



Op reis met pen en penseel

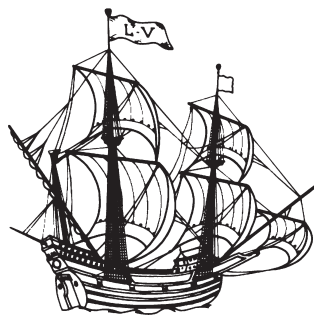
Frans en Jan Hendrik Lebet als toerist naar Java, 1863

BEZORGD EN INGELEID DOOR
ANNE LEUSSINK EN WYKE SYBESMA

WalburgPers



WERKEN UITGEGEVEN DOOR
DE LINSCHOTEN-VEREENIGING
CXVI



Op reis met pen en penseel

Frans en Jan Hendrik Lebret als toerist naar Java, 1863

BEZORGD EN INGELEID
DOOR ANNE LEUSSINK EN WYKE SYBESMA



WalburgPers

ZUTPHEN
2017



Deze uitgave kwam tot stand mede dankzij financiële steun van:
Stichting Dr Hendrik Muller's Vaderlandsch Fonds, Stichting Vaderlandsch
Fonds ter aanmoediging van 's Lands Zeedienst, M.A.O.C. Gravin van Bylandt
Stichting, alsmede een fonds dat anoniem wenst te blijven.

Commissie van Toezicht

Dr. Anita M.C. van Dissel, Prof. Dr. Michael Limberger, Dr. Willem F.J. Mörzer
Bruyns

Afbeelding stofomslag

Reisgezelschap te paard door gebergte. Dordrechts museum, inv nr. DM/950/
T1733

Omslagontwerp

Henk Wals, Lauwers-C, Nijmegen

Vormgeving binnenwerk

Marijke Maarleveld, ViaMare, Zutphen

© 2017 Anne Leussink en Wyke Sybesma / Linschoten-Vereeniging,

p/a Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

© 2017 Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen

www.walburgpers.nl

www.linschoten-vereiniging.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvou-
digd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar ge-
maakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door
fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schrif-
telijke toestemming van de uitgever.

Zoveel mogelijk is getracht de eventuele rechthebbenden van de afbeeldingen
te achterhalen. Rechthebbenden die in dit verband niet zijn benaderd wordt
verzocht zich met de uitgever in verbinding te stellen.

ISBN 9789462492752

NUR 688

INHOUD

WOORD VOORAF	7
INLEIDING	
Reizen naar Nederlands-Indië omstreeks 1860	13
De reis van Frans en Jan Hendrik Lebret	25
Gerrit Lebret in Nederlands-Indië	29
Visie van Frans Lebret op ‘Java en den Javaan’	44
De familie Lebret in Dordrecht	49
De kunstenaar Frans Lebret	55
VERANTWOORDING	81
REIZE NAAR EN OVER JAVA MET DE ÖVERLAND-MAIL DIENST DER MESSAGERIE IMPERIALES DOOR DE GEBROEDERS F. & J.H. LEBRET. BESCHREVEN DOOR FRANS LEBRET. DORDRECHT 1863.	83
GLOSSARIUM	391
SUMMARY	392
VERKLARING VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN	395
VERKLARING VAN MATEN	396
LIJST VAN GERAADPLEEGDE BRONNEN EN LITERATUUR	397
LIJST VAN AFBEELDINGEN	402
BIJLAGEN	
BIJLAGE A: Stamboom Familie Lebret	404
BIJLAGE B: Stamboom Familie Hesselaar	405
BIJLAGE C: Overzicht Indische tekeningen van Frans Lebret in de collectie van het Dordrechts Museum	406
BIJLAGE D: De route heen en terug; een chronologisch overzicht	413
REGISTER OP PERSOONS- EN SCHEEPSNAMEN	517
REGISTER OP GEOGRAFISCHE NAMEN	521

WOORD VOORAF

Aan het begin van de negentiende eeuw verschenen er veel teksten over reizen naar en in Indië. De Oost, voor velen nog in het geheugen als de verre bestemming voor de schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), was sinds het Verdrag van Londen van 1814 weer terug in Nederlandse handen. Na de Bataafse Omwenteling waren de contacten met de handelsgebieden danig beperkt en tijdens de jaren van Britse bezetting van Java haast helemaal afgesneden. Het Verdrag van Londen, waarin de teruggave werd vastgesteld van de voormalige koloniën van Nederland, die tijdens de inlijving bij Frankrijk in Engelse handen waren gekomen, bewerkstelligde in Nederland een hernieuwde belangstelling voor de overzeese gebieden.

Omdat Oost-Indië als kolonie moest gaan fungeren en er een Nederlands bestuur moest worden gevestigd, vertrokken ambtenaren en militairen naar de Oost. Ook wetenschappers verlieten Europa, om in opdracht van het gouvernement de nog onbekende binnenlanden van de Archipel in kaart te brengen. Deze ontwikkelingen zorgden voor een toename van het aantal mensen dat de reis naar Indië ondernam, en van het aantal reizen dat in de Indische Archipel werd gemaakt.

Hoewel de reis naar Nederlands-Indië in de eerste decennia van de negentiende eeuw gangbaarder werd, was het zeker geen vanzelfsprekende onderneming. De reis per zeilschip, via Kaap de Goede Hoop naar Batavia, kende in de negentiende eeuw nog grote risico's. Ondanks verbeterde navigatiemogelijkheden bleef het weer een grote bedreiging vormen; tegen stroom en storm waren de zeilschepen niet altijd opgewassen. Het veiliger alternatief dat de stoomvaart in de loop van de eeuw bood, kende ook nog de nodige gevaren. Schipbreuken en scheepsbranden bleven een risico vormen, temeer omdat veel schepen over onvoldoende sloepen beschikten. Comfort was nog ver te zoeken: aan boord dreigde zeeziekte en ongedierte zocht er huisvesting. De hutten waren klein en er werd gegeten wat de pot er schafte. Op het Aziatische deel van de reis was hitte de kwelgeest. Het avontuurlijke karakter van de reis en het avontuur van het onbekende, dat de belangstelling van de thuisblijvers wekte, zullen redenen zijn geweest om erover te schrijven.

