Een blik goedkope arbeid op zee, 1895-1930

Nóg een zwarte bladzijde in de Nederlandse geschiedenis?



C.M. Meijerman

Studentnummer: 0556300

Email: cmmeijerman@gmail.com

Tel: 0614429162

MA-Scriptie

Maritieme Geschiedenis, Universiteit Leiden

Scriptiebegeleider: Prof. dr. H.J. den Heijer

Tweede lezer: Dr. P.J.J. Meel

Inleverdatum: 29 juni 2010

Voor mijn opa en oma,

die mij mijn hele studietijd geïnteresseerd hebben gevolgd en al mijn werkstukken trouw hebben gelezen.

Illustratie omslag: fotograaf niet bekend, foto van Javaanse immigranten op de loopplank van het passagiersschip dat hen naar Suriname heeft gebracht, 1920-1930. Collectie Tropenmuseum Amsterdam.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2

Voorwoord 4

Inleiding 6

1. Het contractstelsel: onderzoek & debat 10

1.1 Contemporaine discussie 10

1.2 Onderzoek & debat tijdens het stelsel 13

1.3 Archiefbronnen 14

1.4 De cijfers 15

2. Het Contractstelsel 16

2.1 De eerste contractanten voor Suriname 16

2.2 Contractarbeid uit Brits-Indië 17

2.3 De eerste Javaanse contractarbeiders 19

3. De reis van het stoomschip 'de *Voorwaarts*' 23

3.1 Een rampzalige reis 23

3.2 Reactie NHM 26

3.3 Na de Onderzoeksresultaten 28

4. Regulering 32

4.1 Bepalingen op de emigratie van Inlanders naar Suriname (1896) 32

4.2 Bezuinigingen 36

5. Discussie & Onderzoek 38

5.1 De Media over ziekte & sterfte 38

5.2 Het rapport van H.L.C.B. van Vleuten 39

5.3 Verbetering na Rapport-Van Vleuten? 45

6. Keuring & opslag 48

6.1 Roep om strengere keuring 48

6.2 Het depot 49
7. Van Java naar Suriname 53
7.1 Schip & scheepsroute 53
7.2 Voorzieningen aan boord 56
7.3 De geneesheer-geleider 58
7.4 Klachten van migranten 63
Conclusie 64
Tabellen 68
Tabel I: Ziekte- en sterftepercentage per reis 68
Tabel II: De meest voorkomende ziektes per reis 71
Literatuur 3

Voorwoord

Het schrijven van een scriptie lijkt voor een historicus in spé een solistische aangelegenheid. Niets is echter minder waar. Voor de bereidheid om mij te woord te staan ten aanzien van mijn vragen over het Surinaamse archief wil ik graag dr. Peter Meel, dr. Rosemarijn Hoefte en Gerhard de Kok bedanken. Dankzij hen heb ik me voor mijn vertrek naar Suriname goed kunnen oriënteren op mijn werkzaamheden. Dr. Jerry Egger wil ik graag bedanken voor zijn inspirerende colleges die ik in Suriname mocht volgen. Door deze colleges, over het Suriname na de onafhankelijkheid, heb ik de Surinaamse samenleving beter leren begrijpen. De medewerkers van het Nationaal Archief Suriname wil ik graag bedanken voor hun hulp bij het vinden en kopiëren van archiefstukken.

De feedback op de hoofdstukken van mijn scriptie van mijn begeleider Prof. Dr. Henk den Heijer heb ik altijd als zeer prettig en inspirerend ervaren. Zijn geschokte blik nadat ik mijn voornemen geuit had om het laatste hoofdstuk van mijn scriptie pas op één juli in te leveren en zijn advies om iets minder te slapen en mijn huwelijksvoorbereidingen tijdelijk stil te leggen hebben me het laatste duwtje in de rug gegeven.

Mijn ouders wil ik graag bedanken voor hun steun. Dankzij hen heb ik een onbezorgde studietijd genoten en heb ik de kans gekregen om mijn tijd volledig aan mijn studie te wijden. Dankzij mijn vader, die mij regelmatig interessante artikelen over Suriname stuurde, bleef ik ook tijdens het schrijven van mijn scriptie op de hoogte van alle ontwikkelingen ten aanzien van het laatste nieuws en de verkiezingen in Suriname. Mijn vader en schoonmoeder waren bereid - op de warmste dag van het jaar - mijn scriptie na te kijken op slordigheden die ik zelf na ontelbare malen herlezen niet meer opmerkte.

Tot slot wil ik mijn vriend bedanken voor zijn bereidheid om al zijn studiemateriaal te kopiëren en met mij voor vijf maanden naar Paramaribo te migreren. Zijn aanwezigheid maakte mijn verblijf in Suriname zeer aangenaam en zorgeloos en inspireerde me bij het onderzoek en het schrijven van mijn scriptie.

In deze scriptie is nog lang niet alles gezegd over de Nederlandse variant van contractarbeid. In het Archief van Suriname is een overweldigende hoeveelheid aan interessant archiefmateriaal over dit onderwerp aanwezig. Het aantal woorden dat een scriptie mag omvatten is echter beperkt en daarom heb ik veel zaken onbesproken moeten laten. In het

archief van het immigratiedepartement te Suriname zijn bijvoorbeeld regelmatig klachten van Surinaamse plantagehouders te vinden die klaagden dat de arbeiders die zij toebedeeld kregen nog ziek bleken te zijn. Deze zieke Javanen zorgden er volgens hen voor dat de ziektes zich verspreidden onder de gezonde contractarbeiders op de plantages. Bovendien wilden zij dat het immigratiefonds de kosten voor hun geneeskundige behandeling zou vergoeden. Een nadere bestudering van deze brieven zou meer licht kunnen werpen op de ernst van de ziektes waar de migranten aan leden. Daarnaast zou een vergelijking met de manier waarop Brits-Indische contractanten naar Suriname werden verscheept zeer waardevol zijn. De verschillende ziektes die voorkwamen aan boord bij Brits-Indiërs en Javanen zouden extra duidelijk kunnen maken dat de ziektes al voor vertrek opgedaan waren en zich wel tijdens de reis verspreidden maar niet tijdens de reis ontstonden. Het verschil in ziekte- en sterftepercentage zou aan kunnen tonen dat de Engelse regelgeving strenger gehandhaafd werd dan de Nederlandse regelgeving en dat dit wel degelijk een verschil kon maken. Deze stellingen berusten echter op speculatie, maar een uitgebreid onderzoek zou hier meer licht op kunnen werpen. Het is dan ook mijn streven om hier in de toekomst aan te werken in de vorm van een promotieonderzoek.

Inleiding

"Het is in Indonesië zowel als in Nederland nog niet algemeen bekend, dat er zich een grote groep Indonesiërs in Suriname bevindt."[1] Aldus Joseph Ismaël in 1949 in zijn dissertatie over de migratie van Indonesiërs naar Suriname. Nog steeds is er in Nederland weinig bekendheid over de aanwezigheid van een grote groep Javanen in Suriname. Het beeld dat men van de Surinamer heeft beperkt zich vaak tot dat van de Creoolse tante Es, gespeeld door Jörgen Raymann in het bekende televisieprogramma 'Raymann is Laat'. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het debat in Nederland over de erfenis van ons koloniale verleden voornamelijk over slavernij gaat en niet over de Javanen die na de afschaffing van de slavernij als contractarbeiders naar Suriname zijn getransporteerd.

De Middelburgse Commercie Compagnie die regelmatig slaven verscheepte kende een gemiddeld sterftecijfer van 10,8 procent per scheepsreis.[2] Met de afschaffing van de slavernij door Nederland in 1863 leek aan deze reizen een einde te zijn gekomen. Niet veel later werd echter een alternatief gevonden om de plantages van arbeidskrachten te voorzien: 'het contractsysteem'. Planters sloten contracten met de werknemer waarbij beide partijen zich bonden aan overeengekomen arbeidsvoorwaarden. De migrant zou voor een bepaalde periode op de plantage komen werken en daarna weer naar het moederland mogen terugkeren. Arbeiders voor Britse, Franse en Nederlandse koloniën werden geworven in China, Madeira en Brits-Indië.[3]

In 1890 arriveerden de eerste Javaanse contractanten in Suriname. Na twee kleine proefvaarten rustte de Nederlandse Handelsmaatschappij in 1893 het stoomschip *Voorwaarts* uit dat met 614 migranten rechtstreeks naar Suriname voer. In totaal stierven tweeëndertig migranten tijdens de reis en moesten 250 Javanen bij aankomst in het *Militair Hospitaal* worden opgenomen. Van dezen stierven er nog eens eenendertig waardoor het sterftepercentage uitkwam op meer dan tien procent. Een percentage dat de gemiddelde sterfte aan boord van slavenschepen evenaarde.[4] De reis staat in de annalen dan ook bekend als 'de

1 J. Ismael, *De immigratie van Indonesiërs in Suriname* (Leiden 1949), 1.
2 M.J. Eijgenraam, 'Menschlievenheid en eigen belang, de behandeling van de slaven aan boord van de schepen van de M.C.C.', *Archief van het Zeeuws genootschap* (1990), 77-103, aldaar 81.
3 R. Hoefte, *De betovering verbroken, de migratie van Javanen naar Suriname en het rapport-van Vleuten* (1909) (Dordrecht 1990), 1-4.
4 Hoefte, *De betovering verbroken*, 9.

rampspoedvaart'. Van deze reis wordt dankbaar gebruik gemaakt om de vergelijking van contractarbeid met slavernij te maken en Javanen in de slachtofferrol te plaatsen.[5]

De vergelijking van contractarbeid met slavernij is in de historiografie al vaker gemaakt. In 1974 publiceerde Hugh Tinker zijn boek '*a new system of slavery'* waarin hij een duidelijk statement maakte:

> *'The legacy of Negro slavery in the Caribbean and the Mascarenes was a new system of slavery, incorporating many of the repressive features of the old system, which induced in the Indians many of the responses of their African brothers in bondage.'*[6]

Contractarbeid was volgens Tinker niets anders dan '*a new system of slavery'* en verschilde alleen van slavernij door de tijdelijke status. Tot op de dag van vandaag verschillen historici van mening over de vraag of het contractsysteem niets anders was dan slavernij in een nieuw jasje of dat het een oprechte poging was tot het opzetten van een goed georganiseerd systeem van arbeidsmigratie. De nadruk in dit debat ligt op de behandeling van de arbeiders op de plantages en de wervingspraktijken. Over de werving kunnen we nu dan ook concluderen dat dit systeem op vele punten tekort schoot. Javanen werden onder valse voorwendselen over een paradijselijk leven naar Suriname gelokt en het voorschot dat zij op hun loon zouden moeten krijgen verdween vaak in de zakken van de wervers. Tot nu toe is nog weinig aandacht besteed aan het transport van de contractanten. Een studie van het vervoer van Javaanse contractarbeiders zou een belangrijke stap kunnen zijn richting de beantwoording van de vraag - tevens de kernvraag van dit onderzoek - of het contractstelsel hernieuwde slavernij was of niet.

Een in het oog springende manier om een antwoord op deze vraag te vinden is het vergelijken van de omstandigheden aan boord van de slavenschepen met die van de Javanen. Dit is echter een zeer moeilijke - zo niet ondoenlijke - opgave omdat de contexten waarin beide gebeurtenissen plaatsvonden te sterk van elkaar verschillen. Een gemiddeld lager sterftecijfer onder contractarbeiders dan onder slaven hoeft bijvoorbeeld niet te betekenen dat regeringen, scheepvaart- en handelsmaatschappijen zich meer dan voorheen inzetten voor een goed verloop van de reis. Het gebruik van het stoomschip en de opening van het Suezkanaal (hoewel nog vaak de route rond de Kaap werd genomen) verkortten de reis aanzienlijk en

5 P. Mangoenkarso, http://www.javanen.org/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=70.
6 H. Tinker, *A new system of slavery, The export of Indian labour overseas 1830-1920* (Oxford 1974), xi-xvi.

door een toename in geneeskundige kennis was het gemakkelijker geworden om met dezelfde inzet/nalatigheid een reis beter te laten verlopen dan een eeuw daarvoor.

Een historisch verantwoorde manier om te kunnen beoordelen of contractarbeiders dezelfde behandeling genoten als slaven is door middel van archiefonderzoek waarbij vooral wordt gelet op de argumentatie van de betrokkenen. Het instituut 'slavernij' was altijd een zuiver economische onderneming geweest waarbij slaven slechts als handelswaar werden gezien. Economische argumenten gaven in tegenstelling tot humanitaire argumenten voor de noodzakelijke verzorging van een slaaf de doorslag. Het overlijden van een slaaf betekende slechts een tekort op de exploitatie. De afschaffing van de slavernij wordt vaak verklaard door de omslag in denken die zou hebben plaatsgevonden. De mensheid, in navolging van enerzijds de abolitionistische beweging en de Franse Verlichting en anderzijds door opstanden van de slaven zelf, zou hebben ingezien dat slavernij een onmenselijk instituut was. De zwarte medemens, voorheen tot dierlijke proporties gedegradeerd, werd plotseling gelijk aan de rest van de mensheid geacht. De Christelijke rechtvaardiging van slavernij – Afrikanen zouden afstammelingen zijn van Cham die, na zijn vader Noach te hebben bespot, werd vervloekt en met zijn nageslacht tot eeuwige dienstbaarheid werd veroordeeld, werd tot een misvatting verklaard en Afrikanen werden massaal tot het Christendom 'bekeerd'.[7] De omslag in denken die ten grondslag zou hebben gelegen aan de afschaffing van de slavernij zou impliceren dat betrokkenen bij contractarbeid met een andere instelling omgingen met contractarbeiders.

Of het contractstelsel werkelijk verschilde van slavernij en de omslag in denken plaats had gevonden zal dus ontleend moeten worden aan de argumentatie in archiefbronnen, de manier waarop het vervoer was gereguleerd, de mate van naleving van deze regels en de manier waarop men omging met de klachten van de migranten. In dit onderzoek zal de aandacht vooral uitgaan naar de opzet van het contractstelsel door Nederland, het eerste grote transport van Javaanse contractarbeiders – de rampspoedvaart van het *s.s. Voorwaarts* -, de manier waarop het transport was gereguleerd en welke maatregelen na de reis werden getroffen. Vervolgens wordt onderzocht hoe de regels tussen 1895 en 1930 werden aangepast en hoe er in de praktijk mee werd omgegaan, waarom bepaalde veranderingen werden doorgevoerd, wat er fout ging, waarom dat fout ging en wat er gedaan werd om fouten in de toekomst te voorkomen. Pas na deze zaken bestudeerd te hebben is het mogelijk te bepalen of er in Nederland een omslag in denken had plaatsgevonden en de verantwoordelijken anders

7 A. Stipriaan, van, 'Stilte! Niet storen! De slavernij is afgeschaft', *De negentiende eeuw* (2005), 45-61, aldaar 47.

dachten over contractarbeiders dan over slaven en welke consequenties dit met zich mee had gebracht.

Omdat dit onderzoek gericht is op het transport van Javanen moet rekening gehouden worden met het feit dat dit transport een Nederlandse aangelegenheid was. De Javaanse contractarbeiders werden door Nederlandse scheepvaartmaatschappijen van de ene Nederlandse kolonie naar de andere verscheept. De abolitionistische beweging was in Nederland veel minder sterk geweest dan in Engeland, Frankrijk of de VS. Pas in 1863 schafte de Nederlandse regering de slavernij af. Debatten in het Nederlandse parlement voorafgaand aan de afschaffing gingen voornamelijk over de vraag hoe en hoeveel de slaveneigenaren financieel gecompenseerd moesten worden voor de onteigening van hun slavenbezit en niet over de onmenselijkheid van het instituut. Na de afschaffing van de slavernij bleef de abolitionistische beweging in Engeland sterk en was constant op haar qui-vive om te voorkomen dat contractarbeid zou verworden tot een verkapte vorm van slavernij. Acties van de abolitionisten na het aan het licht komen van slechte omstandigheden aan boord van de schepen en op de plantages hadden er zelfs toe geleid dat de Britse regering de contractarbeid een aantal jaren verboden had. Terwijl in landen als Frankrijk, Engeland en de VS abolitionisten de hoofdrol hadden in het publieke debat was er in Nederland weinig interesse in het slavernijvraagstuk. De Maatschappij ter Bevordering van de Afschaffing van de Slavernij, die in 1853 was opgericht had slechts zevenhonderd leden en werd in 1862, nog vóór de slaven daadwerkelijk in vrijheid waren gesteld alweer opgeheven.[8] De gebrekkige interesse in Nederland had wellicht tot gevolg dat het transport van Nederlands-Indische contractarbeiders veel minder streng was gereguleerd dan dat van de Brits-Indische arbeiders. Het lijkt onwaarschijnlijk dat de ‘omslag in denken’ in het Nederland van begin twintigste eeuw had plaatsgevonden.

8 Stipriaan, van, ‘Stilte! Niet storen!’, 51-53.

1. Het contractstelsel: onderzoek & debat

1.1 Contemporaine discussie

Met een onderwerp als contractarbeid is een vergelijking met slavernij niet ver weg. Contractarbeid was voor, tijdens en na de slavernij een alternatieve manier om plantages over de hele wereld van arbeiders te voorzien. Tot op de dag van vandaag verschillen zowel historici als niet-historici van mening over de vraag of het contractsysteem niets anders was dan slavernij in een politiek correct jasje of een oprechte poging tot het opzetten van een beter arbeidssysteem na de slavernij.

