werff uit St Anna ter Muiden, in het dagelijks leven docent op de HBS in Oostburg, houdt dan een lezing in Terneuzen over de Vliegende Hollander, die ook wordt bijgewoond door de burgemeester. Hetzelfde verhaal houdt Van der Werff in ieder geval ook in Oostburg en Vlissingen, getuige berichten in verschillende kranten⁸ die verslag doen van zijn lezing over de 'oud-Zeeuwse vaderlandse Sage'.⁹ De sage 'vindt zijn oorsprong in Ter Neuzen', bericht de *Ter Neuzensche Courant*, en is in binnen- en buitenland

J.P. Lyser, *Einhundert und eine nacht; ein mährchen- und sagenstraus* (1840), p. 223.

versie van de Hollander – met ene Don Sandovalle, een Zuid-Amerikaanse setting en zonder Terneuzen. In 1909 wordt in *De Navorscher* nog eens kritisch teruggeblikt op die discussie van een halve eeuw eerder, en worden alle claims op de historische waarheid van het verhaal verworpen. De auteur, ene S. Kalff, schrijft met enig dédain over het 'waarachtig verhaal' van een waarneming van de Vliegende Hollander, dat een van de deelnemers destijds inbracht. Ook bij het bericht dat de Vliegende Hollander Barent Fockesz zou zijn, voor wie een standbeeld zou zijn opgericht in de Oost stelt Kalff zijn vraagtekens: er zijn geen bronnen die het bestaan van een standbeeld bevestigen. Kalff concludeert bloemrijk dat er geen historische waarheid in het verhaal schuilt: 'De strenge muze Clio [beschermvrouwe van de historische wetenschap, AA] heeft deze haar opgedrongen voedsterling teruggewezen' (p. 96).⁶

bewerkt, maar altijd met een Hollander aan het roer. Uit jaloezie hebben de Engelsen een verdoemde van hem gemaakt, maar 'Beter benijd dan beklaagd', aldus de verslaggever.

E.P. van der Werff kende hoogstwaarschijnlijk het boek *De sage van den Vliegende Hollander* van Kalff dat een jaar eerder verschenen was. Kalff vat Marryats boek, met 'kapitein Willem van der Decken uit Terneuzen', uitgebreid samen. Mogen we voorzichtig stellen dat Terneuzen zichzelf dankzij de letterkunde vanaf de jaren twintig met de Vliegende Hollander afficheert?

Van der Werff kwam met zijn lezing het Algemeen Nederlandsch Verbond (ANV) onder de aandacht brengen. Het ANV wilde het behoud en de verspreiding van het Nederlands stimuleren en beijverde zich voor samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen. Zeeuws-Vlaanderen was dus een voor de hand liggende regio om leden te werven. Zelf had Van der Werff in 1923 de afdeling West-Zeeuws-Vlaanderen opgericht, en zijn doel was om ook in Terneuzen een afdeling vestigen.¹⁰ Die afdeling kwam er overigens niet.

Uit het verslag in de *Ter Neuzensche Courant* komt naar voren dat Van der Werff Nederland 'een groot land' noemt – niet in omvang, maar in verspreiding over de aardbol. Via haar koloniën kon Nederland volgens Van der Werff invloed uitoefenen, door cultuur (Van der Werff noemt muziek, toneel en literatuur) te verspreiden onder Nederlands-, Vlaams- en Afrikaanssprekenden. Het verhaal van de Vliegende Hollander leende zich kennelijk goed voor deze taalpolitieke doeleinden met een nationalistisch tintje. Zo kon 'ons volk [...] vooruitgaan in maatschappelijke deugden', zoals Van der Werff het verwoordde.

Als dit cultureel-nationalisme doorschiet, combineert het nationale trots met een moreel superioriteitsgevoel. Het verbaast dan ook niet dat verschillende leden van het ANV in de jaren dertig sympathie toonden voor het opkomende nationaal-socialisme, zoals trouwens ook gold voor sommige onderzoekers van volkscultuur in de jaren dertig, onder wie Jacques Sinninghe. Het ANV als organisatie zou zich distantiëren van de nationaal-socialistische ideologie.¹¹ Dat gold niet voor E.P. van der Werff: hij zou tijdens de Tweede Wereldoorlog opklimmen tot leidinggevende ambtenaar bij het Ministerie van Onderwijs, waar hij onder andere betrokken was bij de NIVO (Nederlandsche Instelling voor Volksche Opvoeding), een pro-nazistisch instituut dat ten doel had om jongeren klaar te stomen voor functies in het nationaal-socialistisch bestuur.¹² Ook in hoofdstuk een bleek al dat de grote symbolische waarde van de Vliegende Hollander in de loop der tijd is ingezet voor uiteenlopende politieke doeleinden, soms diametraal tegenovergesteld, met name tijdens de Tweede Wereldoorlog. Die toekomst liet zich in 1924 natuurlijk nog niet voorspellen. Terug naar Terneuzen dus, ver voor de oorlog.

Nose sonder Nose

Eind oktober 1931 wordt in Terneuzen voor een uitverkochte zaal de revue 'Nose sonder Nose' opgevoerd van de hand van de plaatselijke schrijver 'Rido'. In de revue leidt een gids een dame (een 'commère') rond door de stad. Allerlei straten en buurtschappen komen aan bod, en heden en verleden van Terneuzen worden bezongen, helemaal op rijm. Zo wordt de Axelsche straat beklaagd om zijn modderige voetbalveld waarop de jongens moeten spelen, en wordt Java juist bejubeld om de metamorfose die het heeft ondergaan nu die al te 'bekrompen' woningen zijn verdwenen. De scènes worden afgewisseld met muziek van symfonie-orkest 'Onder Ons' en dansen van de Nose-girls. De verslaggever merkt op dat het 'een verkwikking [is] om weer eens natuurlijke muziek te hooren, bij al de radio- en grammofoon-muziek die het publiek tegenwoordig voortdurend te hooren krijgt'.

Ook de Vliegende Hollander heeft een plaatsje in de Terneuzense geschiedenis:

De gids vertelt ook uit de geschiedenis en van het hier thuis behoord hebbende spookschip 'De Vliegende Hollander'. De commère is daar ook erg belangstellend naar, waarop de gids haar belooft het te zullen toonen. Hij doet dit, op een zeer ingenieuze manier. Al laat hij ook nog zien hoe hij deze mysterie bewerkt, zullen we dat toch tegenover de afwezigen maar niet verklappen. 't Is aardiger, voor latere bezoekers, als men dat niet weet. (*Ter Neuzensche Courant* 2 nov 1931 p. 1)

Naar het ingenieuze mechaniek waarmee de gids de Vliegende Hollander onthult, kunnen we dus alleen maar gissen, maar wat in deze revue gebeurt is op zich al interessant genoeg. De revue gaat nog weer een stapje verder dan wat Römer deed in zijn gedicht. Veranderde de Vliegende Hollander mede dankzij Römer in een Zeeuwse sage, de revue 'Nose sonder Nose' maakt van de Vliegende Hollander, 'het hier thuis behoord hebbende spookschip': een onderdeel van Terneuzens *geschiedenis*. Dat dit in latere decennia zal leiden tot verwarring en verhitte discussies in Terneuzen over de 'waarheid' van de Vliegende Hollander is niet zo gek.

Ook om een andere reden is deze revue-avond memorabel. Er is in die tijd al een zeer actieve winkeliersvereniging, 'Ter Neuzen klimop'. Voordat de voorstelling begint, presenteert voorzitter Van den Bruele van 'Ter Neuzen klimop' het plan van de vereniging voor het plaatsen van een groot monument in Terneuzen. Anders dan de vele oorlogsmonumenten aan de andere kant van de grens, in Vlaanderen, ziet Van den Bruele een vredesmonument voor zich. Als alle inwoners jaarlijks twee dubbeltjes offeren, kan er in 1935 een monument 'grootscher en menselijker' dan vele andere worden opgericht, voor de strijd

Muzikant: Doussy
 51 Lingeneyers
 Het NEUZENLIED.
 Tekst: A. van den Bruele
 Arr. Muziek: P.W. Eckman.

Waar der Schelde zwaarste golven stormen op het landschap aan!
 Waar zij dorpen heeft bedolven, daar vond Neuzen zijn ontstaan.
 Door den kloeken arm der oud'ren, door de kracht van spier en schoud'ren
 Werde het wilde element van ons stadje afgewend.

Hou en trouw zij nu gezworen aan het vrij gewrochte pan
 Ging de Neuzenvorm verloren, Neuzen toch houdt eeuwen stand
 Dreigt de vloed ons te verdelgen, ook staan klaar der Vaandren telgen:
 Voor Ter Neuzen alles veil! Hoog den Neus, hij brengt ons heil!

Grijpen ooit wel vreemde handen naar den Neus in vreemd geschreeuw,
 Dan verbreekt weerom zijn banden, onze sterke Zeeuwsche Leeuw.
 Springt weer op uit de wilde baren, kent geen angst of doodsgedaren,
 Kampt heldhaftig, bij de leus: "Neerlandsch is en blijft de Neus!"

Refrein:

Hoort! de Schelde bruist, beukt op dijk en strand:
 Slaat de dijken weg, overstroomt het land!
 Weer de Schelde bruist, thans is rust en vree,
 Veilig blijft ons land: Heil de Neus aan zee! (bis.)

Het Neuzenlied. Tekst A. van den Bruele.

tegen de zee. Het ontwerp is twintig meter breed, 28 meter hoog en voorziet in drie bronzen wachters. 'Géén zeevaarder zal hier voorbijvaren of hij zal ons monument aanschouwen en alle passagiers, die komen en gaan uit alle landen, zullen bij het voorbijvaren elkaar aantóonen 'het machtige Neuzenmonument'. Dit zal het 'zelfbewustzijn, fierheid en vertrouwen' van de Neuzenaren vergroten, want velen staan er nog 'te koud' tegenover volgens Van den Bruele – maar 'men moet meer Ter Neuzenaar zijn, meer gevoel hebben voor zijn stad, zoals men dat van vele bewoners van andere steden kan constateren'.¹³ Als op het toneel het Neuzenlied (tekst van A. van den Bruele – dezelfde) wordt ingezet, het stadslied, stemt de zaal mee in: zoveel stadsgevoel had het publiek dus wel. Het vredesmonument zou er overigens niet komen, maar het idee van een monument dat de lokale identiteit van de Terneuzenaars moest versterken zou in de jaren zestig opnieuw opborrelen, en uiteindelijk in 1972 gerealiseerd worden. Dat werd geen vredesmonument met bronzen wachters: tegen die tijd was de Vliegende Hollander uitgegroeid tot het lokale symbool bij uitstek.

Een huis voor Vanderdecken

In de jaren dertig maakt het volkscultuuronderzoek in Nederland een grote bloei door. Dat resulteert in boeken over Zeeuwse sagen en folklore die hun weg vinden naar Terneuzen.