Tot 1870 was de reis van Nederland naar Indië per zeilschip via Kaap de Goede Hoop gebruikelijk. Er zijn reisteksten overgeleverd van reizigers die de tocht per zeilschip ondernamen. De teksten sluiten vaak opgelucht af bij behouden aankomst op de rede van Batavia, of, als het een terugreis naar het vaderland behelsde, bij aankomst thuis. Gedurende de negentiende eeuw zijn er ook reizen opgetekend van tochten binnen de Indische Archipel. Door toenemende belangstelling voor de overzeese gebieden werden reizen ondernomen als verkenningsexpedities of reizen voor wetenschappelijk onderzoek in dienst van het gouvernement, maar ook pleziertochten met een toeristisch karakter werden de laatste decennia van de eeuw in toenemende mate ondernomen. Ook zijn er teksten van reizen met de overlandmaildiensten. Die verschenen vanaf midden jaren veertig in de negentiende eeuw, toen deze route via Alexandrië en Suez voor passagiersvervoer in zwang kwam. In 1869 werd het Suezkanaal geopend en was er van de overlandroute geen sprake meer. In de decennia die volgden nam de ontwikkeling van de stoomvaart op Nederlands-Indië een vlucht en werd het reizen per lijnschip een steeds luxueuzere aangelegenheid.

Reisteksten van de reis via de overlandroute die zijn overgeleverd, in druk of als manuscript, informeren ons over de verscheidene wetenswaardigheden van het leven aan boord van de stoomschepen, de Egyptische cultuur en de reis over land van Alexandrië door de woestijn naar Caïro en verder naar het mistroostige Suez. Doorgaans beschrijven de teksten enkel de reis van of naar Batavia. Het verblijf in de kolonie, dat voor de meeste overlandreizigers werd gevuld met een gouvernementsbetrekking, maakte geen deel uit van het verhaal. De hoge kosten die kwamen kijken bij een reis met de overlandmaildiensten maakten dat dit traject vooral werd gebruikt door hogere ambtenaren, voor wie de reis geheel of gedeeltelijk betaald werd door het gouvernement.

Een van de reisteksten van de overlandroute die is overgeleverd, is het manuscript van de schilder Frans Lebrecht, dat het onderwerp vormt van dit boek. Frans Lebrecht (1820-1909) maakte in 1863 samen met zijn broer Jan Hendrik (1824-1904), zonder vrouwen en kinderen, de reis naar Nederlands-Indië. Bijzonder aan zijn reistekst is dat het niet enkel de reis van Dordrecht naar Batavia beschrijft, via de overlandroute met de Franse maildienst, maar ook het verblijf van de dan 43 jaar oude Frans en zijn vier jaar jongere broer Jan Hendrik op Java, de tochten die zij daar ondernamen, en de terugreis naar huis. Bovendien waren zij geen reizigers in dienst van het gouvernement, maar maakten zij de reis als belangeloze toeristen, om het leven van hun broer Gerrit (1822-1896), een gefortuneerd suikerfabrikant op Java, met eigen ogen te aanschouwen. (Zie de stamboom van de

familie Lebret in bijlage A.) Schrijver en journalist Conrad Busken Huet (1826-1886), die een bekende was van deze Gerrit Lebret, refereerde in een brief aan Everhardus Potgieter (1808-1875) aan dit bezoek: ‘Verleden jaar zijn twee broers hem hier een bezoek komen brengen. (...) Uit [Gerrits] verhalen omtrent die broeders maak ik op, dat men moeite hebben zou, thans in Nederland een tweede stel dergelijke lummels te vinden.’¹ Die lummels lieten huis en haard voor vijf maanden achter: Frans’ schoonvader lag op sterven, Jan Hendrik had een dochtertje van net een paar maanden oud, maar dat weerhield hen er niet van de reis te wagen. De emotionele familiebanden blijven in nevelen gehuld, maar Frans heeft niet nagelaten over deze rijke ervaring te schrijven én te tekenen. Hij ging op reis met pen en penseel.

Tijdens de reis hebben Frans en Jan Hendrik notities gemaakt. In zijn verslag refereert Frans daaraan: ‘In mijn beknopt reisverhaal vind ik aangeteekend...’² en ‘volgens de aantekeningen mijns broeders...’³. In de jaren na terugkeer in Dordrecht heeft Frans Lebret zijn aantekeningen en die van zijn broer Jan Hendrik uitgewerkt in het manuscript. Ergens merkt hij op dat een medereizigster aan boord van Batavia naar Singapore, baboe Rantia, ‘vier jaren daarna een wettig huwelijk sloot’⁴. Hij heeft dus de tijd genomen voor het schrijven van zijn tekst, die nooit eerder in druk verscheen. Uit zijn voorwoord kunnen we opmaken dat publicatie ook niet het doel van zijn schrijven was. Zijn ervaringen werden, na terugkeer in het vaderland, als memoires voor zijn familieleden opgeschreven. Maar schijn bedriegt in dit geval wellicht. Er lijkt sprake te zijn van een conventie; de meeste gedrukte reisteksten die midden negentiende eeuw verschenen bevatten dezelfde bescheiden voorwoorden, waarin de schrijver benadrukt dat het voor vrienden en familie geschrevene niet op taal en schrijfstijl moet worden beoordeeld. Het uitgebreide register dat Frans heeft toegevoegd zou kunnen duiden op de gedachte aan uitgave. Is het er nooit van gekomen? Die vraag blijft onbeantwoord. In elk geval heeft hij – op verzoek van vrienden en familieleden – dát willen vastleggen wat hij tijdens zijn reis zag en ondervond, en dat heeft hij op uitvoerige en onderhoudende wijze gedaan.

1 Smit, De volledige briefwisseling van E.J. Potgieter en Cd. Busken Huet, 413 H (Batavia, 30 september 1869), 146.

2 UBL KITLV D H 1006, 84.

3 Ibidem, 118.

4 Ibidem, 284.

Nu dan eindelijk ziet zijn werk het licht, of Frans Lebret daar nou op uit was of niet. Of Femme Gaastra hierop uit was toen hij jaren geleden enthousiasmerend verwees naar het manuscript, dat toen nog te vinden was op de zolder van het oude Koninklijk Instituut voor Taal, Land- en Volkenkunde (KITLV), weten we niet. Dat hij daarmee een cruciale aanzet heeft gegeven tot het verschijnen van dit deel staat vast. Daarom, en als blijk van waardering voor zijn werk en docentschap, dragen we deze uitgave aan Femme op.