Na Tinker zijn er, ook recent nog, verschillende werken gepubliceerd waarin betoogd wordt dat contractarbeid sterk leek op slavernij. De schrijvers van deze werken voeren daar verschillende argumenten voor aan. Madhavi Kale beroept zich in zijn artikel over contractarbeid in Brits Guyana op het feit dat tijdgenoten de slechte arbeidsomstandigheden als oorzaak voor het hoge sterftecijfer onder de eerste Indiase migranten aanwezen.[9]

Schrijvers als Tinker en Kale behoren volgens de Nederlandse bijzonder hoogleraar in de migratiegeschiedenis Piet Emmer tot de 'abolitionisten' in de geschiedschrijving. Volgens Emmer schrijven zij a-historisch werk en behoort het overgrote deel van de schrijvers over slaven- en contractarbeid tot deze groep. Deze groep historici zou zich sterk hebben laten beïnvloeden door de abolitionistische propaganda over de grote sterfte en de slechte levensomstandigheden van slaven en later van de contractarbeiders. Emmer rekent zichzelf tot de 'revisionisten', de historici die een nieuwe visie op slaven- en contractarbeid bieden, zonder daarbij hinder te ondervinden van abolitionistische invloeden. Door hernieuwd archiefonderzoek kunnen zij tot geheel nieuwe inzichten komen. Zo zou er statistisch bewijs te vinden moeten zijn dat aan kan tonen dat contractarbeid Indiërs, Javanen en Chinezen wel degelijk mogelijkheden voor materiële verbetering bood.[10]

Emmer verwerpt de argumentatie van Kale dan ook geheel. Hij stelt dat de huidige medische kennis het mogelijk maakt het debat over de oorzaken van sterfte achter ons te laten en te onderzoeken wat de 'ware' oorzaak van de sterfte was. Het hoge sterftecijfer gedurende

9 Kale, M., 'Making a labour shortage in post-abolition British Guyana', in: *Itinerario* 21 (1) (1997), 62-72.
10 Emmer, P., 'Caribbean plantations and indentured labour, 1640-1917: a constructive or destructive deviation from free labour market' in: *Itinerario* 21 (1) (1997), 73-97.

de eerste vijf jaar van het transport van India naar Guyana was volgens hem niet veroorzaakt door de slechte behandeling van de arbeiders. Zijns inziens was het onwaarschijnlijk dat Guyanese werkgevers hun arbeiders zo'n lange reis lieten maken om hen vervolgens dood te laten gaan. Onderzoek wijst uit dat de emigranten bij vertrek vanuit India al zeer zwak waren en dat de confrontatie met nieuwe ziektes in Suriname de belangrijkste oorzaken van het sterftecijfer waren.[11]

Radjinder Bhagwanbali schreef in 1996 het boek *Contracten voor Suriname, arbeidsmigratie vanuit Brits-Indië onder het indentured-labourstelsel, 1873-1916*. Hij beschreef hierin de migratie van contractanten van de werving tot het leven op de plantages. De statistische gegevens van Piet Emmer noemt hij onvolledig omdat Emmer gebruik had gemaakt van de Annual Reports. Deze beslaan slechts de periode tot 1900 maar Emmer ziet dit als representatie voor de periode 1873-1916. Daarnaast is het werk van Emmer volgens Bhagwanbali selectief omdat hij nauwelijks de gezondheidszorg en de opvang en behandeling van de migranten in de depots behandelde.[12]

Wat betreft de geschiedschrijving over contractarbeid staat Emmer in zijn visie niet alleen. Historici als Marieke van Klaveren, Ralph Shlomowitz en Marina Carter hebben wetenschappelijke artikelen over contractarbeid geschreven die in lijn zijn met Emmers' onderzoek. Met name door statistische gegevens van verschillende migratiestromen met elkaar te vergelijken trachten zij antwoord te geven op het 'hoe', 'wat' en 'waarom' van het contractstelsel. Een goed voorbeeld daarvan vormt de studie van Marieke van Klaveren naar sterfte onder contractarbeiders op Sumatra. Door de sterfte onder Chinese arbeiders te vergelijken met die van Javaanse arbeiders kon zij concluderen dat omgevingsfactoren als medische zorg en behandeling op de plantages minder doorslaggevend waren dan altijd was gedacht. Hoewel zowel de Javanen als de Chinezen op Sumatra toegang hadden tot dezelfde (geneeskundige) voorzieningen bleek er namelijk een aanzienlijk verschil tussen het sterftecijfer van beide groepen te zijn. Andere factoren moeten dus hebben bijgedragen aan dit verschil. Factoren die mogelijk bepalend waren in dit verschil waren volgens Marieke van Klaveren de verschillende eetgewoontes van beide groepen, waardoor ziektes als beriberi en dysenterie bij Chinezen verklaard kunnen worden. Daarnaast was het gebruik van drugs zoals alcohol en opium door Chinezen mogelijk van invloed op het hoge sterftecijfer van de

11 Emmer, P. 'European Expansion and Unfree Labour: An Introduction', in: Itinerario 21 (1) (1997) 3-10.
12 Bhagwanbali, R., *Contracten voor Suriname, arbeidsmigratie vanuit Brits-Indië onder het indentured-labourstelsel, 1873-1916* (Nijmegen, 1996).

Chinese arbeiders en verklaart het ontbreken van immuniteit voor bepaalde epidemiologische ziektes bij Chinezen de grote sterfte in de eerste jaren dat zij op Sumatra waren gevestigd. Een vierde factor is het verschil in werving in China en op Java. In China werden alleen mannen gerekruteerd terwijl men op Java meer gericht was op het werven van gezinnen voor permanente vestiging op Sumatra. Javanen moesten bovendien aan strengere medische eisen voldoen om op Sumatra te mogen werken.[13]

De bevindingen van Marieke van Klaveren vormen een 'hard bewijs', voor zover dat in de geschiedwetenschap mogelijk is, tegen de simplistische aanname dat de sterfte alleen veroorzaakt werd - en voorkomen had kunnen worden door - ingrijpen van de koloniale bestuursorganen ter plaatse. Deze these werd door Piet Emmer en Ralph Shlomowitz versterkt in hun paper over de sterfte van Javaanse arbeiders in Suriname, Malaya en de Oostkust van Sumatra. Hoewel deze arbeiders uit hetzelfde gebied kwamen en in dezelfde periode migreerden bleken ook hier de sterftecijfers van de Javanen in de verschillende bestemmingsgebieden te verschillen. Emmer en Schlomowitz zien hierin een belangrijke aanwijzing voor het belang van epidemiologische factoren.[14]

Het is de vraag of de abolitionisten en de revisionisten werkelijk zo ver van elkaar verwijderd zijn als zij zelf doen lijken. De 'abolitionistische' historici worden soms wel erg gemakkelijk weggezet als onkundige historici. Hoewel beide groepen verschillende methodes gebruiken en verschillende meningen zijn toegedaan is het doel van beide partijen toch hoofdzakelijk om een beschrijving te geven van de geschiedenis waarbij de werkelijkheid zo dicht mogelijk wordt benaderd. Hugh Tinker, in de ogen van Piet Emmer waarschijnlijk de grootste abolitionistische geschiedschrijver over contractarbeid, benadrukt in de inleiding van zijn boek '*A new system of slavery*' dat het bij aanvang van zijn onderzoek zeker niet zijn bedoeling was geweest een betoog tegen het kolonialisme of het imperialisme te houden. Pas na uitgebreid onderzoek was hij naar aanleiding van het gevonden archiefmateriaal tot conclusies gekomen die de keerzijde van het kolonialisme aan het licht brachten.[15] De specifieke omstandigheden waarin Javaanse contractanten voor Suriname zich bevonden komen in deze werken helaas niet aan de orde. De schrijvers hebben zich met name op Brits-Indische contractarbeiders geconcentreerd. Het werk van beide groepen historici zou dan ook

13 Klaveren, M, 'Death among Coolies: Mortality of Chinese and Javanese Labourers in Sumatra in the Early Years of Recruitment, 1882-1909', in: *Itinerario* (1) (1997), 118-121.
14 Emmer, P.C. & R. Shlomowitz, 'Mortality and the Javanese Diaspora' in: *Itinerario* (1) (1997), 125-132.
15 Tinker, *A new system of slavery*, 3-10.

zeer waardevol materiaal zijn voor een eventuele vergelijkende studie over de werving en het transport van Brits-Indische en Javaanse contractarbeiders.

1.2 Onderzoek & debat tijdens het stelsel

Naast bovenstaande werken zijn er nog enkele boeken en artikelen specifiek over de Javaanse contractarbeiders geschreven die minder goed binnen de verdeling 'abolitionistische' en 'revisionistische' historici van Emmer passen. Nog tijdens de migratie zijn al twee onderzoeken verricht naar de omstandigheden waarin de Javanen geworven en getransporteerd werden en onder welke omstandigheden zij op de plantages leefden en werkten. Ook waren er in toenmalige kranten veel berichten te vinden omtrent dit onderwerp. Het gebruik van contractarbeiders veroorzaakte in de tijd zelf al veel discussie. In de Nederlands-Indische pers verschenen vaak berichten over de negatieve ervaringen van contractanten die waren teruggekeerd uit Suriname. In 1907 kreeg Herman van Vleuten, een Nederlands-Indische bestuursambtenaar die dat jaar verlof had, de opdracht van de gouverneur van Suriname om de omstandigheden waarin de Javaanse contractarbeiders verkeerden, op weg naar- en in Suriname, te onderzoeken. Omdat de uitslag van het rapport niet positief was over de staat van het contractstelsel werd het niet gepubliceerd. Het rapport is nu wel toegankelijk en vormt naast de berichten uit diverse kranten, verzameld in de *Indische Mercuur*, een goede bron voor het onderzoek naar de omstandigheden waarin migranten vervoerd werden van Java naar Suriname.

Ook in het rapport dat samengesteld werd door J. van Vollenhoven in 1913 zijn nuttige gegevens te vinden. Van Vollenhoven, vertegenwoordiger van de directie van de Deli-Maatschappij, had op 7 november 1911 van de minister van Koloniën schriftelijk opdracht gekregen rapport uit te brengen van zijn onderzoek. Onderwerpen die Van Vleuten en Van Vollenhoven behandelden en die van belang zijn voor dit onderzoek zijn o.a. de transportregelingen, de aankomst van de migranten en de gezondheidstoestand van de nieuwe migranten.

Het eerste geschiedkundige werk dat na 1930 over de migratie van Javaanse contractarbeiders naar Suriname werd gepubliceerd is een proefschrift van Joseph Ismaël in 1949.[16] Op Rankeaanse wijze omschrijft hij niet alleen de immigratie van de Javanen in Suriname maar ook de migratie van andere bevolkingsgroepen naar Suriname voor 1890, de

16 Ismael, Joseph , *De immigratie van Indonesiërs in Suriname* (Leiden 1949).

ontwikkeling van de Javaanse bevolking na de migratie en de plaats die de Javaan in de Surinaamse samenleving innam. Hoewel het werk nu zestig jaar geleden is gepubliceerd, is het gezien de degelijkheid van de bronvermeldingen en de volledigheid van de informatie voor de kritische lezer nog zeer bruikbaar als naslagwerk. Ismaël schrijft dat hij geen andere pretentie dan het weergeven van de geschiedenis van deze migratie had en zag dit werk als een voorstudie, of historische inleiding op zijn onderzoek naar de gehele Surinaamse samenleving en de invloeden die de verschillende nieuwe bevolkingsgroepen gehad hebben.[17] Op de beschrijving van de reis van de *s.s. Voorwaarts* na waagde hij zich echter niet aan een onderzoek naar het transport van de Indonesiërs. Wel constateerde hij dat een groot deel van de migranten in een slechte lichamelijke conditie in Suriname aankwam. Ter verklaring hiervan neemt hij klakkeloos de uitslagen van het rapport van tijdgenoot Van Vollenhoven over waarna hij wel uitgebreid de misstanden omtrent de werving op Java aan de kaak stelt.[18]

1.3 Archiefbronnen

Het vergaren en presenteren van archiefmateriaal is in dit onderzoek het belangrijkste element. Naast de verschillende kranten vormen met name de Koloniale verslagen, het archief van het migratiedepartement te Suriname, het archief van de Nederlandse Handelsmaatschappij en het archief van de Stoomvaartmaatschappij Nederland belangrijke bronnen voor dit onderzoek. Bij de interpretatie van deze bronnen moet echter rekening gehouden worden met de gevoeligheid van het onderwerp in de tijd zelf. Als men er bijvoorbeeld de Koloniale verslagen op naslaat lijkt het erop dat de omstandigheden waarin Javanen naar Suriname werden gebracht veel beter zijn geweest dan die aan boord van de slavenschepen. Op een enkele uitzondering na werd jaarlijks met dezelfde woorden als volgt van de toestand waarin de Javaanse contractanten aankwamen verslag gedaan:

> 'De migranten zagen er over het algemeen goed uit. Bij arrivement verklaarden de migranten geen klachten te hebben over de behandeling, welke bij onderzoek dan ook niets te wensen over bleek te laten.'

Bij het gebruik van archiefbronnen moet rekening gehouden worden met de context waarin ze geschreven zijn. De positieve berichtgeving in de Koloniale Verslagen over de gezondheidstoestand van pas aangekomen migranten hoeft niet te betekenen dat dit daadwerkelijk het geval was. Het belang om eventuele negatieve zaken te verbloemen in

17 Ismael, *De immigratie*, 1-3.
18 Ibidem, 63-66.

officiële en openbare documenten was na de afschaffing van de slavernij nog groter omdat de Nederlands-Indische regering het transport op elk moment zou kunnen verbieden en de druk van met name Britse abolitionistische groeperingen nog groot was. Door gebruik te maken van zoveel mogelijk archiefbronnen en literatuur moet het echter goed mogelijk zijn de omstandigheden aan boord van de schepen met Javaanse arbeiders te herleiden.

1.4 De cijfers

Het is moeilijk om van elk transport de lichamelijke gesteldheid van de migranten tijdens de reis te reconstrueren. Hoewel de scheepsarts wettelijk verplicht was schriftelijk verslag uit te brengen van de ziektes, het ziekteverloop en de ziektebeelden die zich tijdens de reis voor hadden gedaan zijn weinig van deze journalen in de archieven terug te vinden. In de Koloniale Verslagen werden vanaf 1920 schema's opgenomen waarin per schip staat genoteerd hoeveel migranten met welke ziekte na aankomst in Paramaribo in het *Militair Hospitaal* waren opgenomen. In de jaren voor 1920 werden gegevens over ziekte en sterfte van de migranten helaas minder nauwkeurig verslagen. Van sommige reizen worden de meest voorgekomen ziektes tijdens de reis genoemd maar van de meeste reizen ontbreken de gegevens zelfs geheel.

Toch is het mogelijk van de gegevens uit de *Koloniale Verslagen* twee bruikbare tabellen te maken. De sterfte- en ziektecijfers staan per scheepsreis genoteerd in tabel I Aan de hand van de gegevens uit tabel I zijn waar mogelijk per reis het sterftepercentage, ziektepercentage en per ziekte het percentage migranten dat aan die ziekte leed berekend. De resultaten staan in tabel II. In de jaren 1900, 1901, 1909 en 1913 zijn alleen de gegevens per jaar te vinden in plaats van per scheepsreis. In het resulterende beeld is over de jaren 1895-1930 geen duidelijke lijn te zien. Het ziektepercentage blijft gedurende de gehele periode schommelen. Dit hoeft niet te betekenen dat de omstandigheden niet verbeterden. Een verhoging van de eisen zou er ook voor gezorgd kunnen hebben dat de migranten in een latere periode eerder als 'ziek' beoordeeld naar het *Militair Hospitaal* werden gestuurd.

Gezien de incomplete status van de cijfers is het niet verantwoord om op basis van alleen deze gegevens conclusies te trekken over de omstandigheden aan boord van de schepen. De cijfers kunnen wel fungeren als leidraad bij het onderzoek.

2. Het Contractstelsel

2.1 De eerste contractanten voor Suriname

Het einde van de slavernij zou voor de planters het verlies van veel goedkope arbeiders betekenen. De Surinaamse planters waren dan ook bang dat de slaven na hun vrijlating niet meer voor hen wilden werken en keken uit naar een andere oplossing. De eerste oplossing die werd gevonden was het Staatstoezicht. Dit hield in dat de ex-slaaf nog tien jaar na zijn vrijlating voor een werkgever naar keuze zou moeten werken. Redenen die werden aangevoerd om het Staatstoezicht in te stellen waren dat de slaven hierdoor zouden kunnen wennen aan hun status als vrije burger en dat de planters voorlopig voorzien waren van arbeiders.[19]

Tijdens het Staatstoezicht hadden de planters de tijd zich voor te bereiden op het einde van het Staatstoezicht in 1873. In de Engelse en Franse koloniën was al gebleken dat bij de vrijgelaten slaven weinig animo bestond om op de plantages te blijven werken. Het arbeidersvraagstuk vormde in Suriname een belangrijk probleem. Het bestaan van de plantagecultuur was geheel afhankelijk van de aanwezigheid van voldoende goedkope arbeiders. De welvaart van Suriname stond in deze tijd praktisch gelijk aan de welvaart van de grootschalige plantages in de kolonie. Bij een tekort aan arbeiders zouden dus niet alleen de plantagehouders er economisch op achteruitgaan maar zou de gehele kolonie veel aan betekenis verliezen.[20] Al in 1863 pleitten de plantagehouders bij de Nederlandse regering voor het opzetten van een grootschalig immigratiebeleid om hen van plantagearbeiders te voorzien. Binnen het Nederlandse parlement heerste echter verdeeldheid over de noodzaak van dit beleid en de mate waarin de Nederlandse staat zich erin zou moeten mengen.[21] De Nederlandse koloniën in de West waren al lang niet meer zo winstgevend als ze geweest waren. Volgens het liberale Kamerlid P.P. van Bosse was dit te wijten aan het absenteïsme onder plantage-eigenaren. Met het oog op het absenteïsme zei hij:

> ‘Hetgeen wij dikwijls bij de belanghebbenden van de welvaart van Suriname opgemerkt hebben is, dat zij gaarne zagen, dat de Staat alles deed, maar dat zij zelven tot bevordering van hun welbegrepen belang zeer weinig deden. Men zegt nu, dat de Staat moet emanciperen, dat

19Hoefte, *De betovering verbroken*, 1-3.
20Ismaël, *De immigratie*, 6-7.
21Hoefte, *De betovering verbroken*, 1-3.