De Terneuzense uitgever en drukker Arie Littooi publiceert in 1933 in het *Haagsch Maandblad*¹⁴ een artikel over de Vliegende Hollander. Daarna geeft hij dit, waarschijnlijk in 1935¹⁵, in eigen beheer uit als een klein boekje: *De legende van het spookschip 'De Vliegende Hollander' en zijn kapitein Willem Vanderdecken uit Terneuzen*. Littooi is een lokale ondernemer met culturele interesse en een vlotte pen. Behalve uitgever en drukker is hij ook correspondent Zeeuws-Vlaanderen voor de *Nieuwe Rotterdamse Courant*. Dat maakt hem tot de ideale man om de Vliegende Hollander in Terneuzen zelf onder de aandacht te brengen. In zo'n dertig pagina's schildert hij de geschiedenis van Terneuzen, die in de persoon van Willem Vanderdecken wordt samengebond. Littooi verschaft Terneuzen een geschiedenis die maar liefst teruggaat tot de Romeinen: 'Voor de lieden van het oude Novesium, die op 'den neus in zee' een eenvoudig bestaan leidden, moet de zee wel immer bijzondere bekoring gehad hebben.' (p. 3) Uit het feit dat Littooi Terneuzen 'het oude Novesium' noemt blijkt al dat hij mythevorming niet schuwt, want die naam heeft nooit bestaan. Historici noemen dit fenomeen 'invented tradition': het opsieren van de eigen geschiedenis met een verzonnen of van elders geleende traditie waardoor die meer aanzien krijgt. Je ziet het ook tegenwoordig nog vaak, bijvoorbeeld in het gebruik van opzichtig oude spelling van namen van moderne gebouwen of bedrijven ('t Raethuys). Littooi maakt van de Terneuzenaars een volk van zeevaarders, die door hun

ondernemingsgezinde natuur gehoor gaven aan de 'wekroep der zee', 'vele geslachten achtereen' (p. 4).¹⁶ Daardoor werd de naam van hun stad 'bekend tot in verre wereldstreken':

En wat deze lieden toonden aan durf en taai volharden, aan vakkennis en zeevaartkunde, deed in steeds wijder kring met ontzag en bewondering spreken over het onverschrokken zeemansvolk, dat op 'den neus in zee' thuis hoorde! (p. 4)

Niets minder dan die veronderstelde mondiale bekendheid van Terneuzen maakt het verhaal van de Vliegende Hollander volgens Littooijs geloofwaardig:

Een verhaal, dat aan geloofwaardigheid won, zoodra de naam van Terneuzen er ten nauwste aan werd verbonden, waarin men het bewijs zag van de tallooze verhalen die met betrekking tot de daden dezer onverschrokken menschen de ronde deden. (p. 5)

Zo construeert Littooijs een verleden voor Terneuzen, een culturele biografie waarin het verhaal van de Vliegende Hollander zijn historische waarschijnlijkheid (!) ontleent aan de naam van de thuisstad van de kapitein, die op de lippen van iedere zeeman ligt. Al is de reputatie van de kapitein wat twijfelachtig, de vermetele Willem van der Decken karakteriseert volgens Littooijs ook de Terneuzenaar: 'een volk, even volhardend als onversaagd, dat stormen en orkanen durfde trotseren, taai en vol doorzettingsvermogen' (p. 6). Hoewel hij enige slagen om de arm houdt en wijst op het gebrek aan oude bronnen voor het verhaal, durft hij de stelling wel aan dat 'een historische kern hier ongetwijfeld aanwezig' is; en aan die mogelijke historische kern wijdt hij diverse pagina's. Littooijs wijst vooral op het voorkomen van de naam Decker in Terneuzen. Zo was er in de zeventiende eeuw een burgemeester Paulus Geleijns Decker: daarvan zou de naam Van der Decken zijn afgeleid.¹⁷ Waarom die naam dan zo vervormd is tot Van der Decken verklaart Littooijs niet. Claims dat Barend Fockesz de kapitein zou kunnen zijn wijst hij resoluut van de hand: die historische kern is hem te onduidelijk. Dat is ironisch te noemen, omdat Fockesz nou net de enige VOC-kapitein is die als Vliegende Hollander is aangewezen wiens bestaan wèl vaststaat. Maar dan zou Littooijs poging om de Vliegende Hollander in Terneuzen te vestigen mislukt zijn. Littooijs besluit stellig:

Er is veel dat aanleiding geeft om aan Vanderdecken den voorrang te verleen [als naam van de kapitein, AA]. Door hem is Terneuzen ten nauwste verbonden met deze legende; nòg is den plek bekend waar – volgens de overlevering – zijn huis gestaan heeft. Men kan hierin een bewijs

zien, dat speciaal in de negentiende eeuw – toen de naam Vanderdecken o.a. door Engelsche schrijvers vermeld werd – ook in Terneuzen zèlf nog meer dan één feit aan het bestaan van de kapitein herinnerde. Het huis, dat men als de woning van Vanderdecken aanduidde, is in het begin van de twintigste eeuw gesloopt; misschien dat voortgezet onderzoek ook op dit punt meer licht zal werpen. (p 29)

Met deze passage wordt weer een nieuw ingrediënt toegevoegd aan de legende, waardoor Vanderdecken nog meer in Terneuzen kan wortelen: Littooijs verschaft hem een woning, al is die volgens hem inmiddels gesloopt.

Volgens andere publicaties, ook uit de jaren dertig, staat Vanderdeckens huis echter nog wel degelijk in Terneuzen. In 1933 verschijnt het *Zeeuwsch sagenboek* van Jacques R.W. Sinninghe (1904-1988). Sinninghe had tussen 1923 en 1932 samen met zijn echtgenote sagen uit Zeeland verzameld. Het was het eerste sagenboek van deze volkscultuuronderzoeker, er zouden ook van andere provincies delen volgen. Sinninghe presenteert in zijn boek twee heel uiteenlopende visies op het verhaal van de Vliegende Hollander in Terneuzen. Als hij in zijn inleiding Zeeuws-Vlaanderen karakteriseert, merkt hij het contrast op tussen de het plattelandskarakter van het westelijk deel, en het geïndustrialiseerde oostelijk deel: 'Zeeuws-Vlaanderen is waarlijk niet alleen historie, maar ook fel-levende realiteit'. De kanaalzone is een 'energieke streek, waar het ritme van de moderne groot-industrie klopt, een markante trek op een groene kaart' (p 31). In die moderne omgeving past zo'n oud verhaal als dat van de Vliegende Hollander niet:

Trouwens, het zou een vreemd gezicht zijn, dat vage, zeilende spookschip op het zeer concrete kanaal, waar aan beide zijden grote fabrieken dag en nacht produceren. Men gelooft niet erg in spoken in de kanaalzone en het is hier vrijwel onvoorstelbaar dat De Decker een Terneuzenaar is geweest. Zijn geboortestad houdt zich niet meer met hem bezig [...].¹⁸

Kortom, de Terneuzenaars zijn te nuchter en modern om zich nog met de Vliegende Hollander bezig te houden. Daarmee impliceert Sinninghe natuurlijk dat ze zich er vroeger wel mee bezig hielden; een nieuw steentje in de constructie van het verhaal als Terneuzens erfgoed. Verderop in het boek presenteert Sinninghe echter een hele andere versie. Onder verwijzing naar de volksmond – hij noemt ene J. Verlinde als zijn bron – beschrijft hij de geruchten die in Terneuzen de ronde doen over het geboortehuis van kapitein Van der Decken/De Decker:

Het spookte in een oud huis aan de Noordstraat te Terneuzen; dat werd toen door officieren bewoond, nu is het een winkel. 's Nachts was het een helsch

rumoer in de kelders en op den zolder. Dikwijls gingen de menschen er naar luisteren; den volgenden morgen was er niets meer te zien. Men zegt ook, dat in dat huis de hoofdman van het spookschip de Vliegende Hollander is geboren.¹⁹

Was Van der Decken in de roman van Marryat nog afkomstig uit Amsterdam, en ging het bij Littooi nog om zijn woonhuis, nu is er sprake van zijn geboortehuis, en dat krijgt meteen een concreet adres: in de Noordstraat. Sinninghe vraagt zich overigens wel hardop af of de Vliegende Hollander echt een verhaal is dat via de orale traditie is overgeleverd. Hoe dat ook zij, besluit hij, het is nu in Terneuzen wel een echte volkssage geworden! 'Is de sage van den Vliegenden Hollander een echte sage? Ook het boek van Dr. Kalff eindigt met een vraagteken. In ieder geval is het verhaal in *Terneuzen tot volkssage geworden*' (Sinninghe, p. 161, cursief in origineel).

Helaas gaat Sinninghe niet in op de vraag hoe de door hem aangehaalde 'volksmond' zich verhoudt tot het eerder gememoreerde nuchtere karakter van de Terneuzenaars. Zelf zal hij zijn steentje bijdragen aan de volkssage door in de jaren vijftig opnieuw, in Zeeuwse kranten, over de sage te publiceren.²⁰ Ondertussen gaat de verbeelding steeds een stapje verder. Waar Sinninghe zich nog geen spookschip op het kanaal kan voorstellen, weet een andere sagenverzamelaar, S. Franke, in dezelfde periode te melden dat de Vliegende Hollander uit de haven van Terneuzen is uitgevaren:

Maar wat niet van zoo algemeene bekendheid is, dat is dat de kapitein van die Vliegende Hollander, Van der Dekken, van Ter Neuzen was.

Dat het een Nederlander was kon men wel aan de naam hooren, maar niemand wist toch met zekerheid te zeggen uit welke plaats die kapitein Van der Dekken eigenlijk kwam.

Maar nu is die onzekerheid opgeheven.

Hij was burger van Ter Neuzen.

En het was van uit die haven dat hij zee koos met zijn spookschip.

Van daar uit maakte hij alle zeeën van de wereld onveilig met zijn geheimzinnige verschijning.

Zegt het voort.²¹

Dat Terneuzen tot in de negentiende eeuw, dus toen de VOC-tijd al voorbij was, geen haven had die toegankelijk was voor zeeschepen mag de pret niet drukken. Dankzij deze Nederlandse sagenboeken van Sinninghe en Franke wordt de band tussen Terneuzen en kapitein van der Decken opnieuw sterker gemaakt. Die bestaat niet langer alleen in populaire fictie of terloopse vermeldingen in kranten, maar nu ook in diverse boeken over volkscultuur,

en krijgen daarmee een historische en min of meer wetenschappelijke status. De kiem daarvoor was al gezaaid door de negentiende eeuwse Römer en de Duitse folkloristen.²² Tot op de dag van vandaag wordt die hoedanigheid van volksverhaal door velen in Terneuzen gekoesterd en door wetenschappers bevestigd: in de volksverhalenbank van het Meertens Instituut dateren de meest recente toevoegingen uit 2006.

Terneuzen 350 jaar

Het 350-jarig bestaan van Terneuzen in 1934 wordt groots gevierd. Gedurende een hele week zijn er feesten, concerten en optochten in de stad. In de grote 'historische, allegorische en reclame-optocht' is ook een rol weggelegd voor de Vliegende Hollander. In negen groepen wordt de geschiedenis van Terneuzen verbeeld – van de strijd tegen het water, Maria van Artois' verzoek aan de bisschop om een parochiekerk te stichten, via Willem van Oranjes toekenning van stadsrechten, tot de aanleg van de Moffenschans en... de Terneuzense Vliegende Hollander. Die behoort, weliswaar als sage, inmiddels helemaal tot de geschiedenis van Terneuzen. Het verhaal wordt in de *Ter Neuzensche Courant* nog eens uitgebreid uit de doeken gedaan, zie advertentie hieronder.

De optocht is een succes. De firma Gebr. Ribbens had de praalwagen met het spookschip erop 'keurig uitgevoerd', zo bericht de krant enkele dagen later. De toppen van de masten konden gestreken worden als er obstakels boven de straat waren, maar waar masten en zeilen in vol ornaat getoond konden worden sloeg de wagen 'een bijzonder mooi figuur' (*Ter Neuzensche Courant* 7/9/1934 p. 2).