De Linschoten-Vereeniging zag de waarde van het werk van Frans Lebret, met name van de bijzondere combinatie van tekst en tekenwerk, en besloot tot deze uitgave in de gevierde reeks Werken van de Linschoten-Vereeniging. Een dankwoord willen we uitspreken naar het bestuur van de vereniging, en naar de commissie van toezicht. Onze dank gaat uit naar Pieter Jan Klapwijk, voor ons een vertrouwde contactpersoon en onze steun en toeverlaat in de afronding van het werk, Anita van Dissel, vanaf het 'eerste uur' betrokken, met haar scherp commentaar vanuit een grote interesse in het onderwerp, Willem Mörzer Bruyns, de grote kennisdrager, die lange tijd voor ons alleen een naam was, maar wel een naam met faam: zijn kennis was ons een steun in de rug, Michael Limberger voor zijn 'final touch', Michiel van Groesen, die na een lange stilte na een bestuurswissel het contact met warm enthousiasme herstelde. Veel dank allemaal.

Ook de volgende personen willen wij bedanken voor hun betrokkenheid bij de totstandkoming van deze publicatie. Lodewijk Wagenaar (oud-conservator, Amsterdam Museum en privatdocent geschiedenis, Universiteit van Amsterdam), die met een allerhartelijkste ontvangst in Amsterdam met zorgvuldigheid het tekstdeel over Ceylon doorlichtte; Henk den Heijer (emeritus professor maritieme geschiedenis, Universiteit Leiden) die de teksten in ruwe versie ontving en er zijn scherp oog over liet gaan. Met zijn toegewijde commentaar gaf hij ons vertrouwen in een goede afloop; Jan Alleblas (oud-archivist en bibliothecaris, Regionaal Archief Dordrecht) bedanken we voor zijn 'fact check' van het stuk over de Dordtse geschiedenis en Gerrit Willems (conservator moderne en hedendaagse kunst, Dordrechts Museum) voor het nauwgezet doornemen van het stuk over de kunstenaar Frans Lebret. Sander Paarlberg (conservator oude kunst, Dordrechts Museum) traceerde op het laatste moment nog enkele Indische schilderijen van Frans Lebret. Het Dordrechts Museum zijn wij zeer erkentelijk voor het digitaliseren en beschikbaar stellen van alle Indische tekeningen van Frans Lebret en de afdeling bijzondere collecties van de Universiteitsbibliotheek Leiden voor het fotograferen van de afbeeldingen uit het reisverslag.

Hoe het allemaal begon...

In 2010 voltooide Anne haar masteropleiding geschiedenis in Leiden met een scriptie over de reis van Frans Lebret. Zij verrichtte de eerste stappen in het toegankelijk maken van en het onderzoek naar dit prachtige egodocument. Een jaar later maakte Wyke, destijds als junior conservator van het Dordrechts Museum, in het kader van de Indische week een tentoonstelling van Indische tekeningen van Frans Lebret. In de voorbereidingen daarvan ontmoetten we elkaar. Met een lezing van Anne werd de tentoonstelling van Wyke geopend. Pieter Jan was geënthousiasmeerd om dit atypische reisjournaal in boekvorm te laten uitkomen. Jarenlang maakten de broers Lebret deel uit van ons leven. Het leverde ons zelfs een nieuw werkwoord op: Lebretten. Wie had kunnen denken dat ‘die lummels’ ons zo in beslag zouden nemen? Daarom tot slot een dankwoord aan onze families en vrienden.

Lieve Jeroen, Gijs en Lea, dank dat jullie mij wilden uitlenen aan Frans Lebret. De afgelopen periode was ik meer met hem op stap dan met jullie. Ik hoop dat jullie nader met hem willen kennismaken door te bladeren in het boek. Jeroen, dank voor je geduld. Je bent en blijft mijn nummer 1.
Anne

Lieve familie en vrienden, dank voor jullie luisterend oor en het begrip als ik weer eens bezig was met die reizende Dordtse schilder. Ik ben nu uit-ge-Lebret.
Wyke

Anne Leussink en Wyke Sybesma
Den Haag/Dudok, 10 maart 2017

INLEIDING

REIZEN NAAR NEDERLANDS-INDIË OMSTREEKS 1860

Ontwikkelingen in de Nederlandse zeilvaart op Nederlands-Indië (1813-1870)

De Nederlandse zeilvaart op Nederlands-Indië profiteerde in de negentiende eeuw, na een moeizaam herstel na het faillissement van de VOC in 1799 en de inlijving van het Koninkrijk Holland bij Frankrijk van 1810 tot 1813, van de protectionistische politiek van koning Willem I (1722-1843) van het Koninkrijk der Nederlanden. Hoewel hij aan het begin van zijn regeerperiode (1815-1840) vertrouwde op een liberale koers, in de woorden van politicus Gijsbrecht Karel van Hogendorp (1762-1834): ‘De zee is open, de koophandel herleeft!’¹, erkende Willem I al snel dat hij, wilde hij de koopvaart weer tot bloei en oude omvang brengen, protectionistische maatregelen moest nemen.²

In 1819 werden in Indië de beschermende douanetarieven ingevoerd die de Nederlandse handelaren sterk bevoordeelden ten opzichte van de buitenlandse concurrenten. Daarnaast hoopte Willem I de vaderlandse scheepsbouw een impuls te geven met de bepaling dat alleen aan in Nederland gebouwde schepen Nederlandse zeebrieven konden worden uitgereikt. Deze bepaling had weinig effect: op de werven bleef het stil, de meeste reders van betekenis voeren met de grotere buitenlandse schepen en vroegen met regelmaat en met succes dispensatie voor de regeling aan.³ Een nieuwe poging ter stimulering van de scheepsbouw werd in 1823 genomen met de instelling van premies op alle nieuwgebouwde schepen boven driehonderd ton.⁴

Toch kwamen de werven pas echt tot leven met de oprichting van de Nederlandsche Handel-Maatschappij (NHM) in 1824. Hiermee maakte koning Willem I, ook bekend als koning-koopman,⁵ een einde aan de vrijhandel. Hij gaf de Maatschappij het monopolie op het vervoer van gouvernementsproducten en -personeel van en naar Indië. De NHM was verplicht om uitsluitend gebruik te maken van Nederlandse schepen en bood de reders hogere transportvergoedingen dan op de vrije markt in Batavia gebruikelijk was. Bovendien subsidieerde de NHM de bouw van Nederlandse schepen en garandeerde het elk nieuw gebouwd schip twee uit- en thuisreizen naar de Oost met lucratieve bevrachtingen van gouvernementsgoederen.