> de Staat moet zorgen voor werklieden, met een woord, alle zorgen voor de toekomstige welvaart van Suriname worden ook nu wederom op den Staat geschoven.'[22]

Kortom, waarom zou de regering geld investeren in een onderneming die in haar ogen slechts het belang van de Surinaamse elite diende? Uiteindelijk koos Van Bosse, inmiddels Minister van Koloniën, toch voor een min of meer door de staat gereguleerde immigratie. Zijn argumenten hiervoor waren dat migratie naar Suriname een oplossing zou kunnen bieden voor de bevolkingsdruk in de emigratielanden. Bovendien zou versterking van de grootschalige landbouw ervoor zorgen dat Suriname minder afhankelijk van Nederlands geld werd. In 1872 werd de wet betreffende de migratie van arbeiders door de Tweede Kamer aangenomen. Hiermee nam de Nederlandse regering verantwoordelijkheid voor de jaarlijkse migratie van arbeiders naar Suriname.[23] De regeringsbemoeienis was echter tot het minimum beperkt. Van staatswege zouden premies uitgevaardigd worden gedurende vijf jaren na afkondiging van de migratiewet. Het gezamenlijke bedrag van de premies mocht niet boven een miljoen zijn. Wie precies aanspraak kon maken op deze premies zou nog vastgesteld worden. Verder zegde de Regering toe toezicht te houden op de migratie. Particuliere ondernemers waren op zichzelf aangewezen om de aanvoer van de arbeiders te verzorgen.[24]

2.2 Contractarbeid uit Brits-Indië

Van waar arbeiders naar Suriname zouden moeten migreren was niet direct duidelijk. In Suriname waren geruchten doorgedrongen over goede arbeiders in Brits-Guyana die afkomstig zouden zijn uit Brits-Indië. Het contractsysteem was in Brits-Indië al vanaf begin jaren dertig van de negentiende eeuw in werking en was inmiddels relatief streng door de Britten gereguleerd.[25] De antislavernijbeweging, die in Engeland overigens veel sterker was dan in Nederland, vreesde dat de migratie zou leiden tot een verkapte vorm van slavernij en had er bij de Britse regering op aangedrongen de emigratie te reguleren. Dit had ertoe geleid dat de werving aan een aantal voorwaarden werd verbonden. Elke migrant moest bijvoorbeeld voor een overheidsambtenaar verschijnen en bevestigen dat hij vrijwillig vertrok.[26] Niet veel later verschenen de eerste rapporten over de omstandigheden waarin de contractarbeiders verkeerden. Het beeld was ongunstig; de sterftecijfers waren hoog, de arbeidsomstandigheden

22 Ismaël, *De immigratie*, 8.
23 Hoefte, *De betovering verbroken*, 1-3.
24 Ismaël, *De immigratie*, 7-9.
25 R. Bhagwanbali, *Contracten voor Suriname*, 18.
26 Ibidem, 41.

slecht en veel migranten zouden niet uit vrije wil hun geboorteland hebben verlaten. De kritiek van abolitionistische bewegingen laaide op en in 1838 leidde dit zelfs tot een voorlopig verbod op de migratie. De Engelse regering zag zich genoodzaakt tot het instellen van een tweede wet: *de Emigration Act* van 1842 waarin werd bepaald dat de migrant voor vertrek in aanwezigheid van een door de overheid benoemde ambtenaar en de koloniale agent het officiële contract ondertekende, dat het schip tijdens de overtocht moest voldoen aan bepaalde voorschriften zoals de aanwezigheid van voldoende medicijnen, de samenstelling en hoeveelheid van het voedsel en bepaalde voorwaarden met betrekking tot de slaapaccommodatie.[27]

Toen Nederlandse ondernemers begin jaren zestig van de negentiende eeuw op zoek gingen naar arbeiders was India voor werving door particulieren gesloten. Op verzoek van de Surinaamse planters besloot de Nederlandse regering om Engeland toestemming te vragen voor de werving van arbeiders. In 1872 kwamen zij tot een overeenkomst en sloten het zogenaamde 'Koelietractaat'. Voorwaarden voor de werving waren dat er een koloniaal agentschap werd aangesteld dat zich bezig moest houden met de vraag en het aanbod en de regels van de Brits-Indische overheid. Nederland kon gebruik maken van het bestaande wervings- en transportsysteem. De kosten van de werving en het transport zouden worden betaald door de planters. Daarnaast zou Nederland met toestemming van de Britse regering een emigratieagent moeten benoemen die de eindverantwoordelijkheid zou hebben in Calcutta.[28]

De grootschalige invoer van Brits-Indiërs kwam traag op gang omdat de kosten voor planters hoog waren en de arbeidsprestaties van de arbeiders tegenvielen. Pas in 1880 met de instelling van het immigratiefonds kwam er een regelmatige aanvoer op gang. Het immigratiefonds voorzag in een lening van de Nederlandse regering van 900.000 gulden aan Suriname. Uit dat fonds zouden o.a. het vervoer van de emigranten, de emigratieagent en het beheer van het fonds worden betaald. Daarnaast zouden planters uit dit fonds een vergoeding krijgen als de arbeider binnen drie maanden na aankomst overleed of arbeidsongeschikt bleek en leende het fonds geld aan planters voor de dekking van medische zorg, voedsel en woonkosten. In totaal nam het fonds 2/5 van de totale wervings-. Transport- en contractkosten voor zijn rekening. De planters moesten 1/5 betalen op het moment van toebedeling van de

27 Bhagwanbali, Contracten voor Suriname,42-43.
28 Idem, 43. & Hoefte, *De betovering verbroken*, 4-6.

nieuwe arbeiders en de resterende 2/5 na het tweede, derde, vierde en vijfde jaar van het contract.[29]

2.3 De eerste Javaanse contractarbeiders

Al snel kwamen er echter bezwaren tegen de grootschalige aanvoer van immigranten uit Brits-Indië. Een belangrijk nadeel van deze migratie was namelijk dat Nederland voor de aanvoer van Brits-Indische contractanten afhankelijk was van een buitenlandse mogendheid. Bovendien bleven de arbeiders Britse onderdanen. Zij konden tegen beslissingen van de Nederlandse overheid in beroep gaan bij de Britse consul in Suriname.[30] In 1892 verscheen in de *Indische Mercuur* een stuk waarin de gewelddadige aard van de Brits-Indiërs uiteengezet werd gevolgd door een pleidooi voor de immigratie van Javanen gezien hun dociele karakter.[31] Plannen om ergens anders arbeiders te werven waren er al sinds het begin van de negentiende eeuw maar namen vastere vormen aan toen bleek dat het politieke klimaat in Brits-Indië aan het omslaan was met de opkomst van Ghandi die zich tegen de contractarbeid keerde. Java leek een goed alternatief te zijn. Er was minder concurrentie en Nederland had er eerste keus.[32]

De Nederlandse Handelsmaatschappij had in 1873 en 1883 al geprobeerd arbeiders op Java te werven voor hun plantage Mariënburg. Deze aanvoeren stonden op zichzelf en vormden geen onderdeel van de geregelde migratie. De NHM stuitte toen echter op weerstand van de Nederlands-Indische regering.[33] Java viel in eerste instantie als emigratieland af omdat de koloniale regering daar een eigen migratiebeleid op touw had gezet waarbij ze de bewoners van dichtbevolkte eilanden als Java naar de minder dichtbevolkte eilanden in de archipel wilde laten verhuizen.[34]

In 1886 volgde de volgende poging tot emigratie. Op last van de Vereniging voor Suriname, de belangenvertegenwoordiging voor Surinaamse planters, vertrok W. Ewout van Soeterwoude in 1886 naar Nederlands-Indië om daar opnieuw bij de Indische autoriteiten de emigratie van arbeiders naar Suriname te bepleiten. Dat ook deze poging geen resultaat had was volgens de toenmalige minister van Koloniën te wijten aan het feit dat van Soeterwoude

29 Hoefte, *De betovering verbroken*, 6.
30 Ibidem, 6.
31 *Indische Mercuur*, 11 (1892).
32 Hoefte, *De betovering verbroken*, 6-7.
33 Ibidem, 7.
34 Idem, 1-3.

gepleit had voor migratie van arbeiders van het eiland Madoera. De bevolking van dit eiland zou echter geen behoefte hebben aan migratie naar Suriname omdat er op Oost-Java genoeg geld te verdienen was. Van Madoera zouden alleen die mensen willen emigreren waar Suriname weinig tot niets aan zou hebben.[35]

In 1887 verbood het bestuur van Nederlands-Indië de tewerkstelling van Nederlands-Indiërs op plaatsen buiten Nederlands-Indië. Het verbod was ingesteld omdat kort daarvoor migranten waren geworven voor tewerkstelling in Australië. De werving was niet op een eerlijke manier verlopen en het Nederlands-Indische gouvernement wilde de zaak in eigen handen houden. Geheel waterdicht was dit verbod echter niet. De gouverneur-generaal kon er in bijzondere gevallen namelijk voor kiezen om vergunningen te verstrekken voor het werven van arbeiders aan zogenaamde emigratieagenten.[36]

De druk die de Surinaamse planters onder leiding van gouverneur M.A. de Savornin Lohman op de Nederlandse regering uitoefenden nam toe en uiteindelijk besloot de minister van Koloniën, L.W.C. Keuchenius, in 1890 een proef met Javaanse migratie te doen. Aan de NHM werd voor dat jaar een vergunning verleend om honderd Javanen te werven voor haar plantage Mariënburg. De regering subsidieerde het experiment gedeeltelijk maar nam niet de verantwoordelijkheid voor het verloop van de werving op Java en het transport naar Suriname. De raad van Nederlands-Indië verleende dispensatie op voorwaarde dat de hoogste ambtenaar van het district elke overeenkomst persoonlijk goedkeurde.[37]

Niet iedereen was het eens met de manier waarop de migratie nu geregeld was. De Staten-Generaal bekritiseerden de Nederlands-Indische regering omdat deze geen algemene voorschriften stelde maar in elk geval afzonderlijke eisen stelde. De Staten-Generaal pleitten voor een algemene regulering waarbij bepalingen zouden worden vastgesteld wat betreft het vervoer, de huisvesting en de terugreis van de emigranten naar het voorbeeld van de Britse regulering voor haar onderdanen die naar West-Indië migreerden. Het Gouvernement van Nederlands-Indië zag echter geen reden om algemene regels te stellen. Bovendien vreesde zij dat het stellen van algemene regels de indruk zou wekken dat iedereen het recht had om in Nederlands-Indië arbeiders te werven.[38]

35 Ismaël, *De emigratie*, 26-27.
36 Ismaël, *De emigratie*, 27-28 & Hoefte, *De betovering verbroken*, 7-8.
37 Hoefte, *De betovering verbroken*, 8.
38 Ismaël, *De emigratie*, 27-29.

Voor de proefmigratie van 1890 waren dan ook geen speciale regelingen getroffen. Die zouden pas na het derde transport in 1895 ingevoerd worden. De enige maatregel was de Immigratiefonds-verordening van 1880 die de gouverneur van Suriname de bevoegdheid gaf premies uit te loven voor de aanvoer van arbeiders. Om voor een premie in aanspraak te komen moest de betreffende contractregeling voldoen aan enkele eisen. Ten eerste moesten er onder leiding van een mandoer, een Javaanse opzichter, zes arbeiders vooruitgestuurd worden die in Suriname een kampong en woningen voor de overige arbeiders konden maken. Daarnaast moest elke arbeider zich verbonden hebben aan een vijfjarig werkcontract.[39]

Op zestien mei 1890 verscheen in de *Indische Mercuur* het bericht dat de eerste zending koelies per spoor naar Semarang was vertrokken, waar zij aan boord zouden gaan van het schip de *Devonhurst*. Voor vertrek waren zij ondervraagd door de resident of zij wisten waar zij heengingen en of zij de duur van het contract en de hoogte van hun loon kenden. In Batavia zouden zij overstappen op het stoomschip *Prins Alexander* en vandaar naar Genua varen om daar met de trein naar Amsterdam te gaan en over te stappen op een schip naar Suriname.[40] Dit transport bestond uit drie mannen en twee gehuwde paren die vooruitgestuurd werden om de woningen voor de andere emigranten op te trekken. Dit plan faalde echter omdat drie mannen en één vrouw al in Amsterdam wegens ziekte in het ziekenhuis opgenomen moesten worden. De overige vierennegentig arbeiders die op negen augustus (44), twee september (2), twintig september (45), dertien oktober (2) en veertien november (1) aankwamen moesten als gevolg hiervan hun woningen bij aankomst zelf optrekken.[41] De migranten van het eerste transport zagen er getuige het Koloniaal verslag over 1890 over het algemeen gezond uit. Het tweede transport was echter minder gunstig verlopen. Hierover meldde het Koloniaal verslag:

> 'Van deze immigranten, die er zeer onzindelijk en haveloos uitzagen, moesten 9 wegens ziekte in het *Militair Hospitaal* worden opgenomen. De overigen waren, hoewel velen in lichten graad aan huiduitslag of scabias leden, voor den arbeid geschikt.'[42]

Officieus werd door de directie van Mariënburg echter geklaagd over de luiheid van de Javaan. Bovendien zou de gezondheid van de Javanen aangetast zijn door veelvuldig opiumgebruik. Maar de NHM wilde de Javaanse immigratie echter niet in gevaar brengen en in NHM-rapporten werd dan ook positief over de nieuwe contractanten geschreven. De

39 Ismael, *De emigratie*, 29.
40 *Indische Mercuur*, 26 (1890).
41 Ismaël, *De emigratie*, 29-30 & Hoefte, *De betovering verbroken*, 8.
42 Koloniaal Verslag 1891.

maatschappij wilde het experiment graag herhalen. In de rapporten werd vooral gelet op hun arbeidsprestaties en niet zozeer op de manier waarop de werving en de overtocht waren verlopen.[43] Dit waren kennelijk slechts bijzaken. In het Koloniaal Verslag van 1893 werd vol lof over de arbeidsprestaties van de Javaanse migranten geschreven:

> 'Bij voortduring gaf de arbeid van de Javanen, en wat qualiteit en wat quantiteit betreft, alle reden van tevredenheid. Vooral de vrouwen leverden meer arbeid en verdienden meer dan in 1891. Het zou nog voorbarig zijn een stellig oordeel uit te spreken omtrent de geschiktheid der Javanen voor elke soort van veldarbeid. Veilig mag echter verwacht worden dat zij niet zullen behoeven onder te doen voor andere immigranten.'[44]

De Nederlandse regering wilde aan deze verslagen nog geen conclusies verbinden. Bij deze proef waren namelijk kosten nog moeite gespaard om het tot een goed resultaat te laten leiden. De regering wilde daarom de resultaten van een tweede immigratie afwachten voordat ze toestemming zou geven voor vrije werving op Java voor Suriname. Deze migratie die per het *s.s. Voorwaarts* zou geschieden zou met tien procent sterfte tijdens de reis echter rampzalig verlopen.[45]

43 Hoefte, *De betovering verbroken*, 7-9.
44 Koloniaal Verslag 1893.
45 Ismaël, *De emigratie*, 31-32.

3. De reis van het stoomschip 'de *Voorwaarts*'

3.1 Een rampzalige reis

De reis van het *s.s. Voorwaarts* staat bekend als een rampspoedvaart. Het is één van de weinige reizen van Javaanse contractanten waar in de literatuur iets over te vinden is. Aangevuld met de bronnen gevonden in het archief van de agent-generaal van het immigratiedepartement te Paramaribo is het mogelijk een groot deel van deze reis te reconstrueren. Deze reconstructie levert nieuwe resultaten en inzichten op over het hoe en waarom van dit hoge sterftecijfer.

Het stoomschip de *Voorwaarts* van de Stoomvaartmaatschappij Nederland was gecharterd om de 614 bestelde arbeiders van Java naar Suriname te vervoeren. Het schip, van 2029 ton, voer onder kapitein C. Koning. Als scheepsarts was de arts C.P. Langeveld aangesteld. Op negentien april werden te Semarang de eerste Javanen ingescheept om vervolgens door te varen naar Tandjong Priok waar vanaf twintig april de volgende groep aan boord zou gaan.