In de 8e groep zal men zien uitgebeeld het spookschip „De vliegende Hollander”, dat volgens de sage de zeeën onveilig maakte, en waarvan de kapitein, Willem van der Decken, te Ter Neuzen zou geboren zijn. Hij wordt afgeschilderd als een onversaagd en volhardend man. Op zekeren dag trachtte hij de Kaap de Goede Hoop om te zeilen, hetgeen hem door tegenslag en tegenwind niet gelukte. Als hij op zekeren dag weer met de woedende elementen die hem den doortocht beletten te kampen heeft riep hij in toorn en met gebalde vuisten: „Al kwam het heelc heil van duivelen er aan te pas, ik zal doorzetten”. Tusschen het geraas van den donder en de woelige zee klinkt een stem die hem toeroept: „Tot aan den dag des oordeels zult ge rondzwerven”. En zoo vaart, volgens de sage het schip sindsdien onafgebroken voort. Het was de schrik der zeelieden, die zich verbeeldden het te ontmoeten, omdat dit als een tekst van naderend onheil werd beschouwd.

Deze wagen wordt ingericht door de Firma Gebr. Ribbens.

Aankondiging historische optocht
Terneuzen 350 jaar. *Ter Neuzensche Courant*,
2 september 1934.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog komt de Vliegende Hollander nauwelijks ter sprake in lokale kranten, behalve in het al eerder aangehaalde bericht in de *Ter Neuzensche Courant* over de kadervorming voor de Nederlandse Arbeidsdienst (1941), en de oproep in 1944 om het anti-nazi pamflet De Vliegende Hollander aan elkaar door te geven.

Na de Tweede Wereldoorlog

Na de oorlog groeit Terneuzen uit tot de derde haven van Nederland. Dat is ook te zien aan het inwoneraantal – woonden er in 1830 nog zo'n 900 mensen, in 1930 waren dat er al 10.000 en in 1954 ruim 14.000. Opnieuw is de moderne tijd aanleiding om terug te kijken. In *Zwerftochten door Zeeland* (1949) van Dirk Broeder vinden we een overpeinzing die wel wat lijkt op die van Jacques Sinninghe uit de jaren dertig, maar terwijl Sinninghe het moderne Terneuzen met zijn 'concrete kanaal' nauwelijks geschikt vond voor een spookverschijning, ziet Broeder dat anders. Hij combineert verleden en heden van Terneuzen als hij zich voorstelt dat hij, staande op de dijk, tussen alle moderne schepen een zeilschip aan ziet komen:

Ge staat op de dijk en laat uw oog glijden over de brede wateren van de Schelde. Schepen van allerlei grootte vallen hier binnen op weg naar Gent of passeren op hun tocht van of naar Antwerpen. Het is er altijd gezellig, altijd afwisselend, en terwijl wij daar staan te kijken, gaat het oog onzer verbeelding plots terug naar de tijden van weleer. Langs dezelfde Schelde zien wij grote, hoge schepen met volle tuigage en bolle zeilen; wij zien allerlei vaartuigen, schepen met kleine vuurmondjes, die uit schietgaten steken. Eensklaps betreft de lucht. Zware wolken komen aandrijven, de wind steekt op, het zwerk wordt dreigender en een bliksemflits doorklieft de lucht gevolgd door een zware donderslag, die heel de omgeving doet opschrikken. En tussen de striemende regenvlagen en het gegier van de stormwind doemt een spookachtig wit schip op. Het komt op ons aan! Het zal te pletter slaan op de dijk! Ziet de stuurman het gevaar dan niet? Hij is als een dode. Wij zien 'n vaalgroen gelaat naar ons staren. O God, hij stuurt op ons aan; zijn schip is verloren De wolken zijn weggedreven, de wind is plotseling gaan liggen en een zonnestraal breekt door. Waar is het spookschip? Hebben wij gedroomd? Neen, wij hebben 'de Vliegende Hollander' gezien, de echte, met kapitein Van der Decken, een zoon van Terneuzen, aan het stuurrad. Hij vaart immers door, hij die eens zwoer: 'God of de duivel, de Kaap zal ik omvaren, al vaar ik tot de dag des oordeels!' En als donkere najaarswolken over Terneuzens huizen jagen, ziet men 'de Vliegende Hollander' wel eens voor de haven, hoort men nog de wanhoopskreten van Van der Decken in het spookhuis in de Noordstraat, waar hij geboren werd. Maar om de Kaap is hij

niet kunnen komen en wanneer hij de thuishaven tracht te bereiken, spoelt de stroom zijn schip voorbij en dwingt hem de steven te wenden.²³

Broeders boek, mooi uitgegeven met linnen band en foto's en later nog herdrukt als paperback, verscheen in de serie 'Kent uw land en hebt het lief'. Hoewel er weinig titels uit deze naoorlogse serie terug te vinden zijn, mogen we aannemen dat deze boeken de gekwetste nationale trots na de oorlog hielpen te herstellen.²⁴ De Vliegende Hollander, als nostalgische verschijning in de moderne tijd helpt daarbij.

Na de oorlog stijgt het aantal vermeldingen van de Vliegende Hollander in Zeeuwse kranten flink, met een piek in de jaren zeventig.²⁵ Dat is allereerst te danken aan de Nederlandse luchtvaartpioniers, waarop in de jaren vijftig en zestig veelvuldig wordt teruggeblikt, zeker als in 1957 een film *De Vliegende Hollander* over het leven van Anthony Fokker verschijnt. Reclame draagt bij

aan het inslijpen van de Vliegende Hollander in de collectieve verbeelding, zoals in advertenties voor de strip 'Frank de Vliegende Hollander', en bijgaande reclame voor shag in *De Vrije Zeeuw*.

Ook wint de Vliegende Hollander aan populariteit als bijnaam voor sporters, en *last but not least* door de toenemende activiteiten rond de Vliegende Hollander in Terneuzen zelf. Zo houdt ene C. Olijslager in 1952 een lezing in Terneuzen over Zeeuwse geschiedenis en noemt daarin de Vliegende Hollander een 'specifiek Zeeuwse sage'.²⁶ De lokale boekhandel adverteert

Advertentie voor Old Mac shag, *De Vrije Zeeuw*, 29 mei 1953.



Wij ontvangen ook weer aanvulling van de OUD GOUD-serie, de bekende Jongensboeken van f 2,50, o.a. Michiel de Ruyter, Wilhelm Tell, Gullivers reizen, Robinson Crusoe, De Vliegende Hollander. (Schipper v. d. Decken in Terneuzen). Slechts f 2,50 per stuk.

Boek- en
Kantoorboekhandel

A. J. VAN AKEN

Brouwerijstr. 2 · Telef. 2169

Advertentie boekhandel Van Aken,

De Vrije Zeeuw, 21 april 1953.

P. de Zeeuws bewerking in 1953 met speciale vermelding van de thuishaven van Van der Decken.²⁷

Als in 1954 Terneuzen 370 jaar bestaat, en de krant een geschiedenis in vogelvlucht schetst, is de Vliegende Hollander daarin opnieuw een vanzelfsprekend onderdeel: 'De naam van Terneuzen wordt nog gehoord in de sage van de Vliegende Hollander. De kapitein van dit spookschip zou zijn geweest Willem Vanderdecken uit Terneuzen.' Er valt nog enige twijfel te bespeuren in het woord 'zou', maar tegelijkertijd wordt de naam Van der Decken als een bestaande naam gepresenteerd.

De afkomst van de kapitein en zijn aanwezigheid in de stad wordt met de jaren hoe langer hoe concreter. De plaatselijke welpengroep wordt naar de Vliegende Hollander vernoemd, en in 1956 krijgt de kapitein een definitief adres in Terneuzen. Een artikel in *De Stem* wijst Noordstraat 67 aan als het woonhuis van Van der Decken:

De heer Smits, die in de Terneuzense Noordstraat zijn bazar drijft, is niet een figuur om bang te zijn van spoken en aanverwante geestverschijningen. Dat is maar goed ook, want zijn pand, Noordstraat 67, gaat door voor een heus spookhuis, waar menigeen met eigen oren het helse kabaal van rammelende kettingen op de zolder en in de kelder, tegelijkertijd zomaar, heeft gehoord. Want daar spookte (tegenwoordig niet meer uiteraard, dit is een tijd waarin spoken niet meer gedijen) niemand minder dan de Vliegende Hollander zelf.²⁸

Bij zijn allereerste verschijning, rond 1800, was de Vliegende Hollander al een spook waarover 'Barrington' schreef dat het niet meer in de moderne tijd paste, maar 150 jaar later is dat argument nog altijd springlevend. Het artikel roept Terneuzen op om zijn held in ere te houden. In het atoomtijdperk, met de reële verschrikking van de atoomonderzeeër dreigt het spookschip in vergetelheid te

raken, zo vreest de journalist 'tenzij Terneuzen, zijn geboortestad en zijn nooit meer bereikte thuishaven, zijn nagedachtenis redt'. Terneuzen zou, als stad van de Vliegende Hollander, 'een traditioneel evenement' moeten scheppen: dat zou de stad toeristisch ten goede komen en 'voorgoed de herinnering aan het meest bekende en belangrijkste zee spookverhaal uit de wereldliteratuur' levend houden.²⁸

In 1958 wordt in een nieuw stuk in *De Stem*, dat qua presentatie het midden houdt tussen een journalistiek artikel en fictief verhaal, een nieuw adres, Noordstraat 57, aangewezen als het woonhuis van de kapitein. Ook het jaar waarin zijn uitvaart zich zou hebben afgespeeld is nu ineens bekend: 1625. Voor het eerst heeft Van der Decken niet alleen een zoon, maar ook een dochter (Margaretha).³⁰ In J. Wesselings *Geschiedenis van Terneuzen*, dat ook in 1958 verschijnt, wordt weer een andere straat in een adem genoemd én verworpen als mogelijke locatie van Van der Deckens huis zoals dat bij Marryat wordt opgevoerd: de Havenstraat. Omdat Marryat het huisje in zijn roman typeert als 'afgezonderd' ligt de Havenstraat volgens Wesseling niet voor de hand – maar alleen al door de straatnaam te noemen zal ook die een eigen leven gaan leiden in latere verwijzingen naar de Vliegende Hollander, tot en met een bordje van de VVV aan toe dat in de jaren tachtig op restaurant Delphi in de Havenstraat komt te hangen.

Wesseling vraagt zich als eerste af hoe Marryat bij zijn keuze voor Terneuzen kwam. Hij wijst op Marryats ervaringen in de expeditie van 1809 en zijn latere bezoek aan België, maar noemt ook de 18^e eeuwse kaper Nicholas Jarry uit Terneuzen die Marryat mogelijk tot inspiratie heeft gediend. Die speculatie is op grond van de beschikbare bronnen echter niet hard te maken: nergens noemt Marryat Jarry.

De regionale krant *De Vrije Zeeuw* start in januari 1960 een feuilleton dat twee maanden lang vrijwel dagelijks verschijnt, getiteld 'De kleinzoon van de Vliegende Hollander'. Het presenteert een nieuwe Vliegende Hollander-uit-Terneuzen aan het krantenlezende publiek in Terneuzen. Verschillende generaties Van der Deckens figureren als Terneuzense reders in dit verhaal, dat voor de verandering begint in de negentiende eeuw in plaats van in de VOC-tijd. Daarmee creëert het meer historische waarschijnlijkheid dan eerdere bewerkingen: Terneuzen werd immers een haven van betekenis na de (her) opening van het kanaal Gent-Terneuzen in 1841. Het maakt de aanwezigheid van Van der Decken in Terneuzen weer iets meer voorstelbaar.