Met deze protectionistische politiek werd het beoogde resultaat behaald; op de werven werd gewerkt en vele schepen liepen in de jaren die volgden van de helling. Reeds in 1837 oversteeg het aanbod aan scheepsruimte de vraag.⁶

Toen in 1830 de Belgische opstand de scheiding van de Zuidelijke en de Noordelijke Nederlanden tot gevolg had, miste de NHM de exportproducten van de Zuid-Nederlandse (katoen)industrie. Hoewel dit snel werd opgevangen door het ontstaan van een eigen katoenindustrie in Twente zorgde het gebrek aan uitgaande lading er toch voor dat de Maatschappij in 1831 bepaalde dat de reders voortaan zelf verantwoordelijk waren voor de exportbevrachting. De NHM zou enkel voorzien in twee retourladingen per nieuw gebouwd schip.

Voor de uitgaande reizen kon het verkrijgen van voldoende lading problematisch zijn. Om het gebrek aan lading te dekken richtten de reders zich op het passagiersvervoer. Dit werd een belangrijke bron van extra inkomsten, waarvan zowel op de uit- als de thuisreis geprofiteerd kon worden. Met advertenties in de couranten hoopten cargadoors en reders vracht en vooral passagiers aan te trekken.⁷ De gemiddelde passageprijs lag bij de verschillende rederijen tussen de vijfhonderd en zeshonderd gulden per persoon, bij gebruikmaking van een gewone hut, en dat betekende een aantrekkelijke verdienste.⁸

De invoering van het cultuurstelsel in 1830 bepaalde dat een vijfde van de grond in Indië door de bevolking bebouwd moest worden met lucratieve exportproducten zoals koffie, suiker en indigo voor het Nederlandse gouvernement. Dit stelsel zorgde voor een spectaculaire groei van de export van deze gouvernementsproducten, waardoor het met de retourbevrachtingen wel goed zat. Temeer omdat het consignatiestelsel gelijktijdig werd ingevoerd, dat de NHM het monopolie gaf op het transport en de verkoop van de producten in Nederland. Het gaf de koopvaardij een stevige impuls.⁹

Door de blijvende groei van het aantal schepen dat voor de vaart op Indië in aanmerking kwam, was de NHM eind jaren dertig genoodzaakt tot het nemen van maatregelen tegen de overcapaciteit. In 1839 werd er een vrachtverlaging ingevoerd en in 1841 werd een beurtlijst ingesteld: een lijst van alle bestaande of op stapel staande schepen die voortaan – bij toerbeurt – voor bevrachting door de NHM in aanmerking zouden komen. Schepen die na juni 1841 waren gebouwd werden niet door de NHM bevracht.¹⁰ In 1841 stonden er 321 schepen op de lijst met een totaal laadvermogen van 230.000 ton. In 1849 werd er door de reders bezwaar gemaakt tegen de gesloten lijst en kwam er een nieuwe met 382 schepen, die in 1853 al was uitgebreid tot 539 schepen met een laadvermogen van ruim 300.000 ton.¹¹

Het toegenomen aanbod van schepen ging gepaard met een daling van de vrachtprijzen. De NHM kon de protectie niet blijven

volhouden. Het cultuurstelsel kwam eind jaren zestig onder druk te staan van het groeiende liberalisme. De aan kracht winnende liberale ideeën zorgden in 1868 mede voor de afschaffing van de beurtbevrachtingen. In het nieuwe systeem van bevrachting per inschrijving, met een wederom verlaagde vrachtprijs, bleven alleen de grotere rederijen overeind.¹² De rederijen die bijtijds waren overgestapt op grotere, modernere zeilschepen, konden deze ontwikkelingen nog wel opvangen, maar in 1869 bleek dat ook zij niet meer mee konden komen op internationaal niveau: de opening van het Suezkanaal leidde tot een noodzakelijke explosieve ontwikkeling van de Nederlandse stoomvaart.

De protectie van de NHM had de ontwikkelingen in de scheepsbouw niet gestimuleerd. De Nederlandse schepen waren in vergelijking met buitenlandse schepen klein en niet erg snel, maar bij gebrek aan concurrentie was er geen noodzaak voor grotere en snellere schepen. De NHM bevoordeelde juist de kleinere schepen om ook de kleine reders in de vaart te houden. Men kon wegens de hoge vrachtprijzen rustig de beurt voor bevrachting afwachten. Aangezien de Maatschappij maar twee ‘koffijveilingen’ per jaar had, waar de retoolingen geveild werden, had geen reder er belang bij met snellere schepen te varen. De NHM gaf geen premie voor snelle reizen.¹³

In de jaren na 1860, toen de protectie verminderende en men voor de particuliere vaart meer en meer belang kreeg bij snellere schepen, bleek dat de Nederlandse reders en scheepsbouwers de technische ontwikkelingen in de internationale grote zeilvaart niet meer konden bijbenen. Buiten Nederland waren in de jaren dertig al snellere en grotere klippers met een laadvermogen van rond de tweeduizend ton in de vaart gebracht. In Nederland werd in pas in de jaren 1854-1864 geïnvesteerd in zulke snellere zeilschepen, die de reis aanzienlijk verkortten. Voer men eerder in circa 120 dagen naar Batavia, met de klippers kon dat in minder dan 80 dagen.¹⁴ De eerste Nederlandse klipper werd door de Dordtse scheepsbouwer Christiaan Gips gebouwd voor de rederij Blussé van Oud-Alblas. Dat was de *Kosmopoliet I* die in 1854 te water werd gelaten.¹⁵ Een andere bouwer van deze snelzeilers was Fop Smit uit Kinderdijk, die voor twee grote reders, Boissevain & Co in Amsterdam en Willem Ruys in Rotterdam, een aantal schepen van stapel liet lopen.¹⁶

Toen in 1869 het Suezkanaal geopend werd stond de Nederlandse scheepvaart er, ondanks de aanwezigheid van een grote zeilvloot, opnieuw slecht voor. Het kanaal bood een veel kortere route, maar het was niet geschikt voor zeilschepen. Stoomschepen had men in Nederland nog niet voor de grote vaart. Enkele plannen om de stoomvaart leven in te blazen door het ontwikkelen van klippers met hulpstoomvermogen waren in de voorgaande jaren afgeketst op een weigering van subsidie door de overheid.¹⁷