Op negenentwintig april kon het schip eindelijk uit de haven van Tandjong Priok vertrekken. Op de reis werd de Kaap aangedaan, waar steenkolen en water werden ingeladen. Toen het schip op zestien juni op de Rede van Paramaribo aankwam waren er nog maar 582 migranten in leven. Onderweg waren vijfentwintig mannen, zes vrouwen en één kind overleden. Het schip werd bij aankomst zoals gebruikelijk was direct in quarantaine gesteld te Nieuw Amsterdam en de quarantainegeneesheer stelde de agent-generaal op de hoogte van het grote aantal zieken. Na aankomst van het schip was meteen duidelijk dat er iets ernstig was misgegaan. Door de agent-generaal van het immigratiedepartement werd tegen de gebruiken in nog voordat hij de officiële documenten ontvangen had een onderzoek ingesteld.[46]

Vergezeld door de geneeskundig inspecteur en een team van deskundige artsen begaf de agent-generaal zich aan boord van de *Voorwaarts* terwijl die nog in quarantaine lag en de migranten nog aan boord waren. Op het schip trof hij onmenselijke toestanden aan die hij als volgt in zijn verslag beschreef:

46 Ismaël, *De immigratie*, 32 & Hoefte, *De betovering verbroken*, 9. & Koloniaal Verslag 1895.

> 'In het hospitaal trof ik een 40tal zieken aan in, over het algemeen ellendigen toestand. In het hospitaal heerschte een ondragelijke stank. De zieken lagen ongedekt, enkelen geheel naakt op den blooten grond. Nergens was er een brits te bespeuren. Een langwerpig houten bak zonder deksel diende als latrine. In overleg met de mij vergezellende deskundigen werden dadelijk maatregelen genomen ter evacuatie der zieken en dienzelfden dag 50 zieken naar het *Militair Hospitaal* gezonden, er bleek namelijk later dat zich ook buiten het hospitaal nog zieken onder de emigranten bevonden.' [47]

Het oordeel van de agent-generaal na deze eerste inspectie was niet mals. De inrichting van het schip was voor deze reis geheel ontoereikend geweest. Twee latrines voor de 402 mannelijke migranten en één voor de 155 vrouwelijke migranten bleek bij nader inzien niet genoeg te zijn geweest met tot gevolg dat de migranten hun behoeftes hadden gedaan op het dek, het tussendek en in de ruimte waar de proviand was opgeslagen. De tussendekken waar de migranten sliepen waren slecht geventileerd.[48] Ook het hospitaal was niet berekend op de reis. Het hospitaal was op een gedeelte van het achterschip gebouwd, dat vroeger als salon gediend had. Hierdoor waren de ruimte en de ventilatie voldoende maar liet de inrichting veel te wensen over. Zowel in het hospitaal als op het tussendek waar de migranten sliepen waren geen britsen aanwezig en waren mannen en vrouwen niet gescheiden. De zieken lagen ongedekt en slechts gedeeltelijk gekleed op de kale vloer, deels in de salon en deels in ruimten die vroeger als passagiershutten waren gebruikt. Een langwerpige houten bak in een van die vroegere hutten diende als latrine en verspreidde stank. Bovendien waren er aan boord niet voldoende geneesmiddelen aanwezig en waren de medische instrumenten van slechte kwaliteit.[49] Door de migranten werden bovendien veel klachten ingebracht over de voeding die zij tijdens de reis hadden gekregen.

> 'de rijst was in den regel slecht bereid, ongaar of aangebrand, de als toespijs verstrekte deng-deng stonk, velen zeiden eenvoudig honger en dorst te hebben geleden. Ook deden zij bezwaren gelden tegen de wijze waarop hun 't voedsel en drinkwater werd verstrekt. 't Voedsel namelijk in een mandje en 't water in een blikken ketel voor tien hunner tegelijk.' [50]

47 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894).
48Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894). Paramaribo, 22 juni 1894.
49 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894). Paramaribo, 22 juni 1894 & Koloniaal Verslag 1895.
50 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894). Paramaribo, 22 juni 1894.

Bij nadere inspectie door de agent-generaal en de deskundigen werd deze klacht gegrond verklaard. In het hele schip en vooral op het tussendek waar de migranten sliepen was een sterke stank te ruiken die veroorzaakt bleek te worden door onder andere de verrotte etenswaren in de voorraadkamer. Bij nadere inspectie bleek de hele voorraad deng-deng, een gerecht van gestoofd rundvlees, bedorven te zijn. Van het destilleertoestel, waarmee volgens opgaaf van de gezagvoerder 3.000 a 4.000 liter in vierentwintig uur kon worden gecondenseerd, was bovendien geen gebruik gemaakt zodat er een tekort aan zoet water was ontstaan. De overige voeding was wat de kwaliteit betreft in orde.[51]

Bij ondervraging van de gezagvoerder verklaarde deze dat hij gedurende de reis vaak bij de uitdeling van de rantsoenen aanwezig was geweest en dat hij geen reden had gehad te veronderstellen dat men ontevreden was. Bij navraag bij de migranten bleek dat zij hier tijdens de reis wel degelijk over hadden geklaagd maar omdat deze klachten tot niets hadden geleid, hadden zij naar eigen zeggen verder geen klachten meer ingediend in de veronderstelling dat er met hun klachten toch niets gebeurde. De scheepsarts meende dat zijn taak aan boord zich beperkte tot het behandelen van de zieken. Het was hem tijdens de reis wel eens opgevallen dat het bij de keuken onaangenaam rook, maar hij had zich daar niet mee ingelaten omdat hij niet bekend was met de Javaanse keuken en dus niet kon beoordelen of het eten bedorven was of dat het zo hoorde te ruiken.[52]

De scheepsarts, die de taal van de migranten niet bleek te spreken, was in het scheepshospitaal door de mandoer, een migrant die als opzichter was aangesteld, als tolk geassisteerd. Buiten de mandoer had hij in het hospitaal geen hulp gehad bij de verpleging. De scheepsarts verklaarde dat hij gedurende de hele reis veel zieken had moeten behandelen en dat er geen epidemie was geweest. Aantekeningen over het ziekteverloop en de behandelmethode had hij echter niet gemaakt. De enige schriftelijke aantekeningen die door de agent-generaal werden gevonden waren aantekeningen van overlijden en de vermoedelijke doodsoorzaak. In het scheepsjournaal dat door de kapitein was bijgehouden stond bij sterfte van een migrant zonder nadere toelichting slechts vermeld dat het lijk overboord was gezet.[53] De gezagvoerder en de geneesheer weten de grote sterfte onder de migranten aan de slechte toestand waarin de migranten uit Semarang al voor de inscheping verkeerden. Volgens de

51 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894). Paramaribo, 22 juni 1894 & Ismaël, De immigratie, 32-33. & Koloniaal Verslag 1895.
52 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894). Paramaribo, 22 juni 1894.
53 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894). Paramaribo, 22 juni 1894.

geneesheer waren er van deze groep wel vijftig migranten in zo'n slechte toestand dat hij ze niet zou hebben goedgekeurd. Zijn bevoegdheden beperkten zich echter tot de verzorging van de migranten nadat zij aan boord waren gegaan. Ook de gezagvoerder verklaarde dat hij te Semarang al de opmerking had gemaakt dat zeker de helft van die migranten het einde van de reis niet zou halen.

Beide heren weten de slechte gezondheidstoestand van de migranten daarnaast aan het feit dat het schip lang voor Tandjong Priok had gelegen en de migranten daar malaria hadden opgedaan. Veel ervaring met het vervoer van zulke grote groepen mensen leken de gezagvoerder en de scheepsarts niet gehad te hebben. De gezagvoerder verklaarde dat hij nog nooit emigranten had vervoerd en de geneesheer dat hij voor deze reis zelfs nog nooit op Java was geweest. De gezagvoerder beklaagde zich bovendien over gebrek aan instructies.[54]

Op vijfentwintig juni, na afloop van het eerste onderzoek en negen dagen na aankomst van het schip te Paramaribo, werd een begin gemaakt met het geneeskundig onderzoek in het depot dat op twee juli eindigde. Gedurende dit onderzoek werden nog eens drieënvijftig Javanen naar het *Militair Hospitaal* geëvacueerd. Verreweg het grootste deel van de opgenomen zieken leed aan beriberi, malaria, uitputting en geslachtsziektes.[55]

3.2 Reactie NHM

Toen deze gebeurtenissen aan het licht kwamen volgde er een storm van verontwaardiging in de pers en in de Tweede Kamer in Nederland. De Minister van Koloniën gaf de gouverneur-generaal van Nederlands-Indië de opdracht een onderzoek te laten doen naar de omstandigheden waaronder de inscheping te Batavia had plaatsgehad.[56] Want, zoals omschreven staat in het Koloniaal verslag over 1894:

> 'De toestand waarin deze immigranten zijn aangekomen heeft evenwel de vraag doen rijzen of in het algemeen wel de nodige zorg is besteed aan hunne inscheping en of wel met nauwgezetheid is nagegaan of bij het vertrek van de *Voorwaarts* uit Indië in alle opzichten was voldaan aan de voorschriften vastgesteld bij het aangehaalde ordonnantie van 13 october 1872 betreffende het vervoer van inlanders uit Nederlands-Indië naar vreemde havens.'[57]

54Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894). Paramaribo, 22 juni 1894.
55 Koloniaal Verslag 1895, Bijlage J.
56 Ismaël, *De immigratie*, 34.
57 Koloniaal Verslag 1894.

Op het verslag van het eerste onderzoek van de agent-generaal direct na aankomst van het schip volgde al snel een verklaring van de vertegenwoordiger van de NHM te Semarang aan de Nederlandse Handelsmaatschappij in Nederland, waarin ook hij zich aan elke verantwoordelijkheid onttrok. In zijn brief ging hij onder andere in op de beschuldiging van de gezagvoerder van de *Voorwaarts* dat de migranten ingescheept te Semarang al te zwak voor de reis waren. Deze aantijging was volgens hem volledig uit de lucht gegrepen. De controle voor de inscheping had streng en secuur plaatsgevonden en er was ook na de keuring steeds toezicht gehouden opdat de al gekeurde Javanen niet zouden wisselen met ongeschikt bevonden Javanen. Bovendien waren er over het algemeen alleen flinke en gezonde mensen aangeworven en hadden de migranten zelfs een pakket met de nodige kleding, dekens en kussens meekregen. De agent van de NHM verklaarde dat de gezagvoerder van de *Voorwaarts* zich niet tegen hem noch tegen zijn collega's negatief had uitgelaten over de toestand van de Javanen die te Semarang ingescheept waren. De indruk die zij van de gezagvoerder van de *Voorwaarts* hadden gekregen was zeer gunstig. Hij was op hen overgekomen als een 'kalme gemoedelijke oude heer'. De heer Trousset, die toezicht had gehouden op de migranten toen ze aan boord gingen van de *Voorwaarts*, had verklaard dat de migranten er volgens hem 'niet minder uitzagen dan alle andere die successievelijk van hier uit naar Deli zijn geëxpedieerd'.[58] Hiermee is de beschuldiging van de gezagvoerder echter niet ontkracht. De opmerking van de heer Trousset zou zelfs een aanwijzing kunnen zijn dat de gezagvoerder wel een juist oordeel had gegeven en dat de migranten inderdaad niet sterk genoeg waren voor de reis. Deli lag een stuk dichterbij dan Suriname. Dat de gezondheidstoestand van de migranten voor Suriname minstens zo 'goed' was als die van de migranten naar Deli wil niet zeggen dat ze gezond genoeg waren om de lange reis naar Suriname aan te kunnen.

De vertegenwoordiger van de NHM te Batavia wachtte in eerste instantie met een reactie tot de uitslag van het onderzoek bekend was. Toen dit echter uitbleef en er in november nog steeds geen uitspraak was gedaan zag de NHM zich toch genoodzaakt bij voorbaat een brief aan de agent-generaal te Suriname te sturen waarin de maatschappij zich van alle verantwoordelijkheden onttrok. In de brief zegt de vertegenwoordiger van de NHM te Batavia verbaasd en ontsteld te zijn over het slechte verloop van de reis. De Handelsmaatschappij verklaarde verwacht te hebben dat voeding en geneeskundige

58 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 20 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1894). Semarang, september 1894.

behandeling aan boord van een gerenommeerde stoomvaartmaatschappij als de SMN wel in orde zou zijn. De slechte omstandigheden zouden daarom geheel geweten moeten worden aan nalatigheid van de gezagvoerder en de scheepsarts.[59]

In de brief werd nogmaals benadrukt dat de geneeskundige keuring voor het aan boord gaan van de migranten grondig en secuur was verlopen. Dat drie mannen en vier vrouwen in Suriname arbeidsongeschikt waren verklaard werd geweten aan de behandeling aan boord. Aan de klacht van de geneesheer over de slechte gezondheid van de migranten uit Semarang moest geen waarde worden gehecht en wel omdat hij per slot van rekening nog nooit een Javaan had gezien en dus ook niet kon weten hoe ze eruit zagen als ze ziek waren en hoe als ze gezond waren.[60] De klacht van de geneesheer over de door de lange ligtijd te Tandjong Priok opgedane malariakiemen werd net zo doeltreffend tot onzin verklaard: omdat het schip in de buitenhaven van Tandjong Priok had gelegen, op vrij grote afstand van het strand, zou het opdoen van malariakiemen onmogelijk zijn geweest.[61]

Het tekort aan drinkwater hadden de migranten volgens de NHM aan zichzelf te wijten. Doordat de Javanen zich minstens twee maal daags met zoet water hadden gewassen was er een tekort aan drinkwater ontstaan. Aan de gezagvoerder kon volgens de maatschappij niet de eis worden gesteld dagelijks in een hoeveelheid zoet water te voorzien die nodig was geweest voor het baden van bijna zeshonderd Javanen.[62]

3.3 Na de Onderzoeksresultaten

De resultaten van het onderzoek naar de oorzaak van het hoge percentage sterfgevallen aan boord van de *Voorwaarts* staan in het Koloniaal Verslag van 1895 in vage bewoordingen genoteerd. De toestand moest aan een samenloop van verschillende omstandigheden worden toegeschreven. Ten gevolge van allerlei teleurstellingen had het vertrek van de *Voorwaarts* vertraging ondervonden, de keuze van de geneesheer was niet gelukkig geweest en de migranten hadden veel te lijden gehad onder de klimaatsinvloeden tijdens de reis om Kaap de Goede Hoop. Veel gevolgen voor de betrokkenen had dit onderzoek echter niet. Er was nog

59 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 21 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1895). Batavia, november 1894.
60 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 21 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1895). Batavia, november 1894.
61 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 21 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1895). Batavia, november 1894.
62 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 21 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1895). Batavia, november 1894.

geprobeerd de kapitein en de scheepsarts gerechtelijk te vervolgen maar de vervolging werd door de procureur-generaal te Amsterdam afgeraden omdat op grond van de stukken niet te bewijzen zou zijn dat zij opzettelijk hadden gehandeld. De enige consequentie die de gebeurtenis had gehad was dat de gouverneur van Suriname de aan de gezagvoerder en de geneesheer toegezegde premies, van respectievelijk drie gulden en van één gulden en vijftig cent voor iedere levend te Paramaribo ontscheepte immigrant, niet uitkeerde.[63] Tekortkomingen van de betrokken partijen werden met de mantel der liefde bedekt. De minister van Koloniën, J.H. Bergsma, zei het geval ten zeerste te betreuren. Opzet of grof verzuim kon hij echter niet constateren. Zelfs voor de NHM kon hij niets anders dan waardering hebben omdat de Maatschappij het werk geheel belangeloos verricht had.[64] Dat de NHM, en met name de plantage Mariënburg van de NHM in Suriname, wel degelijk belang had bij een geregelde aanvoer van arbeiders werd voor het gemak vergeten.