H. van Seeland (een pseudoniem) verhaalt hoe een Franse scheepsbemanning tussen Kaap Hoorn en Kaap de Goede Hoop een drijvend wrak aantreft met de naam Ofir. Als de schipper, Claude Vernier³¹, ziet dat de masten versterkt zijn met ijzeren stangen begint hem iets te dagen. Hij herinnert zich 'een oud verhaal, een verhaal dat elke zeeman kent en weleens gehoord heeft': de

WONING KAPITEIN WILLEM VAN DER DECKEN

Kapitein Willem van der Decken heeft volgens de overleveringen in de 17de eeuw in dit pand gewoond. Hij was een vermaarde zee-kapitein en voer op één van de grotere schepen van de Oost-Indië compagnie. Het schip kreeg de naam 'De Vliegende Hollander'.

Terneuzen was in die tijd een onbeduidende havenplaats aan de Schelde, maar strategisch gezien erg belangrijk voor de havenstad Antwerpen. Terneuzen was de thuishaven van Kapitein Willem van der Decken.

Op een Paasmorgen verliet hij, alle goede adviezen negerend, tegen de wind in, de haven en ondervond hij bij de Kaap grote tegenslag. Ondanks dat, zwoer hij te zullen volharden 'tot aan de laatste dag des oordeels'. Sindsdien spookt het schip over de wereldzeeën en brengt het ongeluk en verderf aan alle schepen die het tegenkomt.



[Bordje op Havenstraat 6 Terneuzen \(nu restaurant Delphi\)](#)

Vliegende Hollander. De Fransen vinden een gemummificeerd lijk aan boord in vroeg-negentiende-eeuwse kledij. Het blijkt Césaire van der Decken te zijn, die met de pen in de hand achter zijn schrijftafel is gestorven. Met de brieven die ze in zijn bureau aantreffen en drie verzegelde kisten goud gaan ze naar zijn zoon, de Terneuzense reder Henri van der Decken, die zelf ook al op leeftijd is. Vader blijkt al 37 jaar eerder, in 1859, verdwenen te zijn. Henri's zoon gaat op zoek naar het geheim van zijn grootvader, dat te maken heeft met een geheimzinnige goudmijn, genaamd Ofir, die van de bijbelse koning Salomo zou zijn geweest. Vele plotwendingen later, inclusief persoonsverwisselingen, meer goudvondsten, verraad, oorlog en liefde, kan de laatste Van der Decken na vele jaren een hervonden zoon in de ogen kijken, net als bij Marryat. De banvloek die de familie Van der Decken had getroffen wordt eindelijk verbroken als de betrokkenen niet door goudkoorts maar door naastenliefde worden gedreven, zo is ook nu de moraal.

Van Seeland vermengt in zijn feuilleton het verhaal van de Vliegende Hollander met elementen uit andere verhalen, zoals het destijds mateloos populaire *King Solomon's Mines* (De mijnen van koning Salomo) uit 1950, van H. Rider Haggard. Hij gebruikt namen van dan bekende acteurs en geeft tussen de regels commentaar op actuele kwesties, zoals de oudheidkundige opgravingen naar locaties uit de bijbel. Als een van de personages zich afvraagt

De Kleinzoon van „De Vliegende Hollander”

De geschiedenis van het redersgeslacht Van der Decken

door
H. VAN SEELAND

Eerste aflevering feuilleton 'De Kleinzoon van de Vliegende Hollander'. *De Vrije Zeeuw*, 8 januari 1960, p. 3.

of het wel geoorloofd is om op zoek te gaan naar Salomo's goudmijnen, reageert zoon Van der Decken: 'als men nu al tientallen van jaren bezig is om in de landen, waarin de Bijbelverhalen zich hebben afgespeeld, oudheidkundige opgravingen te verrichten terwille van de wetenschap, waarom zou dan mijn vader op zijn beurt ook niet geprobeerd mogen hebben het oude goudland terug te vinden?' Daarmee reageert Van Seeland indirect op de hevige discussie die in de kerken (en ongetwijfeld ook in Terneuzen) ontstond na de vondst van de Dode Zeerollen in 1947: veel protestanten, zeker uit de bevindelijke hoek, waren van mening dat het om de geloofswerkelijkheid van de bijbel draaide, in plaats van de historische werkelijkheid. Zoon Van der Decken beschrijft zijn vader als een man die tegen de heersende opinie inging dat het 'een soort van heiligschennis' en dus tegen 'de wil van de Schepper was' om de goudmijnen van Salomo te gaan zoeken.³² De Vliegende Hollander wordt hier opnieuw opgevoerd als ondogmatische man. Het motief van rebellie tegen dogmatische kanten van het christendom was al sterk aanwezig in vooroorlogse bewerkingen van schrijvers als Vestdijk en Marsman. Na 1945 blijft dit een van meest prominente eigenschappen van de Vliegende Hollander, bijvoorbeeld in het jongensboek van P. de Zeeuw (1953). Ook in de recente Eftelingattractie wordt het vrijbuiterschap van de Hollander vooral gekenmerkt door zijn verzet tegen dogmatische godsdienst – in die context van gesecculariseerd vermaak is dat op zichzelf haast een bron van nostalgie, al valt het ook te beschouwen als een bevestiging van de huidige Nederlandse identiteit die zich graag als seculier manifesteert.

Begin jaren zestig begint de roep te klinken om een prominentere plek voor de Vliegende Hollander in Terneuzen. Raadsleden krijgen in 1961 een folder uitgereikt waarin de sterke punten van Terneuzen als moderne industriekern worden benadrukt, in combinatie met het verleden als 'thuishaven' van de Vliegende Hollander.³³ In 1962 oppert ene H. de Klerk in de lezersrubriek van *De Vrije Zeeuw* voor het eerst het plan om een gedenkteken voor de Vliegende

Hollander op te richten. Hij vindt het geen bezwaar dat de Vliegende Hollander 'maar een sage' is. Hulst heeft zich immers ook Reinaert de Vos toegeëigend, dat net zo goed alleen een verhaal is. Hij heeft ook al een plek in gedachten: het nieuwe havencomplex lijkt hem geschikt, om 'Terneuzens trots op scheepvaartgebied' te symboliseren.²⁴ Een jaar later, bij de opening van de tentoonstelling van 'Oud Terneuzen' wordt opnieuw de suggestie gedaan voor een monument: 'Wat zou het bestuur van "Oud-Terneuzen" denken van een Vliegende-Hollander-monument? Wij geven deze gedachte in vriendelijke overweging zonder enige aanspraak te maken op "octrooirechten"'.³⁵

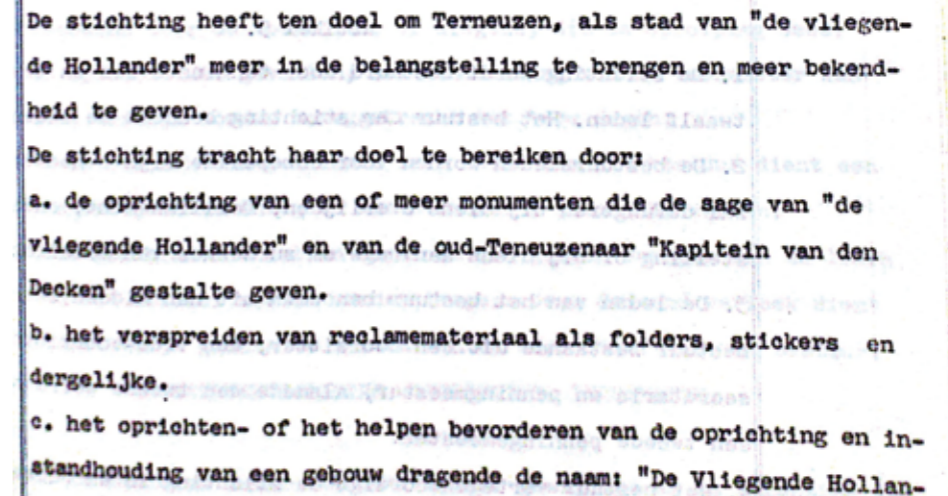
In oktober 1965, als de *sixties* langzamerhand begonnen zijn en de eerste Provo's zich in Amsterdam hebben geroerd, voegt ook de Terneuzense jeugd zich bij degenen die roepen om een monument: een groep jongeren uit Terneuzen die zichzelf de voodoo noemt organiseert een 'happening' bij het standbeeld van Reinaert de Vos in Hulst. Ze lezen er een manifest voor waarin ze een standbeeld eisen in Terneuzen, en wel van de Vliegende Hollander. Waarom? 'We vinden Van der Decken een machtige figuur.'³⁶

Discussies over het waarheidsgehalte van het verhaal en het al-dan-niet bestaan van de kapitein worden gevoerd in de kolommen van *De Stem van Oud-Terneuzen*, het tijdschrift van de plaatselijke heemkundige vereniging. Zo neemt iemand Wesselings eerdere suggestie dat Marryat werd geïnspireerd door de historische kaperkapitein Jarry opnieuw ter hand. In een bespreking van het heemkundige tijdschrift in de krant wordt daarop kritisch gereageerd: 'weinig overtuigend' luidt het oordeel.³⁷ In 1967 noemt *De Vrije Zeeuw* het onderwerp van de Vliegende Hollander 'schijnbaar afgezaagd', maar de krant is toch gecharmeerd van de manier waarop A.C. de Pauw zich opnieuw over het thema buigt in *De Stem van Oud-Terneuzen*. In datzelfde jaar wordt ook voor het eerst een 'Vliegende Hollander' wandeltocht in Terneuzen georganiseerd. Zo komt de Vliegende Hollander in de haarvaten te zitten van de lokale samenleving van Terneuzen. Met de jaren stollen voorzichtige veronderstellingen of ooit geopperde verklaringen langzamerhand tot historische waarheden, die vervolgens weer bestreden worden. Als iemand oppert dat kaperkapitein Jarry uit Terneuzen Marryat tot voorbeeld is geweest, gaat een volgende dat uitzoeken. Als maar vaak genoeg herhaald wordt dat het op de Noordstraat spookt, dan verschijnt er op gegeven moment een huisnummer bij. De tijd is rijp voor een nieuwe concretisering van de aanwezigheid van de Vliegende Hollander in Terneuzen. Het monument gaat er nu echt komen.

Het schip in de gracht

Terwijl de bouw van het nieuwe gemeentehuis van Terneuzen in volle gang is, wordt op 5 augustus 1971 de stichting 'De Vliegende Hollander' opgericht. De ingrijpende stadsvernieuwing die Terneuzen een heel ander aanzien geeft,

doet de behoefte aan tastbaar verleden oplaaien. Het bestuur bestaat onder anderen uit de heren L.C. Hamelink (voorzitter), G.J. Scheele (secretaris) en D.P. Mannaert (penningmeester). In de oprichtingsakte staat het doel van de stichting helder omschreven:



De stichting heeft ten doel om Terneuzen, als stad van "de vliegende Hollander" meer in de belangstelling te brengen en meer bekendheid te geven.

De stichting tracht haar doel te bereiken door:

- de oprichting van een of meer monumenten die de sage van "de vliegende Hollander" en van de oud-Terneuzenaar "Kapitein van den Decken" gestalte geven.
- het verspreiden van reclamemateriaal als folders, stickers en dergelijke.
- het oprichten- of het helpen bevorderen van de oprichting en instandhouding van een gebouw dragende de naam: "De Vliegende Hollander".