Ontwikkelingen in de stoomvaart

Koning Willem I had in een vroeg stadium geprobeerd de stoomvaart in te voeren voor het passagiersverkeer tussen Nederland en Indië, maar dat was geen succes geworden. De Rotterdammer Gerhard Moritz Roentgen (1795-1852), een marineofficier, was tussen 1816 en 1821 door Willem I herhaaldelijk op verkenningsmissies naar Groot-Brittannië gestuurd en gold in 1820 al als expert voor stoomschepen. Hij werd aangesteld als technisch directeur van de Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (NSbM), toen deze in 1823 werd opgericht.¹⁸ Roentgen had in een rapport gesproken over de mogelijkheid om schepen die voeren met behulp van stoomkracht, tot dan toe alleen voor de lokale vaart in ontwikkeling gekomen, aan te wenden voor de vaart op Indië. Bij de oprichting van de NHM in 1824 stelde koning Willem I voor dat de Maatschappij een geregelde pakketvaart op Indië zou openen, hetzij met stoomschepen, hetzij met zeilschepen. Zijn voorstel werd door de vergadering van aandeelhouders verworpen.¹⁹

Willem I gaf daarop de opdracht aan de NSbM om een houten raderschip te bouwen. Het werd de *Atlas*, een schip van 72 meter lengte met twee lagedruk stoommachines, geschikt voor vervoer van tweehonderd passagiers.²⁰ Hoewel de aanbouw soepel verliep, zat daarna bijna alles tegen. Het schip zou op 26 maart 1826 aflopen, maar bleef op de helling vastzitten. In 1828 werden er succesvolle proefvaarten gemaakt, maar toen het schip in 1829 werd opgeleverd aan de NSbM bleek er vervuring (een vorm van houtrot, ook droogrot genoemd) in de romp te zijn opgetreden. Het schip moest worden gerepareerd en zo liep de langverwachte eerste reis nog meer vertraging op. Dan eindelijk, op 18 juli 1830, vertrok de *Atlas* voor zijn eerste reis naar zee. Maar reeds in oktober werd het schip uit de vaart gehaald, zonder Indië ooit te hebben bereikt. De *Atlas* bleek een goede zeiler, maar de stoommachines verbruikten zoveel kolen, dat men het niet naar Indië durfde te zenden. Het werd ongeschikt verklaard voor zijn doel – het passagiersvervoer op Indië – en twee jaar later gesloopt.²¹

Het verkeer tussen Nederland en Indië bleef per zeilschip rond Kaap de Goede Hoop plaatsvinden. Midden negentiende eeuw kwam er voor de lange reis het alternatief van de overlandroute, die zijn naam te danken heeft aan het korte traject over land door Egypte, van Alexandrië via Caïro naar Suez. De trajecten over de Middellandse Zee tot Alexandrië en van Suez naar Azië werden per stoomboot afgelegd. Deze weg naar Azië werd rond 1830 door de Engelsen in gebruik genomen als postweg tussen Engeland en India, maar werd pas begin jaren veertig, toen de Peninsular and Oriental

Steam Navigation Company (P&O) een postcontract afsloot met de Britse regering, toegankelijker voor passagiers.²²

Hoewel de reis naar Batavia via de overlandroute veel sneller werd afgelegd dan via Kaap de Goede Hoop, kwam het passagiersvervoer maar aarzelend op gang. Een reden daarvoor zal enerzijds het gebrek aan comfort geweest zijn, anderzijds zullen de hoge passagekosten een rol hebben gespeeld. De overlandroute bood met passagegelden van circa 1500 gulden maar voor enkele vermogende lieden uitkomst. Wat betreft comfort was het zeker in de eerste jaren slecht gesteld. Men moest met kamelen en kleine huifkarren de tocht door de woestijn maken.²³

Naarmate de voorzieningen op het traject verbeterden, met name in de jaren 1855 tot 1860, groeide ook het aantal passagiers. De service op de schepen verbeterde door toenemende concurrentie, en door intensivering van verschillende lijndiensten in Aziatische wateren vergrootte de capaciteit.²⁴ Voor het traject Alexandrië-Cairo werd in 1856 – als alternatief voor een ongemakkelijke tocht in een trekschuit en stoomboot over de Nijl – de spoorlijn in gebruik genomen. De reisduur van Alexandrië naar Cairo was toen nog maar een nacht.²⁵ In 1858 kwam daar de lijn Cairo-Suez bij, waardoor de stoffige tocht door de woestijn tot het verleden behoorde.

Voor de reizigers van en naar Nederlands-Indië kreeg de overlandroute in 1845 betekenis toen de P&O uitbreidde met een lijndienst van Galle (Ceylon) naar Singapore. In 1846 werd er een maandelijks mailliedienst ingesteld tussen Batavia en Singapore, met een stoomschip van de marine te Batavia. Al in 1847 was de gebruikelijke route voor postvervoer die via Egypte.²⁶ Sinds 1845 werd de reis via de overlandroute ook door Nederlanders ondernomen en opgetekend. Ze maakten de oversteek naar Southampton om vervolgens met een schip van de P&O via Gibraltar en Malta naar Alexandrië te stomen.²⁷

Voor dit ‘Peninsular’ deel van de reis waren er alternatieven beschikbaar. De P&O had geen goede reputatie als het ging om passagiersservice, daarom kozen passagiers ook regelmatig voor de lijndienst van de Oostenrijkse Lloyd van Triëst naar Alexandrië (sinds 1835) of voor een reis door Frankrijk naar Marseille om vervolgens met de Franse Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales²⁸ de oversteek naar Alexandrië te maken (sinds 1851).²⁹ Voor het ‘Oriental’ deel van de reis, van Suez naar Singapore en verder, voorzag lange tijd alleen de Britse maatschappij in een lijndienst. Vanaf 1862 kwam er ook op dat traject concurrentie voor de Engelsen, vanuit Franse hoek. De Franse maatschappij opende een lijndienst van Suez via Ceylon naar Singapore en Indochina, met een aftakking van Singapore naar Batavia.³⁰ De aankondiging in de

Nieuwe Rotterdamsche Courant van deze Franse dienst zette Frans en Jan Hendrik ertoe aan om de reis naar broer Gerrit te ondernemen.