De brief die de agent-generaal in januari 1895, na de officiële verklaringen, naar de NHM verstuurde, werpt meer licht op de vermoedelijke oorzaken van de sterfte. De agent-generaal maakte daarin duidelijk dat de NHM wel degelijk verantwoordelijk was geweest voor het gebeurde en dat hij in de toekomst verbetering verwachtte. De slechte ventilatie, het slechte voedsel, het ontbreken van geneesmiddelen, de slechte inrichting van hospitaal en migrantenverblijven en het onvoldoende schoonhouden daarvan hadden bijgedragen aan de grote sterfte en de slechte gezondheid van de migranten. Bij het tekenen van de charterpartij van de Stoomvaartmaatschappij Nederland had de NHM hogere eisen aan de voorzieningen moeten stellen. De migranten die aan boord gingen waren bovendien onvoldoende voorzien van kleding en dekens, de zorg van de geneesheer was onder de maat geweest en uit het geneeskundig onderzoek was gebleken dat de keuring in Semarang wel degelijk onvoldoende was geweest aangezien zich onder de migranten die in Semarang waren ingescheept veel meer ziekte- en sterfgevallen hadden voorgedaan dan onder die uit Tandjong Priok. Zo waren er te Semarang drie migranten ingescheept die al voor de inscheping bleken te lijden aan beriberi en huidziektes.[65]

Uit het onderzoek dat in opdracht van de Minister van Koloniën was ingesteld was gebleken dat het schip voor aanvang van de reis was gecontroleerd en dat was geconstateerd dat het voldeed aan de gestelde eisen ten aanzien van de ruimte en de hoeveelheid

63 Koloniaal Verslag 1895.
64 Ismaël, *De emigratie*, 34.
65 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 21 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1895). Batavia, januari 1895.

meegevoerd voedsel. De eisen waren echter dezelfde als de eisen die gesteld werden aan het vervoer van bedevaartgangers naar Mekka en daardoor niet voldoende voor zo'n grote reis. De bedevaartgangers waren bovendien vaak rijke mensen die in staat waren de benodigdheden voor de reis zelf mee te nemen. De reis van Batavia naar het Midden Oosten duurde maar tien dagen terwijl de reis geheel in tropisch klimaat plaatsvond. De reis naar Suriname duurde vijftig dagen en ging voor een groot deel buiten de tropen, via Kaap de Goede Hoop zodat de migranten veel last van de kou hadden. Daarnaast kwam aan het licht dat de migranten voor vertrek ruim drie en een halve maand in depots hadden moeten wachten. In deze depots waren bovendien geen hygiënische maatregelen genomen waardoor de lichamelijke gezondheid van de migranten ernstig was verslechterd.[66]

Zoals eerder al vermeld kwam men niet veel verder dan berispingen. De agent-generaal van Suriname verzocht de Maatschappij vriendelijk doch dringend de voorzieningen voor migranten naar Brits voorbeeld te verbeteren en ondanks de rampzalige vaart van het *s.s.* de *Voorwaarts* wisten de NHM en de planters de Nederlandse regering te overtuigen van het belang van de regelmatige werving van Javanen.[67]

Achteraf bezien waren - naast het gebrek aan inzicht en improvisatievermogen van de gezagvoerder, de scheepsarts en de vertegenwoordigers van de NHM - de voorschriften duidelijk niet toereikend geweest om een voorspoedige reis tussen Java en Suriname te garanderen. Dat het niet uitkeren van de premies aan gezagvoerder en scheepsarts het enige represaillemiddel vormde wijst op het vrijblijvende gehalte van het transport. Enige voorwaarde van de Nederlands-Indische regering was geweest dat elke overeenkomst afzonderlijk was goedgekeurd door een Nederlands-Indische ambtenaar. Officiële regulering om naleving van het schaarse aantal regels te bewerkstelligen ontbrak geheel met tot gevolg dat de gezagvoerder niet de moeite had genomen een reisverslag bij te houden of de klachten van de migranten serieus te nemen. Zowel de scheepsarts als de gezagvoerder bleken daarnaast totaal incompetent te zijn geweest voor het vervoer van een dergelijke groep mensen. De Stoomvaartmaatschappij Nederland lijkt geen idee gehad te hebben welke competenties en voorschriften haar personeel voor een dergelijke reis nodig zou hebben. De uiteindelijke eindverantwoordelijke, de NHM, die per slot van rekening de vrijstelling had verkregen van de Nederlands-Indische regering om de Javanen te werven voor contractarbeid in Suriname, bleef zelfs geheel buiten schot. De aaneenschakeling van slordigheden die plaats

66 Ismaël, *De emigratie*, 32-33.
67 Hoefte, *De betovering verbroken*, 7.

had gevonden tijdens deze reis had voorkomen kunnen worden door het opstellen van duidelijke regels en maatregelen die de naleving ervan afdwongen. In een eeuw waarin het liberalisme hoogtij vierde had de Nederlandse overheid de NHM alle verantwoordelijkheid gegeven. Voor een goed verloop van de reis had de NHM de regels op moeten stellen en had de Nederlandse overheid de controlerende taak op zich moeten nemen. Dat ze dit niet had gedaan zou kunnen wijzen op een ideologisch liberalisme waarbij de overheid zich zo min mogelijk bemoeit met de vrije markt en de opkomst van het kapitalisme. Liberalisme blijkt echter geen goed excuus te zijn. Engeland, een liberale natie bij uitstek, had tenslotte ook strenge reguleringen opgesteld om het transport van Brits-Indiërs in goede banen te leiden. Nalatigheid en desinteresse lijken belangrijkere factoren geweest te zijn voor het ontbreken van overheidsingrijpen. Terwijl in deze tijd Nederlandse geleerden als T.M.C. Asser en C. van Vollenhoven belangrijke bijdragen leverden aan het volkenrecht gaf Nederland prioriteit aan het 'modern imperialisme'. De kern van dit beleid was een intensievere bemoeienis met politiek, bestuur en cultuur tot in de uithoeken van de Indonesische archipel. Tussen 1873 en 1903 was Nederland druk met het uitvechten van bloedige oorlogen waarbij in het bijzonder Atjeh het moest ontgelden. Bovendien moest de bevolking van Nederlands-Indië 'beschaafd' worden als onderdeel van de 'ethische politiek' die in 1901 officieel werd afgekondigd. De exploitatie van Indië door het particuliere bedrijfsleven werd geïntensiveerd.[68] Ook het particuliere bedrijfsleven had echter behoefte aan regulering en de druk van de latere klanten van de NHM – de planters – op de overheid om in te grijpen zou in de toekomst dan ook toenemen.

68 J.H.C.Blom, *Geschiedenis van de Nederlanden* (Baarn, 2006), 338-340.

4. Regulering

4.1 Bepalingen op de emigratie van Inlanders naar Suriname (1896)

Helemaal ongeregeld kon de Nederlandse regering de migratie van contractarbeiders natuurlijk niet laten doorgaan. Veel sterfte onder de migranten zou niet alleen weerzin bij de Nederlands-Indische regering oproepen, maar zou ook vrij kostbaar zijn voor het immigratiefonds en de Nederlandse Regering. Ten einde in het vervolg verzekerd te zijn van een behoorlijk vervoer van Javaanse immigranten naar Suriname, waren 'al' in 1894 bij de gouverneur-generaal van Nederlands-Indië vervoersvoorschriften in behandeling. Deze voorschriften zouden gemaakt worden naar het voorbeeld van de al bestaande bepalingen voor het vervoer van Brits-Indische immigranten.[69]

In vergelijking met Groot-Brittannië lag Nederland ver achter op het gebied van passagiersregulering aan boord van schepen. De Britse regering had in 1788 al een wet opgesteld waarin het aantal slaven dat per honderd ton, de inhoudsmaat van het schip, vervoerd mocht worden van 250 personen teruggebracht was naar maximaal honderd personen. Na 1828 werden de *British passenger acts* steeds gedetailleerder. In 1840 had een passagier aan boord van een Brits schip recht op 1,35 vierkante meter en mocht het tussendek niet lager zijn dan 1,7 meter en niet meer dan twee lagen van ligplaatsen boven elkaar bevatten. Ten gevolge van de hoge sterfte aan boord van schepen met Ierse migranten werden de regels in 1855 nog eens aangescherpt met de regel dat per tweehonderd ton niet meer dan honderd volwassenen vervoerd mochten worden. Contractarbeiders hadden recht op 2,16 kubieke meter ruimte (0,62 x 1,86 x 1,86). Een Britse soldaat had recht op 1,98 kubieke meter. In navolging van de Britten verscherpten ook andere landen de regels ten aanzien van personenvervoer.[70] In februari 1895 wees de agent-generaal van het immigratiedepartement te Paramaribo de Nederlandse Handelsmaatschappij op de manier waarop de migratie van Indiase contractarbeiders door de Britten was geregeld. Alleen al door de Britse voedingsstaat te lezen bleek volgens hem 'duidelijk in hoe oneindig betere conditie in dit opzicht de Brits-Indische koelies gedurende 't transport van Calcutta naar hier verkeeren'.[71] Hetzelfde gold volgens hem voor de regeling met betrekking tot de uitrusting van de passagiers voor de reis,

69 Koloniaal Verslag 1895.
70 Northrup, *Indentured labor*, 83-84.
71 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 21 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1895). Paramaribo, februari 1895.

de aanwezige geneesmiddelen, de geneeskundige instrumenten en de inrichting van het scheepshospitaal. Brits-Indische migranten moesten naast gewone kleding ook van warme kleding voorzien worden wanneer de reis plaatsvond tussen één maart en vijftien september. Wat betreft de geneesmiddelen en geneesinstrumenten was er in de Britse reglementen een lijst vastgesteld van artikelen die voor aanvang van de reis aanwezig moesten zijn. Het toezicht tijdens de reizen vanuit Brits-Indië was bovendien veel beter dan dat bij die van de *Voorwaarts* het geval was geweest. Dit toezicht werd behalve door de scheepsarts en de onder diens bevelen gestelde *compounders* of mandoers uitgeoefend door inlandse hoofdlieden waarvan één werd benoemd op elke groep van vijfentwintig emigranten. Maar waar het, in de woorden van de agent-generaal, 'voor den goeden uitslag eener volgende expeditie van arbeiders' nog het meest op aan zou komen, was 'dat hun geleide evenals bij het transport uit Brits-Indië wordt toevertrouwd aan een degelijk geneeskundige volkomen bekend met de behandeling van die klasse van inlanders waaruit de migranten worden gerekruteerd.'[72]

Als bijlage stuurde de agent-generaal de NHM een kopie van de Britse voorschriften, de *'Rules relating to Colonial emigrations under the provisions of art. XXI of 1883'*, toe. Naar Brits voorbeeld vaardigde de Nederlandse regering in 1896 een ordonnantie uit getiteld: 'Bepalingen op de emigratie van Inlanders uit Nederlands-Indië naar de Nederlandse kolonie Suriname'. In deze ordonnantie waren de bepalingen opgenomen over de manier waarop de werving en het vervoer van de emigranten zou moeten geschieden.[73] De voorschriften betroffen zaken van de inrichting van het schip tot het contact tussen scheepspersoneel en de contractarbeiders.

De ruimte waar de migranten recht op hadden was nauwkeurig per migrant berekend. Elke migrant had recht op een oppervlakte van 0,84 vierkante meter, een slaapplaats van 1,53 vierkante meter en een oppervlak van 0,73 vierkante meter op het opperdek. Dat de ruimtes die zij toebedeeld kregen verdeeld waren over drie plaatsen zal te maken hebben gehad met het feit dat de verschillende ruimtes tijdens de reis geheel leeg gemaakt moesten kunnen worden om schoon te maken en de migranten bij slecht weer natuurlijk overdekt moesten kunnen zitten. De plaats voor de berging van de reisgoederen was daarbij niet meegerekend. Maar ook als deze ruimte meegerekend zou worden blijft de ruimte die contractarbeiders aan

72 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 21 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1895). Paramaribo, februari 1895.
73 Ismael, *De emigratie*, 40.

boord van de schepen hadden miniem. Kinderen onder de twaalf jaar hadden recht op slechts de helft van de voorgeschreven afmetingen.[74]

Een afzonderlijk deel van het schip moest ingericht worden met een hospitaal, latrines, urinoirs en twee afzonderlijke wasgelegenheden voor mannen en vrouwen. Per honderd opvarenden was de aanwezigheid van één urinoir en twee latrines vereist. Het tussendek moest dagelijks geventileerd worden en aan boord moest een destilleertoestel aanwezig zijn dat geschikt was om zuiver drinkwater voor de opvarenden te leveren. Opvallend is dat de schepen van de maatschappij Nederland en de Rotterdamse Lloyd van bovenstaande bepalingen waren vrijgesteld wat betreft het vervoer van emigranten via Nederland.[75] Wellicht omdat de reis via Nederland verdeeld werd in twee kortere stukken. In de periode na de reis van de *Voorwaarts* geschiedden bijna alle reizen via Nederland. Hoogstwaarschijnlijk deden de scheepvaartmaatschappijen dit om onder de bepalingen uit te komen. Alternatieve bepalingen voor deze transporten zijn namelijk niet te vinden.

Tijdens de reis was de zogenaamde 'geleider' en tevens arts verantwoordelijk voor het welzijn en de gezondheid van de Javanen aan boord. Om zijn taak goed te kunnen volbrengen moest hij de taal van de migranten machtig zijn en bekend zijn met hun gewoonten. Kon hij dit niet dan moest er een betrouwbare tolk aanwezig zijn. Als ondersteunend personeel had hij minstens één Europese assistent tot zijn beschikking die hij als hospitaalopzichter in kon zetten en per honderd opvarenden één mannelijke en één vrouwelijke bediende in het hospitaal. De geleider was verantwoordelijk voor zijn personeel en mocht hen met een goede reden ontslaan.[76]

Zodra de emigranten aan boord waren zouden zij door de geleider in kleinere groepen van vijfentwintig volwassenen verdeeld moeten worden en vervolgens werd één van hen aangesteld als mandoer (opzichter) die verantwoordelijk was voor het gedrag en het welzijn van zijn groep.[77] Wanneer dit gebeurd was kregen de migranten de voorgeschreven uitrusting voor de reis uitgereikt. Deze bestond voor mannen uit twee katoenen broeken, een wollen broek, een hoofddoek, een wollen hemd en twee *baadjes* (een soort wollen jasje) en voor 's nachts een deken, een ligmatje en een hoofdkussen. Ook de vrouwen kregen een wollen

74 Nationaal Archief, Archief SMN, inv. nr. 211, f. 5.
75 Ibidem, f. 6.
76 Idem, f. 8-9.
77 Idem, f. 8-9.

deken, een ligmatje een hoofdkussen en twee baadjes en daarnaast twee *sarongs*, een wollen en een katoenen *koetang* (een inlands kledingstuk).[78]

Om de gezondheid van de migranten te waarborgen moesten de emigranten dagelijks door de geleider geïnspecteerd worden. Ziektegevallen zouden in principe meteen behandeld moeten worden en migranten met een besmettelijke ziekte moesten van de anderen afgezonderd worden. Om het uitbreken van een epidemie te voorkomen moesten vervolgens de verblijven van de besmette personen gedesinfecteerd worden en hun kledingstukken, dekens en matten overboord geworpen worden. Daarnaast werden de emigranten aangemoedigd om zich bij goed weer op het bovendek te bewegen en zich dagelijks te baden. Ze waren verplicht hun kleding minimaal één keer per week te wassen en de dekens moesten zo vaak mogelijk worden gelucht.[79] Om de kleding te wassen zou per week per migrant 7 liter zoet water worden verstrekt.[80]

Het dagelijkse rantsoen waarop de emigranten recht hadden bestond uit een ontbijt van vijftien gram koffie, vijftig gram suiker en 250 gram rijst. Het avondeten bestond uit vijf gram thee en driehonderd gram brood of tweehonderd gram beschuit. Als middageten kregen de migranten honderd gram (op woensdag en zaterdag tweehonderd gram) rund-, schapen- of geitenvlees, dertig gram soja, drie gram gedroogde groenten en 250 gram rijst. Op alle dagen behalve op woensdag en zaterdag mocht voor de bereiding tien gram verse *klapperolie* (kokosolie) gebruikt worden. Op maandag en donderdag werd naast het vlees honderd gram gedroogde vis geserveerd. Het rantsoen vers vlees werd voor de helft met groenten, ui en *lombok* (gedroogde spaanse peper) tot een sajor (sajoer) gekookt en de andere helft werd bij de rijst verstrekt. Als het schip in een haven lag werd, tot vijf dagen na vertrek uit de haven, de drie gram groenten vervangen door tweehonderd gram verse groenten. Mocht koken niet mogelijk zijn door stormweer dan werden het middageten en de rijst vervangen door 0,8 liter volksspijs (groenten, aardappelen en vet in blik) en tweehonderd gram geconserveerd vlees.[81]

Ook de contacten tussen migranten en personeel waren in de bepalingen opgenomen. Elke onnodige of ongeoorloofde bemoeienis met de migranten van de bemanning moest bij de gezagvoerder worden gemeld zodat hij maatregelen kon nemen. De emigranten mochten niet gestraft worden d.m.v. lichamelijke bestraffing of vermindering in hun dagelijkse hoeveelheid

78 NA, SMN, inv. nr. 211, f. 19.
79 Idem, f. 10.
80 Idem, f. 18.
81 Idem, f. 17-18.

voedsel. Mocht er toch bestraffing nodig zijn dan mocht daartoe pas worden overgegaan na overleg met de geleider.[82] Ongehuwde mannen moesten afgescheiden worden van ongehuwde vrouwen en de bemanning mocht zich niet inlaten met vrouwelijke emigranten. Aan boord van het schip was een duidelijke scheiding tussen de taak van de geleider en de taak van de gezagvoerder. De gezagvoerder was verantwoordelijk voor de bemanning en alleen hij mocht de bemanning straffen. De geleider was verantwoordelijk voor de migranten en alleen hij mocht hen straffen.[83]

Om te bewerkstelligen dat de regels opgesteld in de ordonnantie zouden worden nageleefd werd er een systeem van toezicht ingesteld dat door de Arbeidsinspectie zou worden uitgevoerd. Om dit toezicht te kunnen uitoefenen werd bepaald dat migranten alleen vanuit Batavia, Semarang en Soerabaja mochten worden ingescheept. Aan boord moesten bovendien regelmatig aantekeningen worden gemaakt over de toestanden aan boord m.b.t. de migranten.[84]

4.2 Bezuinigingen

Al in 1898 verzocht de agent-generaal van de migratie te Paramaribo de beide stoomvaartmaatschappijen en de Nederlandse Handelsmaatschappij om zo mogelijk te bezuinigen op het migrantentransport.[85] De migratie van de Javanen zou volgens hem oneindig hogere kosten hebben dan die van de Brits-Indiërs. In plaats van de per volwassen Javaan geraamde 226 gulden kostte de overtocht van één Javaan in het verschepingsseizoen 1898/1899 gemiddeld 304 gulden. Een bedrag dat de planters niet meer op konden of wilden opbrengen voor het immigratiefonds. Niet veel later kwamen de scheepvaartmaatschappijen de Surinaamse planters tegemoet met een voorstel tot een verlaging van de passageprijs van 175 gulden naar 160 gulden. De maatschappijen benadrukten daarbij dat hun financieel belang bij de transporten bij deze prijs niet groot was maar dat zij handelden uit de overtuiging dat de transporten in het belang zouden zijn van de kolonie Suriname. Ze stelden daarbij wel de voorwaarde dat van overheidswege ook bezuinigingen doorgevoerd zouden worden. Deze bezuinigingen zouden naar hun mening gedaan kunnen worden door halvering van de beloning die de geleider per gezond aangekomen migrant kreeg, het geheel

82 NA, SMN, f. 9-10.
83 Idem, f. 7.
84 Ismael, *De emigratie*, 40-42.
85 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 29 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1898), 21 november 1898.

wegbezuinigen van de tolk en bezuinigingen op de kosten van de aanwerving.[86] Op één mei 1900 berichtte de NHM de agent-generaal te Suriname dat met het volgende transport migranten geen tolk mee zou gaan. In de toekomst zou alleen een tolk meegestuurd worden indien elk middel tot onderlinge gedachtewisseling tussen de geleider en de emigranten zou ontbreken. Aan de migratieagent te Semarang was opgedragen om voortaan te zorgen dat aan boord van elk transport een vrouwelijke en een mannelijke migrant aanwezig was die het Javaans en Maleis naar het Nederlands konden vertalen.[87]

86 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 30 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1899), 14 januari 1899.
87 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 31(ingekomen brieven en uitgaande minuten 1900), 1 mei 1900.