Oprichtingsakte Stichting 'De Vliegende Hollander'. (Gemeentearchief Terneuzen)

De stichting neemt haar werk voortvarend ter hand. Er wordt een prijsvraag uitgeschreven voor een ontwerp van het monument, de inschrijving sluit 5 november 1971. De stichting wil fondsen voor het monument werven onder de lokale bevolking, via de uitgifte van een speciale gouden en een zilveren penning met de Vliegende Hollander erop. Men denkt aan 1000 gouden en 500 zilveren penningen, die respectievelijk f 100,- en f 25,- moeten gaan kosten. Burgemeester Aschoff is betrokken bij de plannen: van hem komt in november 1971 de suggestie om op een kant van de munt een afbeelding van het nieuwe gemeentehuis te zetten. Daarmee worden Vliegende Hollander en de gemeente Terneuzen twee kanten van dezelfde medaille: en daar hoort ook financiële steun bij. De stichting vraagt de gemeente in eerste instantie niet alleen om een garantstelling – voor de aanschaf van de munten – van f 45.000,-, maar rekent ook op de gemeente voor een flinke afname van de penningen. De afdeling Financiën heeft haar twijfels bij de begroting: die is wel erg hoog. De gemeente voert in december een goed gesprek met de stichting; en een nieuwe begroting wordt opgesteld waarin de initiatiefnemers zelf ook voor een deel garant staan, en een bedrag (f 4000,-) wordt ingezameld onder de lokale ondernemers.³⁸ Daarop adviseert B&W in januari 1972 aan de gemeenteraad om de garantstelling van f 45.000,- goed te keuren. Aldus geschiedt. De tien bestuursleden staan ieder voor f 500,- borg; als de penningen niet verkocht

raken worden ze eigendom van de gemeente. De gemeente gaat niet in op de suggestie van het stichtingsbestuur om 100 gouden penningen te kopen, maar houdt het bij 25.

In 1972 is het zover: met de opening van het nieuwe gemeentehuis wordt ook een beeld van de Vliegende Hollander, naar een ontwerp van P. Griep onthuld in een oude arm van het kanaal Gent-Terneuzen. Voor de gelegenheid is een nieuw lied gecomponeerd door de volkskundige dr. Tjaard de Haan, dat door zangeres Marie-Cécile Moerdijk ten gehore wordt gebracht, zonder begeleiding: de sleutel van de vleugel blijkt op het *moment suprême* zoek. Het evenement luidt een periode van grote activiteit onder de vlag van de Vliegende Hollander in. De plaatselijke harmonie herdoopt zich ook in 1972 tot Vliegende Hollander, en er wordt een braderie georganiseerd met thema Vliegende Hollander, inclusief spaaractie van de plaatselijke middenstand waarmee gouden en zilveren munten te verdienen zijn. De braderie is een succes en wordt meermalen herhaald.

In januari 1974, als de garantstelling bijna verloopt, moet de Stichting de gemeente melden dat de verkoop van penningen trager verloopt dan verwacht, waardoor zij niet aan haar verplichtingen kan voldoen: ze heeft nog een schuld van ruim f 25.000 bij de Nederlandse Middenstandsbank (NMB). De NMB wendt zich tot de gemeente voor het voldoen van de schuld. Uiteindelijk hoeft de stichting geen beroep op te doen op de garantiestelling: uit de stukken in het



„DE VLIEGENDE HOLLANDER”

Op 11 mei 1972 is dit ijzeren schip onthuld door burgemeester J.C. Aschoff van Terneuzen door het overhalen van een scheepstelegraaf waarna, door een flinke explosie, een tijdelijk omhulsel de lucht invloog. Dit monument, in de oude oostelijke kanaalarm van het kanaal van Gent naar Terneuzen, is ontworpen door de heer P. Griep in opdracht van de stichting Samenwerkende Ondernemersvereniging Terneuzen. Tevens schreef voor deze gelegenheid mw. Marie Cecile Moerdijk (muziek) en dr. Tjaard de Haan (tekst) een lied voor het nieuwe symbool van de stad van de Vliegende Hollander.

Zorgt God voor wind
ik zorg voor zeil
al was 't een joegstendag
hojo, hojo, hojo.

Daar hij zijn zeil
in het bloed verdrag
met aan zelf verloor
hojo, hojo, hojo.

Hij woedt verlost
schenkt hem een vrouw
voor goed haar harten hand
hojo, hojo, hojo.

Viert feest Terneuzen
zingt dit lieden
en ga niet overstag
hojo, hojo, hojo.

De naam "TERNEUZEN STAD VAN DE VLIEGENDE HOLLANDER" is ontstaan bij de herdenking van 400 jaar stadsrechten (1984). Het herinnert aan een legende over het zeilschip 'De Vliegende Hollander' dat, bij een langdurige zware storm onder het gezag van de Terneuzense kapitein Willem van der Decken, tevergeefs probeert de Kaap de Goede Hoop te ronden. Sindsdien heeft niemand meer iets over de 'De Vliegende Hollander' vernomen en vaart dit spookschip zonder zijn bemanning tegen de wind in, en met zijn kapitein nog steeds aan het roer, over de wereldzeeën.

Plaquette bij het beeld van de Vliegende Hollander in Terneuzen, met liedtekst.

gemeentearchief blijkt niet hoe, maar wel dat de stichting binnen twee maanden erin is geslaagd haar schuld te delgen.

De amateur-historicus Johan de Vries, ook actief in de heemkundige vereniging, schrijft in de jaren zeventig diverse boeken over de Zeeuws-Vlaamse en Terneuzense geschiedenis, waaronder volksverhalen.³⁹ Zijn versie van de sage wordt meermaals opgenomen in het informatieblad van de gemeente Terneuzen, in ieder geval in 1979, 1982 en 1993. In 1984 wordt het 400-jarig stadsjubileum opnieuw groots gevierd, en het logo van de Vliegende Hollander siert al het jubileumdrukwerk. De slogan '400 jaar stad van de Vliegende Hollander' suggereert dat ook de connectie tussen Terneuzen en de kapitein al vier eeuwen oud is. De evenementencommissie (met de naam... jawel, onder aanvoering van 'Van der Decken', en een promotieteam gehuld in historische kostuums) organiseert zo'n tachtig festiviteiten, verspreid over een half jaar en blikst begin oktober tevreden terug. Volgens burgemeester Ockeloen is door het jubileum 'het gevoel van saamhorigheid gegroeid'.⁴⁰

De jaren negentig

Die saamhorigheid onder de paraplu van de Vliegende Hollander begint in de jaren negentig enige scheurtjes te vertonen. In 1993 verschijnt een speciale aflevering van het literaire tijdschrift *Ballustrada* gewijd aan de Hollander. Hoofdredacteur André van der Veeke noemt Terneuzen na verschijning van het nummer in de *Provinciale Zeeuwse Courant* een 'culturele spookstad'.⁴¹ Hij verwijt

de gemeente dat zij goede sier wil maken met het label 'Vliegende Hollander', maar culturele initiatieven in die richting niet ondersteunt: een verzoek om subsidie voor hun themanummer over de Vliegende Hollander werd volgens hem 'botweg' geweigerd. Een verkoopexpositie om fondsen te werven werd ook eerst geweigerd, en pas na protest toegestaan.



Beeld van de Vliegende Hollander in de Herengracht, Terneuzen. Ontwerp Piet Griep. (Inputoutput fotografie)

Nu doet *Ballustrada* iets wat wellicht niet zo bij de promotiedoeleinden past. In fictie en non-fictie, woord en beeld, proza en poëzie wordt het verhaal van de Vliegende Hollander tot leven gewekt en ontleed. Er worden kritische noten gekraakt over de veronderstelde historische grond voor de relatie tussen Van der Decken en Terneuzen. Anderzijds presenteert het tijdschrift ook hedendaagse verbeeldingen van de Vliegende Hollander:

HET SCHIP – Johanna Kruit

Vanuit de mist de omtrek van een schip.
Niet eerst een stip die groter wordt
maar bijna ongehoord
zoals plotseling verschijnt
wat aarzelend aanwezig is
en daarna weer verdwijnt.

De discussie over de Vliegende Hollander en Terneuzen ijlt nog een poosje na in de *Provinciale Zeeuwse Courant*. In een bespreking van het nummer van Ballustrada schrijft journalist Wout Bareman 'Pak Terneuzen niet ook nog z'n spookschip af...'.⁴² In een later artikel schrijft dezelfde Bareman juist weer met de nodige afstand over de verhalen die de ronde doen over Van der Decken – zeiden de kinderen vroeger niet dat hij in het Pastersbos spookte? of op 't Zwaantje? achter de RK-kerk in de Dijkstraat? de Havenstraat? –, om te eindigen met 'Ach Terneuzen, droom maar fijn. Met lekker veel spoken!'. Het blijkt niet eenvoudig om een houding in te nemen tussen ironie en geloof, tussen geschiedenis en mythe.

Ondertussen zoekt de lokale ondernemersvereniging City Terneuzen naar nieuwe vormen om 'Terneuzen-koopstad' te promoten. In 1995 doet zich een uitgelezen mogelijkheid voor. Op initiatief van Ariël Meeusen, die al jaren zeer actief is in de ondernemersvereniging, wordt Jos Stellings film *De vliegende Hollander* (1995) in de open lucht vertoond op de Markt in Terneuzen, een 'wereldvolkspremière'. Meeusen is niet alleen een actieve ondernemer, maar ook een kleinzoon van Arie Littooi. Hij maakt een herdruk van het boekje dat zijn grootvader in de jaren dertig schreef, dat gratis wordt verspreid onder de toeschouwers. Voor de première in Tuschinski in Amsterdam organiseert Meeusen een bus met een delegatie van Terneuzense en Zeeuwse bestuurders, en hij laat flessen bier met Vliegende Hollander-etiketten drukken: moderne city-promotie via diverse kanalen. Meeusen probeert nog om decors uit de film op te kopen voor eventueel gebruik in Terneuzen, maar die blijken al vernietigd.



Etiket Vliegende Hollanderbier, 1995.

Meeusen pleit, ook in de jaren negentig, voor de naam Vliegende Hollander-tunnel voor de dan in aanbouw zijnde tunnel onder de Westerschelde – maar die zal in 2003 geopend worden onder de naam Westerscheldetunnel.

Het filmevenement leidt tot een kritisch stuk van Jan J.B. Kuipers over de geloofwaardigheid van Littooi's betoog, opnieuw in *Ballustrada*. Overigens is hij niet de eerste die vraagtekens zet bij Littooi – het eerdere themanummer, waaraan Kuipers ook had bijgedragen, had al de kritiek van Willem Geldof geciteerd die in 1979 een boek met volksverhalen uitbracht. Geldof schreef over Littooi: 'Zo'n averechtse bewijsvoering die in feite teruggaat op de fictie van een buitenlandse romancier raakt kant noch wal. Maar zij werd dankbaar overgenomen en vanaf die tijd was er geen houden meer aan.'⁴³

In de krant reageert Meeusen stekelig: 'Ik weet alleen dat er vierduizend boekjes hun weg naar de lezer hebben gevonden en dat ik een grote filmvoorstelling op poten heb gezet. En dat heeft bij mijn weten nog nooit iemand anders gedaan. Dus die Kuipers kan de pot op met zijn artikel'.⁴⁴ Jan Kuipers wijst er op zijn beurt op dat historische claims helemaal niet nodig zijn om de Vliegende Hollander in Terneuzen tot leven te wekken: 'Wie zich zijn traditie laat afnemen uit naam van een benepen letterlijkheid, is die traditie niet waard. Sinterklaas ruimt ook niet het veld omdat we ontdekten dat hij niet echt over de daken rijdt.'⁴⁵

In 1999, als er in Terneuzen een dukatenactie wordt gehouden, georganiseerd door de Samenwerkende Ondernemersverenigingen (SOV), ontstaat een conflict tussen de ontwerper van het beeldmerk van de Vliegende Hollander, J. van de Voorde, en de SOV. Van de Voorde vindt dat de SOV onrechtmatig zijn logo op de dukaten gebruikt en eist f 25.000 schadevergoeding. Die eis wordt niet toegewezen, en ook hoeft de actie niet gestaakt te worden, maar de rechter vindt wel dat Van de Voorde de auteursrechten op het beeldmerk bezit.