Met de komst van meer comfort kwam het toeristische aspect van de overlandroute meer in beeld. De route bood reizigers de mogelijkheid om onderweg uitstapjes te maken in Egypte, in havenplaatsen die werden aangedaan en in plaatsen waar werd overgestapt.³¹ Van deze mogelijkheid maakten Frans en Jan Hendrik graag gebruik. Zij verbleven enkele dagen in Caïro en brachten een bezoek aan de piramides en de sfinx van Gizeh. Deze tocht heeft Frans in diverse tekeningen vastgelegd.³² Tussen Suez en Batavia legde het schip meerdere keren aan. Te Aden gingen de passagiers meestal van boord, niet omdat de stad hen zo aantrok, maar om het stof te ontlopen dat vrijkwam bij het bunkeren van kolen. Met een rijtuig ging men naar de stad en bezichtigde de versterkingen. Er werd flink geklaagd over zand en stof en de enorme hitte.³³ De broers Lebret maakten deze uitstap ook. Frans schrijft over die 'vreesselijke hitte' die hen daar teisterde.³⁴

De havenstad Galle op Ceylon vormde de volgende tussenstop. Deze stad viel bij reizigers beter in de smaak. Mogelijk vanwege het Europese karakter van de stad of de Nederlandse overblijfselen uit de VOC-tijd. Het stadje had diverse hotels die door nazaten van Nederlanders werden gerund. Lebret ontmoette in deze stad met 'enkele overblijfselen der oud Hollanders' inderdaad een van deze *Dutch burghers*, die overigens geen Nederlands meer sprak.³⁵ Aangezien het schip de volgende dag niet direct kon vertrekken, gebruikten ze de dag om een bezoek te brengen aan een Boeddhatempel in de buurt.³⁶

Vanuit Galle ging de reis verder naar Singapore, een stad die tot ongeveer 1860 als een druk en mistroostig oord werd ervaren. Over de accommodaties waren de reizigers niet te spreken. Maar reizigers van later datum, zoals ook Frans Lebret, waren juist onder de indruk van de bedrijvigheid en het drukke scheepsverkeer. 'Zeer uitgebreide stad met havens en kanalen waarin enorm veel schuitjes rondvaren', schreef hij.³⁷ Ook de moderne gevangenis, dat als voorbeeld van een humane strafinrichting werd beschouwd, werd bewonderd.³⁸ In Singapore hadden de broers Lebret weinig tijd om de stad te bekijken, omdat de volgende ochtend hun schip richting Batavia vertrok. Op naar broer Gerrit! Hij had sinds jaren zijn bestaan gevonden op landgoed Kedawung te Pasuruan. Zijn particuliere onderneming had al bekendheid verworven op Java. Daarover verderop meer.

Zoals aangegeven heeft de reis via de overlandroute zich in korte tijd sterk ontwikkeld. Het reisverslag van Gerrit Lebret van 1849 van

MARSEILLE-BATAVIA.

OVERLANDMAIL

DER

MESSAGERIES-IMPÉRIALES

Vertrek van MARSEILLE den 19den van elke maand.

GOEDEREN, KLEINE COLI'S, PAKKETTEN en MONSTERS, voor *Batavia* en *Shanghai* bestemd, worden voortaan tot **Vaste Doorvrachten** van *Rotterdam* tot **destinatie** aangenomen.

DIRECTE CONNOSSEMENTEN en **REÇU'S**, worden te *Rotterdam* onmiddelijk bij Ontvangst der Goederen afgegeven.

De **ASSURANTIE** op **SPECIE, GOEDEREN etc.**, van *Rotterdam* tot *Batavia* en *Shanghai*, kan op **zeer billijke voorwaarden** worden gededt.

Nadere Inlichtingen bij (463) **SMITH & Cie., te Rotterdam.**

2. Advertentie van de overlandroute van Messageries Impériales uit de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* van 5 januari 1863.

Java naar Dordrecht³⁹ en het verslag van Frans Lebret in 1863 van Dordrecht naar Java laten die ontwikkelingen mooi zien. Het traject van Suez naar Caïro legde Gerrit Lebret in 1849 met rijuigen af. Hij beschreef de reis als volgt:

‘[...] ik kon deze soort van rijzingen niet beter vergelijken als bij onze omnibusschen, evenwel waren deze slechts ingerigt voor zes personen, en wat de veeren betreft zoo goed bestand tegen deze hobbeligen weg door de woestijn, dat menigeen aan de boerenwagens uit Europa op eene onaangename wijze herinnerd werd. [...] De rijuigen waren bespannen met excellente Arabische paarden en muilezels, en de Koetsiers zijn Egijptenaren, hunne zaak wel bekwaam; door de ongelijkheid van den weg of liever de cours door de woestijn zouden onhandige koetsiers of kwaadwillende paarden ongelukken kunnen doen veroorzaken daar men dan eens heuveltjes en dan weder eens putten ontmoette. Alles bestaat uit zeer fijn zand dat de wind op hoopen jaagt. Het getrap der paarden en de wielen der rijuigen doen dit zand opvliegen en vooral bij windstilte, wolken stof veroorzaken waarin de rijuigen als ’t ware gehuld waren en zoo danig den zelve binnen de huizen, dat men kort na ons vertrek slechts ene kleur is, kleederen, haar en aangezicht waarnemen, namelijk grijs. Daar er geen spiegel voorhanden was, lachte nu elkeen den ander uit, onbewust van zijn eigen mal figuur. Komiek was het te zien hoe menschen van middelmatige leeftijd als zoodanig van Suez vertrokken, als oude grijsaards te Caïro aankwamen; [ik] was blijde na 17 uren door die onaangename streken getrokken te zijn, Caïro in het gezigt te krijgen.’⁴⁰

Door intensivering van het aantal lijndiensten verbeterden de aansluitingen en werden de overstapmomenten vergemakkelijkt. Door de aanleg van de spoorlijn in Egypte tussen Alexandrië en Suez bleef de reizigers de ongemakkelijke reis per huifkar door de woestijn bespaard. Door toenemende concurrentie in de vaart, ook op het Aziatische deel van de zeereis, verbeterde de toestand aan boord van de schepen.

De concurrentie van de overlandroute voor de Nederlandse zeilvaart heeft enkele initiatieven tot het ontwikkelen van klippers met een hulpstoomvermogen en schepen met vol stoomvermogen aangewakkerd, maar bij gebrek aan subsidies van de regering hebben deze initiatieven zich niet kunnen ontplooien. In de sprint in de ontwikkeling van de Nederlandse stoomvaart vanaf 1869 zijn twee namen belangrijk.⁴¹ Prins Hendrik der Nederlanden (1820-1879)⁴² en Jan Boissevain (1836-1904), zoon van de Amsterdamse reder

PORE, 3rd May 1863.