5. Discussie & Onderzoek

5.1 De Media over ziekte & sterfte

De regelingen wat betreft het vervoer van de migranten waren streng genoeg om een succesvolle overtocht zonder sterfte te kunnen garanderen. De migratie verliep echter niet geheel vlekkeloos en al snel ontstond er onvrede over de bestaande regelgeving. Hoewel sommige schepen de overtocht inderdaad zeer succesvol maakten kwam het toch vaak voor dat op andere schepen mensen waren overleden en dat een groot aantal in Suriname in het hospitaal moest worden opgenomen. Het eerstvolgende schip dat na het *s.s. Voorwaarts* en na het uitvaardigen van de bepalingen ten aanzien van emigrantenvervoer vertrok was het *s.s. Sumatra*. Het schip voer om Kaap de Goede Hoop en kwam op vijf mei 1897 aan te Paramaribo. Van de 727 migranten waren er achttien gestorven. Een twintigtal emigranten moest worden opgenomen in het *Militair Hospitaal*. Nadat op zeventien juni 1900 het *s.s. Oranje Nassau* in Paramaribo was aangekomen, moest veertig procent van de migranten in het *Militair Hospitaal* worden opgenomen.[88]

Pogingen om net als in Calcutta een Emigratie Departement op te zetten liepen op niets uit. De werving van emigranten werd aan individuele ondernemers overgelaten. Alle wervers hadden een regeringsvergunning nodig om hun werk te doen, de arbeidsinspectie en later de politie te Semarang hielden toezicht. In de verzameldepots in de havens van vertrek werden de migranten medisch onderzocht. Deze onderzoeken waren vaak oppervlakkig van aard en het ging er voornamelijk om vast te stellen dat de migranten volwassen waren. De meeste depots waren smerig en broedplaatsen van huidziektes en malaria. Artsen verklaarden het feit dat zoveel Javaanse immigranten bij aankomst in Paramaribo in het ziekenhuis moesten worden opgenomen dan ook door te verwijzen naar de gebrekkige medische onderzoeken in Semarang waardoor velen in slechte gezondheid werden ingescheept.[89]

In de de krant *'Onze West'* verscheen in 1900 een bericht waarin door de Surinaamse planters bepleit werd dat de regering de emigratie ter hand zou nemen. Zij wezen erop dat de NHM geen schuld had aan de ziekte onder de migranten, maar dat dit te wijten was aan het gebrek aan medewerking van de Indische Regering, waardoor de controle op de werving niet

88 *Indische Mercuur*, 20 (1897).
89 Hoefte, *De betovering verbroken*, 9-10.

plaats had zoals die plaats had moeten vinden.[90] Het jaar daarop bleek dat van de 1375 migranten die met elf stoomschepen van de Koninklijke West-Indische Maildienst naar Suriname waren verscheept, er vierendertig waren overleden en 426 (eenendertig procent) opgenomen moesten worden in het *Militair Hospitaal* met geslachtsziekten, debilitas (idiotie) en schurft.[91]

In datzelfde jaar diende de Vereeniging Suriname van Surinaamse planters bij de minister van Koloniën een adres in. Ze wees op het belang van de migratie als oplossing voor de overbevolking in Nederlands-Indië en het arbeiderstekort in Suriname. De Vereeniging wees erop dat de NHM en zeker alle andere particulieren ongeschikt waren om de koelietransporten te kunnen begeleiden en dat deze regeringszorg zouden moeten worden. Er zou een ambtenaar in Nederlands-Indië aangesteld moeten worden die met de taak van werving belast werd. Net als in Brits-Indië zou er een emigratiedepartement opgericht moeten worden en zou er een goed ingericht havendepot gevestigd moeten worden in de haven van inscheping. Daarnaast zou er een geneeskundige keuring van de emigranten voor de inscheping moeten plaatsvinden.[92]

5.2 Het rapport van H.L.C.B. van Vleuten

Het gebruik van contractarbeiders veroorzaakte in de tijd zelf al veel discussie. In de Nederlands-Indische pers verschenen vaak berichten over de negatieve ervaringen van contractanten die waren teruggekeerd uit Suriname. Al in 1890 verscheen er een bericht uit Semarang in de *Indische Mercuur* waarin werd gewezen op de onwil van Javanen om hun geboorteplaats te verlaten en werd gepleit voor streng toezicht opdat elke koelie volkomen bekend was met wat hem te wachten stond. Dit waarschijnlijk om te voorkomen dat Javanen met valse beloftes over een paradijselijk leven naar Suriname werden gelokt. Geheel onpartijdig was dit bericht niet. De schrijver legde er sterk de nadruk op dat de leefomstandigheden in Suriname veel slechter zouden zijn dan op Java. Hoewel de gezondheidstoestand in de Oost niet optimaal was, zou men in de West nog veel meer last hebben van epidemieën die bovendien van een ernstiger aard zouden zijn.[93] Het bericht bleef dan ook niet lang onbeantwoord. In hetzelfde jaar maar tien nummers later werd een

90 *Indische Mercuur*, 35 (1900).
91 *Indische Mercuur*, 38 (1902).
92 *Indische Mercuur*, 36 (1901).
93 *Indische Mercuur*, 24 (1890).

ingezonden bericht van de plantage Voorburg te Suriname gepubliceerd waarin de schrijver een betoog hield dat de gezondheidstoestand in Suriname wel degelijk veel beter was dan in de Oost en dat contractarbeiders in Suriname een beter leven te wachten stond dan zij tot dan toe op Java hadden gehad. Daarbij wees hij op recente uitbraken van epidemieën als de pest en beriberi in de Oost.[94] Na dit bericht volgden nog meer berichten waarin klachten werden geuit over de te lage lonen van de Javanen, de te dure levenswijze in Suriname waardoor sparen onmogelijk was en de slechte behandeling van de Javanen door de Surinaamse planters. Bovendien werd de suggestie gewekt dat Brits-Indische contractanten wel met geld op zak naar hun moederland terugkeerden en een betere behandeling kregen dan hun Javaanse collega's.[95]

De negatieve berichtgeving in de Nederlands-Indische pers over de leefomstandigheden in Suriname was uiteraard zeer onvoordelig voor de Surinaamse planters. Zij hadden baat bij een goed imago om zoveel mogelijk goede arbeiders te kunnen aantrekken. Ze waren het bovendien niet met de aantijgingen eens en tekenden protest aan tegen de berichtgeving in de *Java-bode* die volgens hen altijd al tegen de emigratie naar Suriname zou zijn geweest. Op aandringen van de planters verzocht de gouverneur van Suriname, A.W.F. Idenburg, om een onderzoek door een Nederlands-Indisch bestuursambtenaar die met verlof in Europa verbleef. In 1907 kreeg de heer H.L.C.B. van Vleuten, die net in Nederland was aangekomen voor één jaar verlof, de opdracht om een rapport op te stellen over de toestand van de Javaanse contractanten in Suriname.[96]

Het commentaar dat Van Vleuten had op de transportregelingen was niet postitief. De eisen aan de inrichting en uitrusting van de transportschepen waren volgens hem beneden peil. De oorzaken van de slechte resultaten van de *s.s. Voorwaarts* en de *s.s. Sumatra* kwamen volgens hem doordat er een maand was verlopen tussen de inscheping van de eerste migranten en het begin van de reis. Daarnaast had de overtocht die rechtstreeks van Batavia naar Paramaribo was gegaan betrekkelijk lang geduurd waardoor de Javanen last hadden gekregen van zeeziekte. Van Vleuten bevestigde daarnaast de vermoedens over de kosten van de migratie van Javanen die de agent-generaal al in 1898 had geuit. De werving en migratie van Javanen was aanzienlijk duurder dan die van Brits-Indiërs. In 1909 was het Immigratiefonds gedwongen geweest 9.561 gulden aan de Javaanse migranten te besteden en

94 *Indische Mercuur*, 34 (1890).
95 Hoefte, *De betovering verbroken*, 23.
96 Ibidem, 23-25.

5.425 gulden aan de Brits-Indische migranten terwijl er twee keer zoveel Brits-Indiërs waren aangevoerd. Hoe dit grote verschil in kosten kon ontstaan is echter onduidelijk. Om dit te onderzoeken had Van Vleuten de hulp ingeroepen van dr. E.A. Koch, de chef van de Militair Geneeskundige Dienst. Het verslag van Koch werd echter nooit ontvangen.[97] Het is waarschijnlijk dat een groot deel van de kosten veroorzaakt werd door de werving op Java. De concurrentie op Java om arbeiders te werven was hoog. Het nabijgelegen Deli, waar men ook behoefte had aan arbeiders, werd door veel Javanen verkozen boven het vergelegen mysterieuze Suriname waar zoveel slechte verhalen over de ronde deden. Om toch genoeg arbeiders te kunnen werven voor Suriname werd de migranten door de wervers een voorschot op hun loon uitbetaald. Het toezicht dat men op de wervers had was echter zeer slecht en een groot deel van het voorschot verdween in de zakken van de wervers onder het mom van gemaakte kosten voor werving en onderdak.[98]

Over het grote percentage zieken dat na aankomst in Paramaribo opgenomen moest worden in het ziekenhuis concludeerde Van Vleuten dat verbetering hier noodzakelijk was. De meest voorkomende ziekten onder de in Paramaribo aangekomen Javanen waren huidziekten, geslachtsziekten, anchylostomiasis en beriberi. Huidziekten en geslachtsziekten kwamen van deze vier ziektes het meest voor. Onder huidziekten werd ook rode hond gerekend, een eczeem dat volgens van Vleuten het gevolg was van overmatige transpiratie of het gebruik van zeewater bij het baden. Tegenwoordig weten we dat rode hond veroorzaakt wordt door een virus dat verspreid werd door druppeltjes in de lucht. Opvallend was het verschil dat van Vleuten waarnam tussen de ziektes die voorkwamen bij Brits-Indiërs en die voorkwamen bij Javanen. De ziekte die bij Brits-Indiërs het meest voorkwam was anchylostomiasis. Geslachts- en huidziektes kwamen bij hen slechts sporadisch voor terwijl beriberi praktisch nooit voorkwam. Het percentage zieke Brits-Indische migranten was bij aankomst opvallend lager dan dat van de Javanen. Bovendien hadden de Javaanse migranten langer de tijd nodig om na aankomst in Suriname van hun ziektes te herstellen dan de Brits-Indiërs. Over de jaren 1906, 1907 en 1908 steeg het aantal zieken onder Nederlands-Indische migranten naar respectievelijk zevenentwintig, tweeëndertig en vijfendertig procent terwijl het percentage zieke Brits-Indische contractanten daalde van drieëntwintig naar twintig en veertien procent.[99] De oorzaken moesten volgens Van Vleuten worden toegeschreven aan het minder nauwkeurige onderzoek van de contractanten op Java voor hun vertrek, de

97 Hoefte, *De betovering verbroken*, 56.
[98] Ibidem, 9-12.
99 Idem, 61-63.

ontoereikende zorg aan de emigranten tijdens de reis en hun verblijf in Amsterdam en de klimaatsinvloeden. Het grote aantal geslachtsziektes schreef hij toe aan het onvoldoende toezicht op de Javanen en de zwakke huwelijksband bij de Javanen, het geringe aantal gezinnen onder de migranten, het lage morele gehalte van voornamelijk de vrouwelijke emigranten. Van Vleuten adviseerde een scherpere keuring van de migranten voor inscheping, medische controle en beter toezicht op de migranten tijdens de reis, afwassen met zoetwater na het baden, de werving van gehuwden aanmoedigen en om de gevolgen van klimaatsinvloeden te voorkomen met een betere scheepsroute.[100]

Het grote aantal huidziektes dat blijkens het rapport van Van Vleuten voorkwam deed de agent-generaal op vierentwintig juni 1909 een schrijven richten aan de beide stoomvaartmaatschappijen: de Koninklijke West-Indische Maildienst en de Stoomvaart Maatschappij Nederland. Hij wees hen er op dat de migranten door de huidziekten na aankomst in Suriname vaak nog een tijd in het hospitaal in Paramaribo moesten verblijven waardoor de kosten voor het immigratiefonds 'niet weinig verlaagd' werden. Daarop gaf hij enkele tips om de huidziektes te voorkomen zoals een verbod op het gebruik van zout water om te wassen en het beschikbaar stellen van zoet water op badkamers en wc's waarmee de migranten zich minstens drie keer per week zouden kunnen wassen. Hij zei erop te vertrouwen dat bij de maatschappijen geen bezwaar zou bestaan om de nodige maatregelen te nemen om de ziekte in de toekomst te voorkomen. De oorzaak lag volgens hem namelijk in het feit 'dat de Javaan ruimschoots gebruik maakte, minstens enige malen daags, van de gelegenheid in de badkamers aan boord om het lichaam te reinigen met zout water. De huiduitslag ontstaat dan ook voornamelijk op dijen en omgeving, omdat veruit de voornaamste prikkel tot wassing bestaat in de behoefte tot reiniging na de stoelgang.' Een zeer aannemelijke verklaring, vooral gezien het ontbreken van klachten over huidziektes onder de Europese bemanning in een tijd dat de Europeaan ongewassen door het leven ging.[101]

Het is de vraag of de maatregelen praktisch uitvoerbaar waren gezien de grote hoeveelheden zoet water die meegenomen zouden moeten worden. Veel effect had deze brief dan ook niet. In 1910 werd door een zekere Dr. Speelman een rapport uitgegeven waaruit bleek dat het percentage migranten met huidziektes nog steeds hoog was. Soesmans

100 Hoefte, De betovering verbroken, 65-66.
101 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 55 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1909), 24 juni 1909.

emigratiekantoor op Java verzekerde de agent-generaal dat op Java iedere migrant goed was gecontroleerd en dat het merendeel van de ziektes gedurende de reis moest zijn ontstaan.[102]

Anchylosmiasis, ook een veelvoorkomende ziekte aan boord van de schepen, is een mijnworminfectie die tegenwoordig vooral in de tropen voorkomt. Besmetting vindt plaats via contact tussen de huid en aarde die is besmet met ontlasting waarin larven leven of via besmet voedsel. Het is onduidelijk of de betrokken geneesheren in de beginjaren van de migratie al op de hoogte waren van de oorzaak van de ziekte en of zij wisten hoe de ziekte voorkomen kon worden. Van Vleuten weidt in zijn rapport niet verder uit over de ziekte. Met zekerheid is echter wel te stellen dat er in 1909 meer bekendheid was over de ziekte. De ziekte zorgde niet alleen aan boord van de schepen maar ook in Suriname zelf voor veel hinder bij de contractanten. Op 21 januari 1909 vaardigde de Geneeskundig Inspecteur, E.A. Koch een kennisgeving uit over anchylostomiasis. Deze kennisgeving zou worden vertaald in het Hindoestaans, Maleis en Javaans en in honderdtallen gedrukt worden om als voorlichting te verspreiden onder de migranten op Suriname en luidde als volgt:

> <u>Kennisgeving</u>
>
> Veelvuldig komt er in deze kolonie onder de immigranten een ziekte voor, die veroorzaakt wordt door kleine wormen, die in de grond leven. Blijft bij het werken nu wat grond aan de handen zitten, dan is het mogelijk dat bij het eten, roken enz., dus bij alle handelingen waarbij de handen aan de mond gebracht worden, deze wormpjes in de mond komen en ingeslikt worden. Deze wormpjes zijn zo klein, dat men ze niet zien kan, toch zijn ze de oorzaak van vele ziekten, die onder de bevolking voorkomen en waaraan verscheidene inwoners van Suriname overlijden.
>
> Zijn deze doorgeslikt, dan worden ze in het menselijk lichaam groter, leggen daarin eieren, die zeer klein en niet te zien zijn en die met de ontlasting naar buiten komen. Uit deze eitjes kruipen kleine wormpjes, die geruime tijd in de aarde blijven leven en die weer een ander persoon ziek kunnen maken, wanneer hij eenweinig aarde waarin die wormpjes zitten aan zijn handen heeft en op deze wijze in zijn mond krijgt.
>
> Om dit te voorkomen moet iedereen:
>
> 1. Zijn handen goed wassen en van alle vuil, klei, modder enz. zuiveren voordat men gaat eten;
> 2. Zoveel mogelijk met vork en lepel eten.
> 3. Niet op de weg of in het veld zijn behoefte doen, doch daar, waar geen gebruik gemaakt kan worden van behoorlijke latrines, zulks te doen in de grote loostrenzen, opdat de ontlasting zo

102 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 57(ingekomen brieven en uitgaande minuten 1910), 1910

spoedig moglijk wordt afgevoerd.[103]

Het *s.s. Sumatra*, het eerstvolgende schip dat Javaanse migranten naar Suriname vervoerde na het *s.s. Voorwaarts*, ondervond veel last van de ziekte. De *Indische Mercuur* meldde voor aanvang van de reis dat deze proef kans bood beter te lukken dan die met de *Voorwaarts* omdat het schip dat de migranten vervoerde daartoe geheel ingericht was en er een scheepsarts meevoer die voor elke gezond overgekomen migrant een premie zou ontvangen.[104] Bovendien moest de organisatie van deze reis voldoen aan de reglementen ten aanzien van het vervoer van Javaanse contractarbeiders. De reis verliep om Kaap de Goede Hoop en eindigde op vijf mei 1897 in Paramaribo. Van de 727 migranten waren er achttien gestorven. De indruk die de inspecteurs na de voorgeschreven inspectie aan boord had gekregen was gunstig. De verblijfplaatsen van de migranten, de ventilatie, de voedingsmiddelen en het drinkwater voldeden getuige het Koloniaal Verslag aan 'de strengste eisen'. 'Zindelijkheid heerste overal terwijl de algemene toestand der migranten bevredigend voorkwam.'[105] Toch moest na deze inspectie zesendertig procent van de in Suriname aangekomen migranten worden opgenomen in het *Militair Hospitaal*. Het merendeel van de te Batavia ingescheepte migranten leed aan beriberi.[106]

Beriberi is een aandoening aan het zenuwstelsel die veroorzaakt wordt door een tekort aan vitamine B1. De ziekte komt ook nu nog vooral voor op plaatsen waar de voeding hoofdzakelijk bestaat uit geslepen rijst, een product dat arm is aan thiamine. Behalve de feitelijke opsomming van het aantal zieken na aankomst werd in het Koloniale Verslag van 1897 verder geen aandacht besteed aan de oorzaken en mogelijke oplossingen van het voorkomen van de ziekte. De migranten hadden geen klachten gehad en de geneesheer-geleider had zijn verslag keurig ingeleverd. Hoewel beriberi volgens Van Vleuten vooral in de beginjaren voor veel problemen zorgde werd de ziekte na 1897 in de archiefbronnen nauwelijks meer genoemd. Een onderzoek werd niet ingesteld. De ziekte werd kennelijk gezien als een vervelende maar niet te voorkomen ziekte.[107]

103 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Geneeskundig inspecteur over het voorkomen van anchylostomiasis, Paramaribo, 21 januari 1909.
104 *Indische Mercuur*, 20 (1897).
105 Koloniaal Verslag 1898, Bijlage L.
106 Koloniaal Verslag 1897, Immigratie en kolonisatie.
107 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 24 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1897), Batavia, 23 maart 1897.