Zo wordt de Vliegende Hollander van tijd tot tijd een splijtzwam, en eindigt de twintigste eeuw met kritische zin enerzijds en behoefte aan verhalen anderzijds, en enige wrijving over elkaars bedoelingen. Kunnen die twee niet samen-

gaan? De Vliegende Hollander heeft in Terneuzen voor- en tegenstanders, maar zowel liefhebbers van het sterke verhaal als liefhebbers van historisch onderzoek kunnen met het verhaal uit de voeten. Terneuzen groeide in de loop van bijna honderd jaar – soms tegen wil en dank – uit tot een centrale locatie voor ‘bemoeienis’ met het verhaal van de Vliegende Hollander. Nergens anders in Nederland werd, sinds het boek van Kalff uit 1923, zo grondig onderzocht welke bronnen er ten grondslag lagen aan de verspreiding van het verhaal van de Vliegende Hollander, en nergens anders werd het verhaal zo creatief tot leven gebracht.



Aandenken hockeytoernooi MHC Olympia 1982, Terneuzen (Gemeentearchief Terneuzen)



Laatste papieren nummer van *De Vliegende Hollander*, tijdschrift van de Koninklijke Luchtmacht, 2014.

4. De Vliegende Hollander leeft voort

Het verhaal van de Vliegende Hollander is nog altijd niet afgelopen. Tot op de dag van vandaag worden oude versies hernomen en nieuwe betekenissen toegevoegd. De Efteling opende in 2007 haar Vliegende Hollander-attractie, inclusief een ‘making-of’ documentaire die Terneuzen als thuishaven en de kapiteins opstandigheid tegen religieuze dogma’s opnieuw in de verf zette. In 2014 verscheen nog een nieuwe roman over de Vliegende Hollander: *Vanderdecken* van Guus Houtzager. Het verhaal van deze Vanderdecken is er een, heel modern, van de spanning tussen carrière en vaderschap. Hij heeft zijn leven in dienst gesteld van de VOC en moet daarover verantwoording afleggen aan zijn zoon.’ Tijdens Sail-Texel werd, ook in 2014, de cantate ‘De Vliegende Hollander’ van Richard Hol voor het eerst in decennia uitgevoerd. Ook in de commercie duikt de Flying Dutchman af en toe nog op, zij het minder dan vroeger. De fusie tussen KLM en Air France is daar vast enigszins debet aan, maar recent nog figureerde acteur Rutger Hauer als gedistingeerde solozeiler ‘the Flying Dutchman’ in een reclamevideo van het kledingmerk Gaastra.

We hebben de Vliegende Hollander gevolgd in zijn transformatie van spook tot materie. Nu, met de komst van een nieuwe virtuele werkelijkheid kan hij ook weer terug-veranderen: het blad van de Koninklijke Luchtmacht kondigde in 2014 aan digitaal verder te gaan; en zo wordt de Vliegende Hollander van papier nu virtueel. Ook in andere nieuwe media vinden we Vanderdecken terug: als personage in games als *Great War at Sea* en *Second World War at Sea*.

De culturele biografie van Terneuzen, het verhaal waarmee de stad zichzelf een identiteit heeft aangemeten, is in de afgelopen eeuw op allerlei manieren verweven geraakt met het verhaal van de Vliegende Hollander. Ook aan dat weefsel worden steeds nieuwe draden toegevoegd. Te denken valt aan recente initiatieven als het Vliegende Hollander-festival (het jaarlijkse shanty festival, sinds 2005), het Museum-eetcafé in Oud-Terneuzen en het ludieke lied van Kapitein Rooibos, nu al even onsterfelijk als de Vliegende Hollander zelf. Het Museum-eetcafé organiseerde in 2014 het Kaersommetje, een tocht langs de lokale horeca (‘Trek uw schoonste pyjama aan, neem een kaars in de hand en treed in de voetsporen van Kaatje van der Decken’) en het *singalong* kampvuur waar ‘in twaalf wereldhits de eeuwenoude sage uit de doeken wordt gedaan’. De zanger Herman Brock jr. uit Terneuzen schreef het nummer ‘The Flying Dutchman’s Curse’.

Het laatste draadje is kort geleden toegevoegd, in februari 2015, toen minister Melanie Schultz van Haegen met haar Vlaamse collega een verdrag tekende over een nieuwe zeesluis in Terneuzen. In haar toespraak noemde

ze de nieuwe sluis een kunstwerk dat nieuwe economische mogelijkheden biedt: 'Deze bijeenkomst is daarom een mooie kans om samen te zoeken naar concrete kansen en ideeën, zeker in deze regio. Grijp die kansen, maak van de Kanaalzone een ijzersterke plek om te investeren en mee de wereldmarkt op te gaan'. Maar de minister keek niet alleen naar de toekomst:

Met deze nieuwe sluis schrijven we ook een nieuw hoofdstuk in de relatie tussen Terneuzen en de zeevaart. Een relatie die al eeuwen duurt en prachtige verhalen opgeleverd heeft. De naam Willem van der Decken kent u misschien niet allemaal – maar burgemeester Lonink weet waarschijnlijk precies wie ik bedoel: de man die wereldwijd berucht is als de kapitein van het spookschip 'De Vliegende Hollander'. Wellicht kent u het verhaal – de kapitein sloot onderweg naar Indië een pact met de duivel en moest daarom voor eeuwig blijven ronddolen op de wereldzeeën. Naar verluidt kun je De Vliegende Hollander op volle zee nog altijd tegenkomen, met aan het roer een kapitein uit Terneuzen. Zo'n volksverhaal is eigenlijk ook een kunstwerk – misschien is het daarom wel een mooi idee om dat andere kunstwerk (de nieuwe sluis) naar hem te vernoemen. Misschien kunnen we hem daarmee eindelijk een eeuwige rustplek geven.²

Zo verbindt de minister opnieuw het moderne, technologisch geavanceerde heden met het verleden van de Vliegende Hollander, net als velen dat voor haar hebben gedaan. Ze stelt een nieuw einde van het verhaal voor: de kapitein zou in Terneuzen zijn rust kunnen vinden als het kunstwerk van verhaal en technologie met elkaar verbonden worden via de naamgeving van de sluis. De christelijke verlossing die in Marryats roman het slotstuk vormde is daarmee uit beeld verdwenen, en heeft plaatsgemaakt voor de kunst als hoger doel. Maar nog altijd wordt het oude verhaal gebruikt om het publiek vertrouwd te maken met geavanceerde technologie, net als tweehonderd jaar geleden met het stoomschip, en honderd jaar geleden met het vliegtuig gebeurde. Het moge duidelijk zijn: het verhaal van de Vliegende Hollander en Terneuzen is nog lang niet uit.

Eindnoten

Hoofdstuk 1.

¹ *Ter Neuzensche Courant*, 21 jan 1885, p.2.

In andere krantenarchieven

(www.krantenbankzeeland.nl en www.delpher.nl)

is zo'n vroege verwijzing niet te vinden.

² Charlotte Dematons, *Nederland*, [Amsterdam, 2013]. Dit prentenboek werd uitgebracht met het begeleidende boekje *Duizend dingen over Nederland* waarin de vele verwijzingen die de tekeningen bevatten naar Nederlandse geschiedenis, locaties, liederen en beroemde (historische) personen worden toegelicht.

³ Theo Meder & Ruben A. Koman, *Canon met de kleine c*, [Bedum, 2008]. Zie ook www.canonmetdekleinec.nl

⁴ Theo Meder & Ruben A. Koman, *Canon met de kleine c*, p. 6.

⁵ In haar antropologische studie *Le Vaisseau Fantôme* (Quebec, 1970) documenteerde Catherine Jolicoeur verhalen van ontmoetingen met het spookschip in Canada. Ook het vrij recente boek van Reggie Naus, *De Vliegende Hollander. Biografie van een spookschip* (Utrecht, 2005) houdt de mythe in stand via beschrijvingen van waarnemingen van het spookschip.

⁶ Gerrit Kalff jr., *De sage van den vliegende Hollander naar behandeling, oorsprong en zin onderzocht*, [Zutphen, 1923], p. 3; Theo Meder, 'In Search of the Dutch Lore of the Land: Old and New Legends throughout the Netherlands', *Folklore*, 122:2 (August 2011), p. 122–123. Een zoekactie in de digitale verzameling van vroegmoderne Engelse publicaties EEBO (Early English Books Online) en ECCO (Eighteenth Century Collections Online) bevestigt dat er geen eerdere verwijzing is.

⁷ Zie bijvoorbeeld <http://www.gekaaptebrieven.nl/>, een collectie die inmiddels duizenden 17^e- en

18^e-eeuwse getranscribeerde brieven bevat die destijds op Nederlandse schepen zijn buitgemaakt door de Engelsen.

⁸ Voor Fockesz' reis, zie: <http://www.vocsite.nl/schepen/detail.html?id=11870>. Wat zeker niet helpt bij het uitdoven van dit verhaal is dat Fockesz in het *Nieuw Nederlandsch Biografisch Woordenboek* (NNBW, 1911-1937, inmiddels op internet toegankelijk) wordt aangewezen als de 'legendarische' Vliegende Hollander voor wie een standbeeld zou zijn opgericht op het eiland Kuiper dat de Engelsen weer zouden hebben afgebroken, en 'die o.a. Richard Wagner inspireerde tot zijn opera'. Het 'die' in deze zin slaat wel op de Vliegende Hollander, maar zeker niet op Fockesz. Wagners Hollander heeft geen naam, en vaart in noordelijke zeeën. Al in 1909 verwierp S. Kalff alle historische claims omtrent Fockesz, ook voor een standbeeld waren geen bronnen te vinden, zie hoofdstuk 3 noot 6. Zie ook G. Kalff jr. (1923), p. 108, noot 1, die ook zeer kritisch is over het NNBW-lemma.

⁹ Suzanne Rickard beschrijft Barringtons fascinerende geschiedenis in *George Barrington's Voyage to Botany Bay: Retelling a Convict's Travel Narrative of the 1790s*. Literature of Travel, Exploration and Empire Series (Leicester University Press, 2004). Barringtons verhaal verscheen ook in de krant; op 10 oktober 1795 wordt de Flying Dutchman voor het eerst vermeld in de *Staffordshire Advertiser*.

¹⁰ George Barrington, *A Voyage to New South Wales: With a Description of the Country*, (1795), p. 46.

¹¹ John Leyden, *Scenes of infancy. Descriptive of Teviotdale* (Londen, 1803), p. 91.