No. 43.

Messrs J. H. Robert,
and F. Robert
Dr. to Hotel d' Esperance.

	Drs.	Cts.
3 Bottle Beer	1	40
4 lb of Jam	1	00
" Tea	1	40
" Board Lodging	14	00
		14 90
Received payment for Messrs Robert J. H. Robert		

3. Rekening van Hotel l'Esperance van 3 mei 1863. UBL KITLV

Gideon Jeremie Boissevain (1796-1875). Beide heren hebben zich sterk gemaakt voor de oprichting van de Stoomvaart Maatschappij Nederland (SMN), die in 1870 het licht zag. In 1875 sloot het gouvernement een postcontract af met de SMN voor het vervoer van goederen en personeel. Daarmee nam de stoomvaartmaatschappij dit vervoer volledig van de zeilvaart over. De Stoomboot Reederij Rotterdamsche Lloyd (in 1883 overgegaan in de Rotterdamsche Lloyd, verder RL) van Willem Ruys voer ook met een geregelde dienst op Indië, maar deelde pas in 1893, na moeizame onderhandelingen, in de voordelen van het postcontract met het gouvernement. In dat jaar werden de twee maatschappijen gelijkgesteld.⁴³

De zeilvaart bevond zich in korte tijd na de opening van het Suezkanaal in de marge van de vracht- en passagiersvaart op Indië. De afschaffing van het cultuurstelsel in 1870 stelde de Nederlandse reders bloot aan de concurrentie van de Britten en Amerikanen. De enige manier om deze concurrentie het hoofd te bieden was de overstap te maken op de grotere en snellere stoomschepen. Om die ontwikkelingen te kunnen financieren bood de naamloze vennootschap als nieuwe bedrijfsvorm uitkomst.⁴⁴ Het bovengenoemde postcontract met het gouvernement was als zekere inkomstenbron van groot belang voor de reders.⁴⁵ Belangrijk waren eveneens de constante verbeteringen van de stoommachines, die steeds efficiënter werden, de grote investeringen in de maritieme infrastructuur, zoals de Nieuwe Waterweg (1872) en het Noordzeekanaal (1876) en de uitbreiding van havens. Bovendien werd de overslag gemoderniseerd en werden er meerdere kolenbunkerfaciliteiten langs de vaarroute gerealiseerd.⁴⁶

Passage naar de Oost

Naast soldaten en officieren voor het koloniale leger (sinds 1833 het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger) vertrokken veel ambtenaren naar Indië, die een dienstbetrekking bij het gouvernement hadden gekregen. Daartoe behoorden allerlei bestuursambtenaren, secretarissen, onderwijzers, predikanten, kooplieden en wetenschappers. Daarnaast vertrokken ook particulieren naar Indië, zonder gouvernementsbetrekking, maar misschien met familie of goede relaties in de Oost.

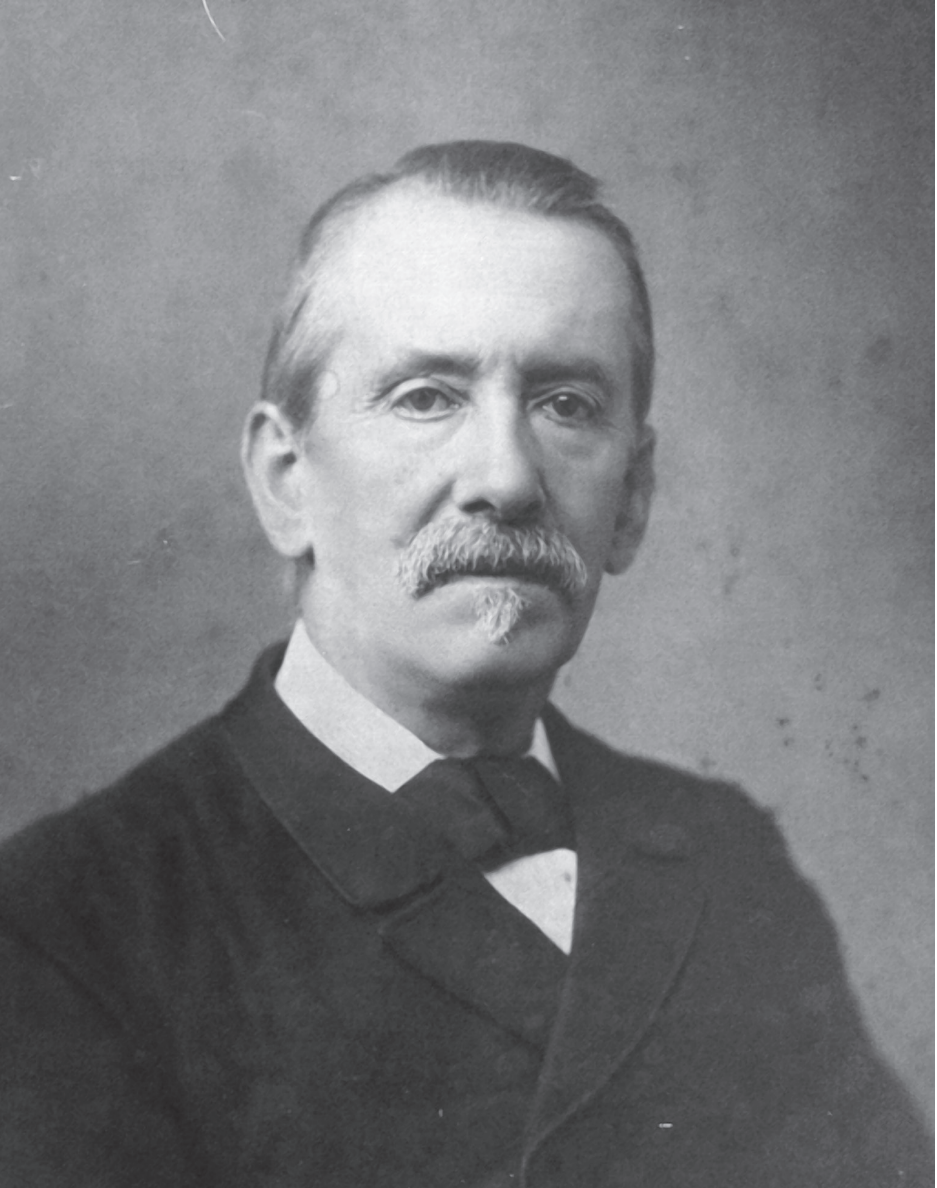
Wie als particulier zijn geluk in Indië wilde beproeven, moest van goeden huize komen. Met een gouvernementsbetrekking op zak werd de reis door de overheid betaald (in ieder geval die per zeilschip en na 1893 werden in het passagecontract met de SMN en RL ook de tarieven per stoomschip vastgesteld),⁴⁷ maar een particulier moest zelf voor de kosten opdraaien. Bovendien had men voor het reizen naar en in de Indische Archipel toestemming nodig van de overheid.