Pas in december 1908, nadat er in Suriname een transport Javanen was aangekomen waarvan velen leden aan beriberi en na het onderzoek van Van Vleuten, begon men voorzichtig een oplossing te zoeken ter voorkoming en genezing van deze ziekte aan boord van de schepen. De firma Soesman, die voor de NHM de werving en migratie van Javanen waarnam, schreef de agent-generaal van het immigratie-departement te Suriname nagevraagd te hebben hoe beriberi voor had kunnen komen aan boord van het *s.s. Bali* en het *s.s. Kediri* in 1908. De geneeskundig inspecteur te Batavia had verklaard dat bij beide transporten bij vertrek geen enkel geval van beriberi aanwezig was geweest. Verschillende artsen raadden de firma aan om gedurende de reis iedere week een paar keer *katjang idjoe*, oftewel mungbonen, aan de migranten te verstrekken ter voorkoming van beriberi. Soesman zou zo snel mogelijk een verzoek bij de regering indienen om de verstrekking van *katjang idjoe* aan boord verplicht te stellen.[108]

Beriberi bleef echter, zoals uit latere rapporten zou blijken, net als geslachtsziektes, schurft en anchylostomiasis een veel voorkomende ziekte aan boord van de schepen. De geleider van het *s.s. Sumatra* noteerde tijdens de reis in 1908 in zijn journaal dat 'er in Semarang zo vele schurftlijders en zoveel vrouwen met gonorhoea waren ingescheept dat het niet mogelijk was de schurft naar behoren te bestrijden en dat van een behandeling der gonorrhoea moest worden afgezien. Dit laatste kon volgens hem ook niet anders met het oog op de beperkte inrichtings- en hulpmiddelen aan boord der schepen.'[109]

5.3 Verbetering na Rapport-Van Vleuten?

Het rapport van Van Vleuten had duidelijk aangezet tot het zoeken naar mogelijk heden om de ziektes te voorkomen en had daarmee tot een lichte verbetering van de omstandigheden waarin de Javanen werden aangevoerd geleid. Uit het onderzoek dat J. van Vollenhoven drie jaar later in opdracht van de minister van Koloniën uitvoerde blijkt echter dat de aanvoer nog verre van perfect was. Ook Van Vollenhoven concludeerde in zijn rapport dat een overscheping in een zuidelijke haven van Europa beter zou zijn. De verscheping in Amsterdam was niet alleen een bezwaar vanwege de langere duur van de reis, maar ook omdat de afvaarten dan 's winters gestaakt moesten worden. De werving en migratie waren

108 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 53 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1908), Batavia, 31 december 1908.
109 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 52 (ingekomen brieven en uitgaande minuten 1908), 20 juni 1908.

volgens van Vollenhoven gebaat bij een geregelde scheepvaartverbinding tussen Java en Suriname.[110] De werving van Brits-Indiërs had meer succes dan die van Javanen. In het rapport werden verschillende oorzaken genoemd. Ten eerste was er in de depots in Brits-Indië een betere hygiëne dankzij de tuchtmaatregelen van de depothouder. In de depots van Semarang op Java moest men vaak lang in een kleine ruimte wachten waardoor al veel ziektes ontstonden. Omdat de migranten niet verplicht konden worden in het depot te blijven was er een risico dat zij voortijdig wegliepen. Men wilde hen zo tevreden mogelijk houden en dit leidde ertoe dat zij niet lastig gevallen werden met gezondheidsmaatregelen.[111] Daarnaast zouden Brits-Indiërs voor Suriname betere voorwaarden krijgen dan voor de Britse kroonkoloniën. Van Vollenhoven adviseerde dan ook de Javanen een 3-jarig dienstverband in plaats van een 5-jarig dienstverband aan te bieden. Ten slotte zouden er in Brits-Indië moeilijkere leefomstandigheden zijn dan in Java waardoor de druk om te emigreren op de Brits-Indiërs groter was.[112]

Het aantal migranten dat in Suriname in het *Militair Hospitaal* moest worden opgenomen bleef hoog. In 1918 voerde de heer E.A. Koch in opdracht van de gouverneur van Suriname een geneeskundig onderzoek uit. Koch zou toezicht houden op de werving, de keuring te Semarang en de geneeskundige behandelingen aan boord van de schepen. Uit de resultaten van zijn onderzoek blijkt dat er ook in 1918 nog het één en ander aan de geneeskundige keuring op Java en de gang van zaken in de depots schortte.

Naar aanleiding van zijn onderzoek adviseerde Koch in zijn rapport drie maatregelen. Ten eerste zouden de migranten al in het depot behandeld moeten worden tegen anchylostomiasis. Voorheen gebeurde dit aan boord van de schepen maar i.v.m. zeeziekte en slechte controle aan boord zou het beter zijn de behandeling in het depot te laten plaatsvinden. Daarnaast adviseerde hij om lijders aan trachoom helemaal niet in te schepen omdat trachoom zeer besmettelijk bleek te zijn en zij de gezonde migranten aanstaken. Tot slot adviseerde hij de keuringseisen in geen geval te verminderen en eerder te verscherpen. Het bezwaar dat Koch bovendien noemde over de eisen was dat 'de eisen zoo omschreven zijn dat alles ongeveer neerkwam op de persoonlijke opvatting van de geneesheer.' Reeds in Indië was daarom een verschil in inzicht ontstaan tussen Koch en de keurende arts. Nadat Koch toezicht had gehouden op de werving en de keuring in Semarang constateerde hij dat 'er een

110 J. van Vollenhoven, *Rapport over de werving, immigratie en emigratie van arbeiders en de kolonisatie in Oost-Indie en Suriname* (Den Haag 1913) 32.
111 Van Vollenhoven, *Rapport*, 31.
112 Ibidem, 36-37.

ongeschreven drang bestond om de keuringseischen niet te hoog te handhaven omdat dan de werving meer moeite zou kosten.'

Het voorkomen van gevallen van beriberi hing volgens Koch samen met het lange verblijf in het depot en de witte rijst die de migranten in het depot kregen. Hij gaf de geneesheer daarom tijdens zijn onderzoek de opdracht om voor vertrek alle migranten nog één keer keuren. De geneesheer bevestigde hem dat er in het depot geen gevallen van beriberi aanwezig waren. Toch deden zich later aan boord gevallen van beriberi voor. Koch benadrukte in zijn rapport daarom nogmaals dat het van belang was om degenen die al lang in het depot waren nogmaals goed te controleren. Daarnaast raadde hij aan om de contractanten al in het depot rode i.p.v. witte rijst te verstrekken. Hierdoor zouden zij vast kunnen wennen aan de rode rijst die ook aan boord zou worden verstrekt en die ze tot dan toe op vorige scheepsreizen vaak niet wilden eten.[113]

Het is de vraag of de regels na het verschijnen van het rapport van Koch verscherpt werden. Nog tijdens Kochs onderzoek gaf de gouverneur van Suriname te kennen dat bij hem 'met het oog op de dringenden arbeidersnood in deze kolonie' geen bezwaar bestond om lijders aan anchylostomiasis aan boord van de schepen te laten en op zee te laten behandelen. Daarnaast verzocht de gouverneur toch een klein aantal trachoomlijders als experiment aan boord te laten. Mocht de behandeling van de trachoomlijders op zee slagen dan zou geleidelijk een groter aantal trachoomlijders meegenomen kunnen worden.[114]

113 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 1130, Verslag handelend over het uitgeoefende toezicht op de verscheping en van landverhuizers uit Nederlands Indië naar Suriname, den 22sten juli 1918 uit Semarang vertrokken.
114 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 1130, Extract uit de brief van de agent-generaal aan de Emigratie-Agent voor Suriname op Java dd 21 juni 1917.

6. Keuring & opslag

6.1 Roep om strengere keuring

Voordat de migranten op Java aan boord van de schepen gingen moesten zij allemaal een geneeskundige keuring ondergaan. De belangrijkste klacht die de scheepsarts van de *Voorwaarts* na de rampzalige reis had ingebracht was dat de gezondheid van de Javanen al voor de reis zeer slecht was geweest. Ook de geleiders van de reizen na die van het *s.s. Voorwaarts* klaagden dat de keuringen niet nauwkeurig genoeg plaatsvonden. Na meerdere klachten gaf de NHM in 1900 een nieuw aangestelde geneeskundig inspecteur, de heer J.W. Portengen, de opdracht de migranten op Java voor vertrek naar Suriname nauwkeurig te onderzoeken. Het gevolg van zijn strengere keuring was dat veel migranten, voornamelijk vrouwen, werden afgekeurd wegens het lijden aan geslachtsziektes en dat per *s.s. Sumbawa* slechts 139 migranten werden verscheept.[115] De heer Portengen constateerde na de keuring dat het aantal acute infecties hoog was en dat er dus vlak voor het vertrek nog infecties plaats moesten hebben gevonden. Hij adviseerde de NHM te laten onderzoeken of er tijdens het verblijf in de depots geslachtsgemeenschap plaatsvond met het bewakingspersoneel en of er infectie aan boord van de schepen plaatsvond.[116] Daarnaast stelde hij voor om de migranten kort voor vertrek nogmaals te laten inspecteren op geslachtsziekten. Aan dit voorstel werd door de NHM echter geen gevolg gegeven omdat de heer Soesman, die van de Nederlands-Indische regering de vergunning had gekregen tot het werven van Javanen voor Suriname, dreigde om in dat geval als subagent voor de emigratie op te stappen.[117] De strengere keuring had volgens Soesman namelijk ook tot gevolg dat migranten zich ertegen verzetten en zich niet meer voor Suriname wilden laten werven. De uitvoering van zijn baan zou door de strengere keuring onmogelijk worden gemaakt.[118] Aan de keuringseisen veranderde dan ook niets met alle gevolgen van dien.

Het percentage zieken dat in Paramaribo aankwam hoog. In 1909 werd een nieuwe poging gedaan tot verscherping van de keuringsregels. Dit stuitte echter weer op weerstand van het wervingskantoor op Java. Soesman wees erop dat door de sterengere keuring voor het

115 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 32, 24 augustus 1900.
116 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 32, 20 augustus 1900.
117 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 32, 30 oktober 1900.
118 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 32 Betreft: Brief NHM aan agent-generaal over de door geleiders geuite klachten over de onvoldoende keuring op Java, 30 oktober 1900.

s.s. Kediri van de aangeleverde arbeiders slechts 53 procent was goedgekeurd door de geneeskundig inspecteur voor Suriname terwijl zij in het binnenland allen waren goedgekeurd voor arbeid in de buitenbezittingen. Een scherpere keuring zou er volgens Soesman toe leiden dat er niet genoeg Javanen gevonden zouden kunnen worden die voldeden aan de eisen voor migratie naar Suriname en dat de migranten de voorkeur zouden geven aan migratie naar buitenbezittingen in de omgeving zoals Deli.[119] Dit argument moet in deze tijd van arbeiderstekort op de plantages sterk gewogen hebben tegen de eventuele bezwaren.

6.2 Het depot

Na de werving kon het nog een tijd duren voordat de groep arbeiders compleet was en het schip kon vertrekken. Om deze tijd te overbruggen moesten de al geworven arbeiders tijdelijk gehuisvest worden in de plaats van vertrek. Het feit dat men op Java lange tijd kampte met het ontbreken van een goed depot waar de geworven arbeiders tot hun vertrek konden verblijven zal niet hebben bijgedragen aan de gezondheid van de migranten. Omdat men ervan overtuigd was dat de migratie via Semarang zou voortduren stelde de NHM in 1897 voor om te Semarang zo snel mogelijk een definitief depot te bouwen. Tot dan toe had de regering het terrein van de buskruitmolen te Semarang in bruikleen gegeven maar dit voldeed eigenlijk niet als depot.[120] Ook in Batavia waren nog geen vaste voorzieningen om de geworven migranten onder te brengen. Het was dan ook nog niet zeker of de migratie van arbeiders uit de omgeving van Batavia zou blijven voortduren. De contractarbeiders afkomstig uit Semarang werden in Suriname namelijk geschikter bevonden dan die uit Batavia.[121] De NHM meldde dat ‘dit maal één onzer eigen pakhuizen in de Beneden stad, in de onmiddellijke nabijheid van ons kantoor als depot was ingericht.’ Tot er een besluit was genomen of de emigratie via Batavia zou blijven voortduren zou hierin geen verandering kunnen worden gebracht, ‘hoewel het terrein niet geheel vrij van malaria is’.[122]

Later dat jaar huurde de NHM met goedkeuring van de Nederlands-Indische regering, een woonhuis in Semarang en richtte het in als tijdelijk depot. Deze oplossing veroorzaakte

119 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 55, April 1909.
120 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 24, Verslag van de NHM aan de agent-generaal der immigratie over de gang van zaken rond de werving en inscheping van migranten per *s.s.* Sumatra, Batavia, 23 maart 1897.
121 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 25, Verslag NHM aan immigratiedepartement te Suriname, Batavia, 1 juli 1897.
122 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 24, Verslag van de NHM aan de agent-generaal der immigratie over de gang van zaken rond de werving en inscheping van migranten per *s.s.* Sumatra, Batavia, 23 maart 1897.

onder de Europese bevolking in de omgeving voor paniek uit angst voor de uitbraak van cholera. De NHM zag zich genoodzaakt van de huisvesting in dit woonhuis af te zien en een ander verblijf te zoeken. Omdat zij geen alternatief konden vinden besloot de Maatschappij met toestemming van de geneeskundig inspecteur de koelies te vestigen in 'een oorspronkelijk door evengenoemde ambtenaar voor dat doel ongeschikt verklaard aan den heer F.J.H. Soesman toebehorend koelielogement in de benedenstad.'[123] Ook in Batavia bedacht men dat jaar weer een creatieve "oplossing" voor het ontbreken van een permanent depot. De NHM huurde een herenhuis en bracht de migranten in de bijgebouwen daarvan onder. De eigenaar van het huis zou hiervoor een vergoeding krijgen van 1.000 gulden omdat de woning hierna moeilijker te verhuren zou zijn.[124] Intussen onderhandelde de NHM in Semarang over de koop van een gedeelte van het terrein van de voormalige buskruitmolen te Semarang dat ze in gebruik wilde nemen door er een permanent koeliedepot op te richten. Deze onderhandelingen verliepen echter stroef. Het zou voor de NHM uiterst moeilijk zijn een ander geschikt terrein te vinden en ook de legercommandant die onderhandelde over de verkoop van het terrein was daarvan op de hoogte. De agent van de NHM vreesde dan ook dat de voorwaarden voor de verkoop niet mals zouden zijn.[125]

In 1899 diende de Fabriek Wilhelmina een ontwerp in voor de bouw van een depot te Batavia. Het depot was berekend op het herbergen van tweehonderd contractarbeiders en omvatte een slaapzaal van zevenenvijftig bij twaalf meter met honderd slaaptafels en een dagverblijf van zestien bij tien meter. Het dagverblijf zou een open loods worden met aangestampte vloer en een open verbinding met de slaapzaal. Ook de slaapzaal zou een aangestampte vloer hebben maar met een omwanding en een met fundamenten verhoogde vloer. Daarnaast zou er een keuken, twee met bamboe omwande hospitalen, één voor onbesmettelijke en één voor besmettelijke ziektes, verschillende privaten, een opzienerswoning en drie gemetselde putten als badgelegenheid komen. Om het terrein te vergroten zou een stuk van de rivier omgelegd worden.[126] Dit bouwplan werd in overleg met de dokter, de agent-generaal van de NHM te Semarang en de heer Soesman op enkele punten