¹² Zie http://www.twmuseums.org.uk/slavery/_files/research-zone/South_Shields_and_the_Slave_Trade.pdf, p. 3, geraadpleegd 24 maart 2015.

¹³ Leyden, *Scenes of infancy*, p. 91; p. 175–176.

- ¹⁴ Thomas Moore, *Epistles, odes, and other poems*, (London, 1806), p. 321–322.
- ¹⁵ 'Vanderdecken's message Home, or The tenacity of natural affections', *Blackwood's Edinburgh Magazine*, (May 1821), p. 127–131.
- ¹⁶ 'Vanderdeckens Botschaft in die Heimath, oder die Gewalt der Verwandtenliebe', *Morgenblatt für gebildete Stände*, (Nr. 165 & 167; 11 & 13 July 1821), p. 658–659; 666–667. Het verhaal werd nog hetzelfde jaar opgenomen in de bloemlezing *The Athenium, or The Spirit of the English Magazines*. Vol 9, 1821, p. 376–381.
- ¹⁷ 'The subject was a very fresh one, though it had so much of salt water in its composition'. Fitzball, Edward, *Thirty-five years of a dramatic author's life*. (London, 1859), p. 169.
- ¹⁸ Zie ook Wolfgang Biesterfeld, 'Der Fliegende Holländer im Gedicht Der ewige Segler von Heinrich Smidt', *Fabula*, 51:3–4 (December 2010), p. 295–299.
- ¹⁹ Heines kennismaking met de legende wordt beschreven door J.Q. Davies, 'Melodramatic Possessions: The Flying Dutchman, South Africa, and the Imperial Stage, ca. 1830', *The Opera Quarterly*, 21:3 (January 2005), p. 496–497, en noot 1. Hoewel Heine zelf schreef dat hij het stuk in Amsterdam zag, laat Davies overtuigend zien dat het in London moet zijn geweest.
- ²⁰ Zie Stephen McClatchie, 'The Flying Dutchman, the Wandering Jew, and Wagner's Anti-Semitism', *University of Toronto Quarterly*, 81:4 (2012), p. 877–892.
- ²¹ Meder, 'In Search of the Dutch Lore of the Land'; Kalff, De sage van den vliegende Hollander.
- ²² Zie Els M. Jacobs, *Koopman in Azië. De handel van de Verenigde Oost-Indische Compagnie tijdens de 18de eeuw*, (Zutphen, 2000). Volgens Jacobs werd deze eerste periode waarin de VOC zich met geweld in bestaande netwerken invocht, gevolgd door een periode van meer reguliere handel.
- ²³ Het reisverhaal werd onder allerlei titels

- uitgebracht, zie Rickard p. 160–163; voor het gemak houd ik de titel *A Voyage to New South Wales* aan.
- ²⁴ De Nederlandse stadhouder Willem V, die de komst van de Fransen niet had afgewacht en naar Engeland was gevlucht, had koloniale bestuurders in zijn 'brieven van Kew' gemaand om hun koloniën over te dragen aan de Engelsen. Zo wilde hij voorkomen dat de Nederlandse koloniën in handen zouden vallen van de Fransen. De Engelsen namen na enige Nederlandse tegenstand vrij gemakkelijk de macht in de Kaapkolonie over.
- ²⁵ André Wegener Sleeswyk, *De Gouden Eeuw van het fluitschip* (Franeker, 2003).
- ²⁶ 'Vanderdecken's message Home', p. 129.
- ²⁷ Thomas Hood, *Whims and oddities, in prose and verse, Second Series* (London, [1826] 1871), p. 213.
- ²⁸ Hood, Whims and oddities, p. 213–217.
- ²⁹ 'Swavings zonderlinge ontmoetingen', *Letterkundig magazijn van wetenschap, kunst en smaak* afl 11, 1831, p. 488.
- ³⁰ Washington Irving, 'Het stormschip'. In: *Mijn verblijf op kasteel Bracebridge* deel 2, 1827, p. 267–279; 'Gedichten en Rijmen, van J.J.A. Goeverneur', *De Gids*, 1 (1837), p. 455–459.
- ³¹ Johan Jacob Antonie Goeverneur, *Gedichten en rijmen*, (Groningen, 1836), p. 95–96.
- ³² Vooral leden van de inheemse Zulubevolking vochten mee in de Boerenoorlog. Zie John Gooch (ed.), *The Boer War: Direction, Experience and Image*. (London etc, 2013), p. xviii–xix.
- ³³ *Ter Neuzensche Courant*, 18 augustus 1910, p. 5.
- ³⁴ *Birmingham Gazette*, 18 April 1831.
- ³⁵ Bron: brief Nijhoff aan Vermeulen: http://www.matthijsvermeulen.nl/display_alt.php?artikel=0070
- ³⁶ Althans, de bedelaar belooft hem in ruil voor het brood wel een lied: maar kunst is kennelijk geen onderdeel van de commercie.
- ³⁷ Anthonie Donker, 'Nijhoff's Vliegende Hollander. Een veronachtzaamde sage'. *Gulden Winckel* juli 1930, p. 161–164.
- ³⁸ *Ter Neuzensche Courant*, 17 februari 1941, p. 3.

- ³⁹ Sam Goudsmit, 'De Levenden', *Nieuw Israëlitisch Weekblad*, 3 september 1948, p.11.
- ⁴⁰ De Jong, L. (red), *De Vliegende Hollander* (22 mei 1943–10 mei 1945). Fotografische herdruk van alle verschenen nummers (Amsterdam, 1976), p.3.
- ⁴¹ *Ter Neuzensche Courant*, 20 oktober 1944, p. 1.
- ⁴² Volgens historicus Onno Sinke opereerde Radio Oranje vrij behoedzaam en speelde het geen doorslaggevende rol in het Nederlandse verzet, zie O. Sinke, *Verzet vanuit de Verte. De Behoedzame Koers van Radio Oranje*, 2009. Sinke beperkte zich overigens tot onderzoek naar de radio-uitzendingen en betrok de pamfletten dus niet in zijn onderzoek.
- ⁴³ Peter Romijn, 'Learning on "the job": Dutch war volunteers entering the Indonesian war of independence, 1945–46', *Journal of Genocide Research*, 14:3/4 (November 2012), p. 317–336.

Hoofdstuk 2.

- ¹ Dit klopt overigens niet, of werd in latere edities gecorrigeerd. In de 1839 editie (Parijs) vat Marryat de 80-jarige Oorlog met gevoel voor understatement samen: 'This slight difference of opinion [tussen Alva en de Nederlanders] was the occasion of a war which lasted about eighty years, and which, after having saved hundreds of thousands the trouble of dying in their beds, at length ended in the Seven United Provinces being declared independent' (p. 58).
- ² P.J. Van der Voort, *The Pen and the Quarter-Deck: A Study of the Life and Works of Captain Frederick Chamier, R.N.*, (Leiden, 1972), p. 19.
- ³ Florence Marryat, *Life and Letters of Captain Marryat*. In two volumes (London, 1872), vol 1, p. 36–37.
- ⁴ Florence Marryat, *Life and Letters of Captain Marryat*, vol 1 p. 37.
- ⁵ Florence Marryat, *Life and Letters of Captain Marryat*, vol 1 p. 40.
- ⁶ Florence Marryat, *Life and Letters of Captain Marryat*, vol 1 p. 39–41.

- ⁷ Zo wordt in het marine-jaaroverzicht bijvoorbeeld wel melding gemaakt van de veroveringen bij Middelburg en Vlissingen, maar niet van de mislukkingen; zie *The Naval Chronicle: Volume 22, July-December 1809: Containing a General and Biographical History of the Royal Navy of the United Kingdom with a Variety of Original Papers on Nautical Subjects*, Volume 22.
- ⁸ William James, *The History Of Great Britain, From The Declaration Of War By France, (1824)*, Vol IV p. 358.
- ⁹ 'Obituary Capt. T. Garth, R.N.', *The Gentleman's Magazine* 1842, vol 171, p. 99.
- ¹⁰ W. Laird Clowes, R. Clements R., A. Markham e.a., *The royal navy: a history from the earliest times to the present*, (1897), p. 276–277.
- ¹¹ Edwin Hamelink, 'Captain Frederick Marryat en zijn band met Terneuzen'. *Nieuwsbrief HVT*, maart 2009, p. 16–19. De Franse slachtoffers, met de namen Coque, Malezieux, Laurent, Detrez, Couraillon en Hijvert, allen uit 'het agtste regiment d'artillerie twee en twintigste compagnie', zijn terug te vinden in www.zeeuwegezocht.nl.
- ¹² Hamelink, 'Captain Frederick Marryat en zijn band met Terneuzen'.
- ¹³ In Nederlandse en Franse bronnen, die tamelijk gedetailleerd verslag doen van de Engelse bewegingen, is niets te vinden over de beschieting van de Terneuzense batterij; zie bv Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire*, (Vol. 11/20) en C.R.T. Krayenhoff, *Bijdragen tot de vaderlandsche geschiedenis van de belangrijke jaren 1809 en 1810*. Volgens de Nederlandse historicus Krayenhoff kwamen na de overgave van Vlissingen (dus na 15 augustus) meer Engelse schepen de Westerschelde opgevangen; op 18 augustus werden er bij Fort Bath (vlakbij Antwerpen) 61 kanonneersloepen en 58 grotere schepen geteld, waaronder fregatten. Op 22 augustus (ook een dinsdag) lagen volgens Krayenhoff drie Engelse fregatten vlakbij Fort Frederik Hendrik (bij Breskens), die door windstilte niet verder

kwamen en af en toe op de Franse batterij vuurden (Krayenhoff, p. 89). In Nederlandse kranten zijn enkele verwijzingen naar beschietingen van batterijen te vinden, maar niet die van Terneuzen.

¹⁴ Dit verwijst naar het begin van het conflict, dat ontstond doordat de Nederlandse admiraal Tromp in mei 1652 zijn vlag niet op tijd neerhaalde in Engelse wateren bij wijze van groet aan de Engelse vloot.

¹⁵ Marryat, *The Phantom Ship* (1837) p. 59, cursief in origineel.

¹⁶ Frederick Marryat, *Olla podrida*, (1849), p. 1.

¹⁷ Marryat, *Olla podrida*, p. 14.

¹⁸ Marryat, *Olla podrida*, p. 37.

¹⁹ Marryat, *Olla podrida*, p. 49.

²⁰ J. Wesseling, *Geschiedenis van Terneuzen*, (1958), p. 192.

²¹ 'Biography – MARRYAT, FREDERICK – Volume VII (1836-1850) – Dictionary of Canadian Biography'.

²² David Hannay, *Life of Frederick Marryat*, (1889), p. 102.

²³ Florence Marryat, *Life and Letters of Captain Marryat* Vol 2, p. 30.

²⁴ Florence Marryat, *Life and Letters of Captain Marryat*, Vol 1, p. 253.

²⁵ Florence Marryat, *Life and Letters of Captain Marryat*, Vol 1, p. 7.

²⁶ Marryat, *Olla podrida*, p. 14.

²⁷ Joseph Marryat, *Thoughts on the Abolition of the Slave Trade* (London, 1816).

²⁸ 'Antigua'. *Curacaosche Courant*, 12 juni 1819.

²⁹ Geciteerd in Catherine Hall, Keith McClelland, Nick Draper e.a., *Legacies of British Slave-Ownership: Colonial Slavery and the Formation of Victorian Britain*, (Cambridge University Press, 2014), p. 166.

³⁰ Florence Marryat, *Life and Letters of Captain Marryat*, p. 204.