Dat was ingezet met het restrictief immigratiebeleid van gouverneur-generaal Godert Alexander Gerard Philip baron van der Capellen (1778-1848) vanaf de jaren twintig, om te voorkomen dat er ongecontroleerd grond aan particuliere ondernemers zou worden verkocht.⁴⁸ Het gouvernement wilde ook voorkomen te moeten betalen voor Europeanen die misschien niet direct aan de slag konden komen in Indië en ten laste van de koloniale geldmiddelen dreigden te komen.⁴⁹

Om toestemming te krijgen, moest men voor vertrek uit Nederland een akte van borgtocht overleggen, waaruit bleek dat twee borgen garant stonden voor directe terugbetaling van alle uitgaven die het gouvernement eventueel zou moeten maken. Hierin waren ook de kosten van een eventuele terugreis naar Nederland begrepen. De soliditeit van deze borgakte moest door vier getuigen worden bevestigd. Daarnaast diende men een bewijs van goed zedelijk gedrag te kunnen tonen en het bewijs dat men aan zijn militieverplichtingen had voldaan. Als men dan eindelijk aan al deze voorwaarden had kunnen voldoen, werd door het departement van Koloniën een paspoort uitgereikt. Zonder zo'n pas mocht geen scheepskapitein passage verlenen.⁵⁰ De immigratie naar Nederlands-Indië bleef daardoor in de eerste helft van de negentiende eeuw dus uiterst bescheiden. In de eerste decennia na het Verdrag van Londen (van 1814 tot circa 1840) vertrokken slechts vijftienhonderd particulieren met een in Nederland verkregen admisseepaspoort naar Nederlands-Indië.⁵¹

Deze regelingen moeten hebben gediend als een sociale sluis. Wie geen vermogen had of niet beschikte over relaties met enig vermogen die bereid waren zich borg te stellen, kwam niet in aanmerking voor passage naar de Oost. De meesten die als particulier naar Java vertrokken zullen tot de klasse van 'fatsoenlijke burgerstand' behoord hebben.⁵²

Op Java aangekomen begon hetzelfde liedje opnieuw. Wie tijdelijk of permanent in Nederlands-Indië wilde verblijven, diende daartoe een rekest in bij de gouverneur-generaal, meestal via de resident. Vast verblijf werd uitsluitend toegestaan aan Nederlandse burgers, en dan ook nog alleen als er twee respectabele ingezetenen voor hen borg wilden staan. Als men daarin niet slaagde werd een akte van vast of tijdelijk verblijf geweigerd. Akten van vast verblijf werden enkel uitgereikt aan Nederlanders die aan de voorwaarden voldeden, en aan Europese vreemdelingen die gedurende tenminste tien jaar in Indië als ambtenaar of militair hadden gediend.⁵³ Pas na 1860 werd de toelatingsprocedure versoepeld en na de afschaffing van het cultuurstelsel in 1870 kwam er ruimere mogelijkheid tot vrije immigratie van particulieren in Indië.⁵⁴



4. Portret Jan Hendrik Lebret. Foto door onbekende fotograaf, z.j.. Particuliere collectie, Curaçao.

DE REIS VAN FRANS EN JAN HENDRIK LEBRET

In minder dan tien dagen regelden Frans en Jan Hendrik Lebet de reis en kochten ze hun reisbenodigdheden. Met de reis naar Indië, het verblijf bij broer Gerrit en de reis terug naar het thuisfront waren Frans en Jan Hendrik vijf maanden van huis. In tegenstelling tot de meeste tijdgenoten maakten zij de reis niet uit zakelijke overwegingen, maar uitsluitend met het doel een familiebezoek te brengen aan hun broer Gerrit, suikerfabrikant te Pasuruan, die in 1842 naar Java was vertrokken. Nadat Gerrit in 1849-1850 voor een bezoek aan zijn familie in het moederland was teruggekeerd, voelden zijn broers Frans en Jan Hendrik ‘... een verlangen [...] om nog eens ooggetuige te mogen zijn van zijn Oostersch leven’.⁵⁵ Een advertentie in de *Nieuwe Rotterdamsche Courant* van 5 januari 1863 maakte hen attent op een nieuwe Franse maildienst.

‘In die dagen nu trof onzer aandacht een berigt in de N.R. Courant, gewagmakende van eene nieuwe Fransche overland-mail dienst, zich noemende Messageries-Impériales, [...] inhoudende eene loftuiting over de uitnemend ingerigte Fransche dienst en vriendelijke behandeling.’⁵⁶

Op 15 januari vertrokken de broers uit Dordrecht.

Java in de belangstelling

De grote belangstelling voor Java ontstond na het Britse Tussenbestuur, toen Nederland Nederlands-Indië als kolonie ging besturen. De toon was gezet door de Engelse luitenant-gouverneur Thomas Stamford Raffles (1781-1826), die tijdens zijn bestuur van 1811 tot 1816 zijn medewerkers het land liet onderzoeken, opmeten, beschrijven, ontdekken, vastleggen en in kaart brengen. In 1817 kwam zijn belangrijke tweedelige en rijk geïllustreerde *The History of Java* uit. Even daarvoor gaf Herman Willem Daendels (1780-1844) in 1814 met het boek *Staat der Nederlandsch-Oost-Indische bezittingen onder het bestuur van den Gouverneur Generaal H.W. Daendels (...) 1808-1811* een eerste compleet en actueel overzicht van Java. Deze wetenschappelijke interesse in het land en haar bevolking is kenmerkend voor de vroege negentiende eeuw.⁵⁷

Na het herstel van het Nederlandse gezag in Indië werd er in 1815 een wetenschappelijke missie naar Java gestuurd, onder leiding van