³¹ Zie: Hall, McClelland, Draper e.a., *Legacies of British Slave-Ownership*, p. 166 e.v.

³² geciteerd in Hall, McClelland, Draper e.a., *Legacies of British Slave-Ownership*, p. 176.

³³ F. C. Roest en C. Feij, *Vergeten avontuur: overzicht*

van de vertaalde 19e eeuwse avonturenromans (s.l., 2008), p. 156–168.

³⁴ Johan Jacob Antonie Goeverneur, *Gedichten en rijmen*, (Groningen, 1836), p. 94-106.

³⁵ Anon., 'Kapt. Marryat. Het Spookschip, of de Vliegende Hollander. Twee Deelen'. *De recensent, ook der recensenten*, vol. 34 (1841), p. 280.

³⁶ J. Shattock, *The Cambridge Bibliography of English Literature: 1800-1900*. (Cambridge, 1999), p. 953.

³⁷ F. Marryat, *Il Vascello Fantasma. Racconto. Versione di Alessandro Magni. 3 Vol* (Milaan, 1841).

³⁸ Kalff noemt de auteurs Richard, 1837, Bärmann, 1839, Lotz, 1839, Kolbe, 1860, (Kalff 1923, p. 17).

³⁹ *Zelandia*, 5 juli 1905, p. 1.

⁴⁰ *Axelsche Courant*, 12 juli 1905, p. 2.

⁴¹ *Ter Neuzensche Courant* 11 oktober 1893, p. 1.

⁴² 'Advertentie', Heerlen, *Limburger koerier: provinciaal dagblad*, (December 1920), p. 4.

⁴³ 'Advertentie', *Het Vaderland : staat- en letterkundig nieuwsblad*, 27 juli 1922, p. 8.

⁴⁴ *Vlissingse Courant*, 31 maart 1923, p. 5.

⁴⁵ 'Cinema Palace'. *Bataviaasch nieuwsblad*, 21 mei 1927, p. 4.

⁴⁶ Lotte H. Eisner, *F. W. Murnau* (Univ. of California Press, 1973), p. 142.

⁴⁷ Informatie over P. de Zeeuw is ontleend aan zijn levensbeschrijving op <http://www.achterderug.nl/zsb-biografie/pdezeeuwjgzn.pdf>

⁴⁸ Pieter de Zeeuw J.Gzn, *De vliegende Hollander*, (ed.), (Den Haag, 1953), p. 10.

⁴⁹ *Soerabaijasch Handelssblad* 12 september 1936; *Het nieuws van den dag voor Nederlandsch-Indië De Tijd* (2 januari 1932), de *Telegraaf* (17 maart 1934; 3 november 1935) en *Het Vaderland* 5 februari 1933; 4 november 1940 en 2 oktober 1943. (*Het Vaderland* was tijdens de Duitse bezetting een pro-nazistische krant).

⁵⁰ J.E. Jurry, 'De Zeeuwse kaapvaart tijdens de vierde Nederlands-Engelse oorlog'. *Gereformeerd Gezinsblad*, 7 augustus 1963, p.3; M.H. Huisman, 'De Vliegende Hollander', *Nederlands Dagblad*, 12 juli

1972 p. 4.

Hoofdstuk 3.

¹ Rudolf Cornelis Hendrick Römer, *Dichtstukjes*, (1856), p. 63–66.

² Johann Georg Theodor Grässe, *Die Sage vom Ewigen Juden: Historisch entwickelt, mit verwandten Mythen verglichen und kritisch beleuchtet*, (Dresden & Leipzig, 1844), p. 55, noot 32.

³ J.P. Lyser, *Einhundert und eine nacht: ein mährchen- und sagenstraus*, (Meissen, 1840), p. 223.

⁴ In een ander Duits sagenboek uit dezelfde tijd van Wolf, *Niederländischen Sagen* (Leipzig, 1843) komt het verhaal van de Vliegende Hollander niet voor. De verklaring zou kunnen zijn dat Wolf wel veel mondelinge bronnen gebruikt.

⁵ F. Nork, *Mythologie der Volkssagen und Volksmärchen: eine Darstellung ihrer genetischen Entwicklung, mit vorzugsweiser Berücksichtigung jener durch Deutungs-Versuche von Naturscheinungen, Lokaleigentümlichkeiten, Orts- und Personennamen...*, (1848).

⁶ S. Kalff, 'Een Indische Navorscher'. *De Navorscher*, 1909, p.86-99.

⁷ *De Zeeuw. Christelijk-historisch nieuwsblad voor Zeeland*, 20 september 1890, p. 1.

⁸ *Middelburgsche Courant*, 28 februari 1924, p. 1 ; *Vlissingse Courant*, 29 januari 1925, p. 2.

⁹ *Vlissingse courant*, 29 januari 1925 p.2.

¹⁰ Uit het maandblad *Neerlandia* 27^e jaargang, 1923: 'nieuwe afdeeling met zetel te St. Anna ter Muiden.'

¹¹ Pieter van Hees en Hugo De Schepper (red.), *Tussen cultuur en politiek: het Algemeen-Nederlands Verbond 1895-1995*, (Hilversum, 1995), p.121-126.

¹² Bron: <http://www.anp-archieff.nl/attachment/434094> .

¹³ *Ter Neuzensche Courant*, 2 nov 1931, p. 1.

¹⁴ Bericht 'Haagsch Maandblad', *Het Vaderland*, 5 februari 1933, p. 3.

¹⁵ Bron: heruitgave 1995. 1934 ligt meer voor

de hand, gezien het stadsjubileum, maar de oorspronkelijke uitgave vermeldt geen jaartal.

¹⁶ Dat is heel onwaarschijnlijk. In de database van VOC-opvarenden is niemand te vinden die uit Terneuzen/Neuzen/Neuse of uit Axel – waar Terneuzen bestuurlijk lange tijd onder viel – afkomstig is (er is gezocht in de VOC-kamers van Zeeland, Delft, Rotterdam), zie <http://vocopvarenden.nationaalarchief.nl>.

¹⁷ Dat klopt, hij bekleedde de functie diverse jaren tussen 1646 en 1677 (het was een wisselfunctie). Bron: <http://www.geni.com/projects/Burgemeesters-in-ZEELAND-nl/8576>.

¹⁸ J.R.W. en M. Sinninghe, *Zeeuwsch sagenboek* (Zutphen 1933), p. 32. N.B. Sinninghe noemt de Vliegende Hollander hier 'Jeremias de Decker', waarschijnlijk om hem meer historische waarschijnlijkheid mee te geven. Jeremias de Decker (1609-1666) was een 17^e eeuwse Nederlandse dichter die in Amsterdam woonde.

¹⁹ Sinninghe, *Zeeuwsch sagenboek*, p. 161.

²⁰ Bijvoorbeeld in de *Provinciale Zeeuwse Courant*, 23 november 1951, p. 6 en *De Stem*, 17 augustus 1954, p. 3.

²¹ S. Franke, *Legenden langs de Noordzee* (Zutphen, 1934), p. 32. In de jaren zeventig verschijnt opnieuw een sagenboek waarin Terneuzen de stad van de Vliegende Hollander is: Willem Geldof (samensteller), *Volkverhalen uit Zeeland en de Zuid-Hollandse eilanden* (Utrecht/Antwerpen, 1979), p. 38-40.

²² Overigens publiceerde Sinninghe ook een versie van het Vliegende Hollander verhaal in het sagenboek uit Amsterdam en omgeving, waarin de locatie Terneuzen – vanzelfsprekend – ontbreekt (*Spokerijen in Amsterdam en Amstelland*. Zaltbommel 1975. p. 8-11; p. 31-32).

²³ *De Vrije Zeeuw*, 23 september 1953, p. 4.

²⁴ Een andere titel uit de serie is *Roem van ridders en rivieren*, uitgever: Kroonder uit Baarn. Dat was een gerenommeerde uitgever die o.a. ook werk

van Jef Last, Maurits Mok, Simon Vestdijk en Gerrit Kouwenaar uitgaaf. De uitdrukking 'Kent uw land en hebt het lief' is in verschillende varianten te vinden en was voor en na de Tweede Wereldoorlog een geveugeld woord. Tijdens de Tweede Wereldoorlog krijgt het ook een nationaal-socialistische bijklank, zie dit citaat uit 1941: "'Kent Uw land en hebt het lief' is een geliefkoosd slagwoord geworden, doch deze kennis en liefde mogen niet — en zeker thans niet, nu wij Nederlanders ons zelf krachtig bewust dienen te worden van eigen culturele grootheid' (F. Koster, *Wat is heemkunde? Een algemeene oriëntatie ter beleving van ons eigen land*. 1941)

²⁵ In de jaren '40 142 treffers; '50 350 treffers; in de jaren '60 365; jaren '70 1299; om dan weer af te nemen: jaren '80 1073; jaren '90 898; jaren '00 709 treffers (in Krantenbank Zeeland).

²⁶ *De Vrije Zeeuw*, 9 juli 1952, p.3.

²⁷ *De Vrije Zeeuw*, 21 april 1953 p. 4.

²⁸ *De Stem*, 14 juni 1956, p. 5.

²⁹ *De Stem*, 14 juni 1956, p. 5.

³⁰ *De Stem*, 14 januari 1958, p.6.

³¹ Claude Vernier (1913-1996) was op dat moment een bekende Franse acteur.

³² *De Vrije Zeeuw* 14-1-1960, p. 2.

³³ 'Reclame voor Terneuzen'. *De Stem*, 11 maart 1961, p. 3.

³⁴ *De Vrije Zeeuw*, 27 januari 1962, p. 2.

³⁵ *De Vrije Zeeuw*, 7 juni 1963, p. 2.

³⁶ *Provinciale Zeeuwse Courant*, 16 oktober 1965, p. 19.

³⁷ *De Vrije Zeeuw*, 3 december 1964.

³⁸ Bron: Gemeentearchief Terneuzen.

³⁹ *Die "goeie" ouwe tijd: oude verhalen uit Zeeuwsch-Vlaanderen* (1975) Johan de Vries vertelt over Terneuzen : hoe het was en wat er van geworden is (1977).

⁴⁰ 'Weemoed en vreugde bij slot 400 jaar Terneuzen'. *Provinciale Zeeuwse Courant*, 1 oktober 1984, p. 7.

⁴¹ 'Terneuzen is "culturele spookstad"'. *Provinciale Zeeuwse Courant*, 16 december 1993, p. 30.

⁴² *Provinciale Zeeuwse Courant*, 30 december 1993, p. 36.

⁴³ Geciteerd in Jan J.B. Kuipers en Robbert Jan Swiers, *Het verhaal van Zeeland*, (Hilversum, 2005), p.256. De auteurs Kuipers (dezelfde) en Swiers vatten de episode nog eens bondig samen.

⁴⁴ 'De Vliegende Hollander is opgeblazen luchtballon', *De Stem*, 22 september 1995, p. 9.

⁴⁵ *Provinciale Zeeuwse Courant*, 22 september 1995.

Hoofdstuk 4.

¹ Guus Houtzager, *Van der Decken. Het verhaal van de Vliegende Hollander*. (Breda,2014).

² Toespraak Melanie Schultz van Haegen, 9 februari 2015. Bron: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/toespraken/2015/02/09/toespraak-van-de-minister-van-infrastructuur-en-milieu-melanie-schultz-van-haegen-bij-de-ondertekening-van-het-verdrag-over-de-zeesluis-in-terneuzen.html> .