123 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 26, Brief NHM aan agent-generaal der Immigratie te Suriname handelend over de vestiging van Javanen te Semarang voor vertrek, Batavia, 29 juli 1897.
124 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 25, Verslag NHM aan immigratiedepartement te Suriname, Batavia, 1 juli 1897.
125 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 26, Brief NHM aan agent-generaal der Immigratie te Suriname handelend over de vestiging van Javanen te Semarang voor vertrek, Batavia, 29 juli 1897.
126 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 30, Bouwplan van de chef-administrateur Hering van de Fabriek Wilhelmina voor de bouw van een depot te Batavia, 1899.

aangevuld. Het hospitaal voor besmettelijke ziekten moest op advies van de dokter voorzien worden van een speciale beerput waarin al het vuil uit dit hospitaal verzameld zou kunnen worden en na desinfectie zou kunnen worden verwijderd. De put moest voorzien zijn van een goede houten afsluiting met een ijzeren schoorsteen die zou dienen als luchtkoker. Daarbij zou een wc voor twee personen moeten worden gebouwd. De bamboe omheining van het hospitaal zou niet voldoen. Het gebouw moest van een solide omheining voorzien worden met daarin een stevige deur waardoor dit gedeelte behalve door deze deur absoluut ontoegankelijk zou zijn. Daarnaast moesten beide hospitalen worden voorzien van een smalle goot waarlangs het vuil weg kon stromen. Om het gehele terrein zou een draadversperring met *djati-houten* stijlen moeten worden aangebracht.[127]

Het is onduidelijk of het depot te Semarang uiteindelijk voldeed. Om te voorkomen dat er zieke migranten zouden worden verscheept was de controle in het depot van groot belang. Het is de vraag of die altijd even goed was. In 1908 kwam het *s.s. Malang* in Suriname aan. Onder dit transport bevonden zich drie idioten en twee epilepsielijders. De firma Soesman schreef de agent-generaal te Suriname zich erover te verwonderen dat deze migranten niet in het depot zijn opgemerkt.[128] In een latere brief verklaarde Soesman dat de controle in het depot zoals altijd was uitgeoefend door de depotmeester met hulp van een aantal mandoers. Daarnaast was het depot zoals gewoonlijk iedere dag door de emigratie-agent voor Suriname te Semarang gecontroleerd. Hierbij was evenmin als bij de keuringen epilepsie of idiotisme opgevallen. Ook de depotmeester had geen gevallen opgemerkt. Hij verklaarde echter dat het mogelijk was dat de mandoers de gevallen wel hadden opgemerkt maar dit niet hadden gerapporteerd omdat de vallende ziekte door hen beschouwd werd als zeer onschuldig en niet de moeite waard om te rapporteren.[129]

Historici als Emmer, Schlomowitz en van Klaveren wijzen er in hun artikelen terecht op dat men zich bij het verklaren van ziekte en sterfte van contractarbeiders en slaven niet blind moet staren op de behandeling aan boord van de schepen. Emmer beargumenteert terecht dat het onwaarschijnlijk is dat men geld zou investeren in het transport van slaven of

127 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 30, Bouwplan van de chef-administrateur Hering van de Fabriek Wilhelmina voor de bouw van een depot te Batavia, 1899.
128 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 53, Brief van Soesmans Emigratie-, Vendu- en Commissiekantoor aan de agent-generaal der immigratie te Paramaribo over zieken aan boord van *s.s.*. Sumatra, *s.s.*. Malang en eventueel reizen rond de Kaap, Semarang, 29 september 1908.
129 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 54, Brief van Soes Soesmans Emigratie-, Vendu- en Commissiekantoor aan de agent-generaal der immigratie te Paramaribo over klachten migranten, controle in depots op Java, transport via de Kaap, bestrijding beriberi met kadjang idjoe, Semarang, 1 februari 1909.

contractarbeiders om hen vervolgens door verwaarlozing aan boord te laten sterven. De meeste ziektes zullen niet spontaan aan boord van de schepen zijn ontstaan. Migranten zullen veel van de ziektes al onder de leden gehad hebben voor vertrek naar Suriname. Dit is ook een belangrijk punt in de verklaring van de ziektes die voorkwamen bij de Javanen die aankwamen in Suriname. In Suriname had men een grote behoefte aan arbeiders voor de plantages. Voor het wervingskantoor op Java was het vaak moeilijk om arbeiders voor Suriname te werven. Ook binnen Nederlands-Indië was namelijk behoefte aan arbeiders uit Java. Javanen verkozen bovendien het nabijgelegen Deli boven het vergelegen onbekende Suriname. Daarbij kwam nog eens dat migranten voor een dergelijke lange reis naar Suriname gezonder moesten zijn dan voor de korte overtocht naar Sumatra. Om toch genoeg arbeiders voor Suriname te kunnen werven was het dus zaak dat zoveel mogelijk geworven migranten goedgekeurd zouden worden voor zij naar Suriname verscheept werden. Dit leidde ertoe dat de keuringseisen niet altijd even streng gehandhaafd werden en dat veel migranten waarschijnlijk ziek aan de reis naar Suriname zijn begonnen.

7. Van Java naar Suriname

7.1 Schip & scheepsroute

De keuze om stoomschepen te gebruiken voor het transport van Javaanse migranten was bij de eerste drie proefvaarten vanzelfsprekend. De Stoomvaartmaatschappij Nederland voer al vanaf 1870 regelmatig via het Suez-kanaal naar Nederlands-Indië. Na de nu toch wel als mislukt te bestempelen proefvaart van de *Voorwaarts* in 1895 adviseerde de agent-generaal van het immigratiedepartement te Suriname de NHM om gebruik te maken van de zeilschepen van de firma Nourse.[130] In eerste instantie was de gouverneur-generaal van Nederlands-Indië van mening geweest dat het vervoer van migranten van Java naar Suriname niet met zeilschepen behoorde plaats te vinden. Nadat hij er echter kennis van gekregen had dat het vervoer van Brits-Indiërs altijd met zeilschepen van de firma Nourse had plaatsgevonden en deze firma te kennen had gegeven ook het transport van Javaanse migranten op zich te willen nemen, veranderde de Indische regering van mening. Namens de Directeur van het Binnenlands bestuur van Nederlands-Indië onderzocht de NHM de mogelijkheden om het transport van de migranten uit te besteden aan de firma Nourse. Het voordeel hiervan zou zijn dat de schepen van de firma geheel voor het migrantenvervoer waren ingericht en dat het personeel bekend was met het transport van migranten. Bovendien zou het vervoer per zeilschip veel goedkoper zijn dan per stoomschip. De langere duur van de reis zou geen probleem hoeven zijn als men alleen voer in een geschikt jaargetijde.[131]

De toenmalige minster van Koloniën, E. Bergsma, verklaarde in een kort schrijven aan de gouverneur van Suriname dat hij de beslissing over de verscheping van de migranten en de regeling van de reisroute geheel overliet aan de gouverneur van Suriname en zoveel nodig in overleg met de NHM. Het leek hem daarbij wel wenselijk dat de gouverneur van Suriname steeds de vereiste voorschriften zou geven aan de NHM, zowel in het geval van een direct

130 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 21, brief van de agent-generaal Suriname aan de NHM over de uit onderzoek gebleken oorzaken van ziekte en sterfte aan boord van het *s.s. Voorwaarts* en advies voor verbetering in de toekomst., Paramaribo, 14 januari 1895.
131 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 21, brief van de NHM aan de agent-generaal over of het vervoer van migranten per zeilschip van de firma Nourse of per stoomschip plaats moet vinden, Batavia, 28 juni, 1895.

transport per firma Nourse als bij het vervoer per stoomschepen van de Maatschappij Nederland en de Rotterdamse Lloyd via Amsterdam.[132]

De onderhandelingen met de firma Nourse liepen echter al spoedig uit op een teleurstelling omdat de firma niet genoeg schepen voorhanden had. De heer Nourse schreef het te betreuren dat hij gedwongen was het bod dat hij de NHM had gedaan terug te trekken. Het schip dat hij had willen gebruiken lag op dat moment nog voor de kust van Australië en wegens het gebrek aan faciliteiten om de cargo daar te lossen was het nog onduidelijk of het schip op tijd in Java zou kunnen zijn. Hij zei te hopen dat zijn firma in de toekomst wel mogelijkheden zou hebben om het transport van Javaanse migranten te verzorgen.[133] De migranten die dat jaar verscheept zouden worden waren grotendeels al geworven en werden daarom per directe lijn met het *s.s. Sumatra* van de Stoomvaartmaatschappij Nederland naar Suriname vervoerd.

Na een transport migranten waarvan velen ziek in Suriname waren aangekomen en na het onderzoek van Van Vleuten kwam het onderwerp in 1908 weer ter sprake. De agent-generaal van het immigratiedepartement te Suriname had kennelijk geopperd dat transport per zeilschip misschien toch beter zou zijn. De reactie van de NHM hierop was kortaf. De Maatschappij zei niet te kunnen beoordelen of deze bewering klopte. Of zeilvaart beter of slechter was dan stoomvaart zou pas beoordeeld kunnen worden na meerdere proefvaarten. In het verleden was nooit een proef genomen op het transport van Javaanse migranten per zeilschip. Wel gaf de NHM de agent-generaal gelijk over zijn bewering dat de emigranten aan boord van zeilschepen over meer ruimte zouden beschikken dan aan boord van stoomschepen. Bovendien waren zeilschepen waarschijnlijk frisser dan stoomschepen ondanks dat de ventilatie slechter was.[134] Waarschijnlijk waren dit de laatste woorden die aan dit onderwerp werden vuilgemaakt. Een proefvaart met een zeilschip is nooit ondernomen. Er was ten slotte al veel tijd en moeite gestoken in het sluiten van charterpartijen met de stoomvaartmaatschappijen Nederland, Rotterdamse Lloyd en de Koninklijke West-indische Maildienst. Kennelijk werden de voordelen die het transport met een zeilschip bracht niet doorslaggevend bevonden. De NHM gaf de voorkeur aan het transport per stoomschip dat op

132 Nationaal Archief Suriname, archief immigratiedepartement, Inv.nr. 21, brief van de minister van Koloniën aan de Gouverneur van Suriname waarin hij zijn goedkeuring geeft aan de regelingen voor de migratie van de Javanen, 's Gravenhage, 5 april 1895.
133 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 23, brief van de agent-generaal der immigratie aan de NHM over het terugtrekken van de firma Nourse, Paramaribo, 16 november, 1896.
134 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 30, Brief NHM aan de agent-generaal te Paramaribo over ziekte en sterfgevallen aan boord van het *s.s.* Sumatra. agent-generaal had kennelijk geopperd dat transport per zeilschip misschien beter zou zijn, 07-02-1899.

elke gewenste tijd kon vertrekken, sneller was dan een zeilschip en dat niet afhankelijk was van de weersomstandigheden. De onervarenheid van de betrokken Maatschappijen met het transport van contractarbeiders, de beperkte inrichting van de schepen, het constante stampen van het schip, de roetvorming en de hitte op een stoomschip nam men kennelijk voor lief.

Dat de NHM het gebruik van een stoomschip verkoos boven dat van een zeilschip is begrijpelijk. De zeilvaart was op z'n retour en de Maatschappij verkoos de nieuwe snellere en betrouwbaardere manier van reizen. De keuze voor Nederlandse Stoomvaartmaatschappijen impliceerde echter ook dat gekozen werd om het transport toe te vertrouwen aan maatschappijen die geen enkele ervaring hadden met het transport van contractanten. Veel stoomschepen waren oorspronkelijk gebouwd als vrachtschepen en werden provisorisch omgebouwd om een grote groep migranten te kunnen vervoeren. De gezagvoerder en de bemanning waren in dienst van de maatschappijen en ook zij hadden dus geen ervaring met het vervoer van migranten. Mits de juiste voorschriften streng gehandhaafd waren, had dit geen probleem hoeven zijn. Zoals in de hoofdstukken hieronder zal blijken was dit echter zelfs in latere jaren niet het geval en heeft de onervarenheid van het personeel en de matige inrichting van de schepen wel degelijk bijgedragen aan de slechte omstandigheden gedurende het transport van de Javaanse contractanten.

Zelfs de scheepsroute was op voorhand niet vastgelegd. Met het *s.s. Voorwaarts* en het *s.s. Sumatra*, de enige schepen die in een directe lijn van Java naar Suriname waren gevaren, waren veel migranten ziek aangekomen. Omdat beide overtochten betrekkelijk lang hadden geduurd hadden veel Javanen last gekregen van zeeziekte.[135] Om dit te voorkomen voeren volgens Van Vleuten alle schepen daarna via Amsterdam. Het lijkt onwaarschijnlijk dat dit de enige reden was om alle transporten via Amsterdam te laten verlopen. De omweg via Amsterdam zal de reis eerder verlengd dan verkort hebben. Bovendien had Van Vleuten er in zijn rapport terecht op gewezen dat het klimaat in Nederland slecht was voor de gezondheid van de Javanen. Voor de grotere transporten zou het volgens hem wel handig zijn in directe lijn naar Suriname te varen mits daarvoor de schepen van de firma Nourse gebruikt konden worden.[136] Deze opmerking is opvallend in het licht van het feit dat de schepen van de Rotterdamse Lloyd en de Stoomvaartmaatschappij Nederland voor reizen die via Amsterdam geschiedden vrijgesteld waren van bepaalde reguleringen. Gezien de suggestie van Van Vleuten om voor directe vaarten de Firma Nourse in de arm te nemen voldeden de RL en de

[135] Hoefte, De betovering verbroken, 54-56.
136 Hoefte, *De betovering verbroken*, 54-56.

SMN duidelijk niet aan de vereisten. De route via Amsterdam zal een bewuste keuze geweest zijn. De RL en de SMN hadden geen andere keuze omdat hun schepen niet konden voldoen aan de eisen voor een directe vaart.

Ook latere pogingen om met de Firma Nourse in zee te gaan strandden. In 1908 werd de route rond de Kaap zonder tussenstop heroverwogen. In de haven van Semarang kon de NHM het *s.s. Ganges* van de firma Nourse line bezichtigen en moest de NHM toegeven dat de inrichting van die (inmiddels ook stoom-) schepen wat accommodatie betreft zeer goed was. De NHM gaf bovendien de voorkeur aan deze directe route omdat die tot gevolg had dat de verschepingen zouden vallen in de maanden oktober tot februari. In andere maanden was de vraag naar arbeidskrachten in de buitenbezittingen zeer groot en konden veel arbeiders ook op Java werk vinden in verband met de rijstoogst en het werk dat er in die maanden was in de suikerfabrieken. Hierdoor kostte de werving voor Suriname in die maanden twee keer zoveel moeite als in de andere maanden. De schepen die geschikt waren voor de reis rond de Kaap hadden een grotere laadcapaciteit dan de stoomschepen die werden gebruikt voor het transport via Amsterdam.[137] Toen later bleek dat de firma Nourse geen kleinere transporten dan van achthonderd migranten wilde aannemen moest van transport rond de Kaap worden afgezien. Soesman schreef namelijk dat in zijn depot maximaal zeshonderd man kon worden opgevangen. Daarenboven prefereerde Soesman dat jaar de gebruikelijke transporten zodat de aangevraagde migranten nog voor de inwerkingtreding van de nieuwe wervingsordonnantie geworven zouden kunnen worden. Bovendien was de vraag naar Javaanse arbeiders minder in verband met de crisis in de Deli tabakscultuur en zou de werving van arbeidsmigranten voor Suriname veel minder concurrentie ondervinden.[138]

7.2 Voorzieningen aan boord

Zoals bekend werd de tolk al snel afgeschaft om kosten te besparen. Ook aan de verplichting om een Europese hospitaalopzichter als assistent aan te stellen werd al snel niet meer voldaan. Toen de gezagvoerder van het *s.s. Sumatra* in 1908 een Europese ziekenvader aanvroeg kon aan dit verzoek dan ook niet worden voldaan. De firma Soesman schreef de agent-generaal van het immigratiedepartement te Suriname hierover dat het een ongeschreven regel was dat

137 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 51, NHM aan agent-generaal over klachten migranten en route via de Kaap 26 maart 1908, Samarang, 26 maart 1908.
138 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 54, Brief van Soesman aan agent-generaal over klachten migranten, controle in depots op Java, transport via de Kaap, bestrijding beriberi met kadjang idjoe, Semarang, 1 februari 1909.

al sinds jaren niet aan die bepaling werd voldaan, omdat de aanwezigheid van een dergelijke ziekenvader aan boord meer last dan nut had veroorzaakt. Eenmaal was een gezagvoerder van een schip met Javaanse migranten zelfs gedwongen om een assistent wegens wangedrag aan land te zetten. Het verzoek van de gezagvoerder van het *s.s. Sumatra* had een lange correspondentie en persoonlijke besprekingen tussen de firma Soesman en de vertegenwoordiger der Stoomvaartmaatschappij Nederland te Batavia tot gevolg gehad. Soesman had de Maatschappij Nederland, erop wijzende dat zij natuurlijk verplicht waren aan de bepalingen te voldoen, voorgesteld liever een man van de equipage als ziekenvader aan te wijzen, die dan een beloning voor zijn diensten zou krijgen. Volgens Soesman was dit de enige mogelijke oplossing omdat het zeer moeilijk zou zijn iemand te vinden die geschikt was, geen misbruik maakte van sterke drank en geen last van zeeziekte had en bovendien ter vermijding van de kosten van terugzending van een Europese assistent. Later bleek echter dat de gezagvoerder geen man van de equipage beschikbaar kon stellen, waarop de firma Daendels & Co te Batavia aanbood een assistent te zoeken onder de repatriërende ziekenverplegers van het leger. Hierin slaagde Daendels echter niet. Op last van de heer Hissink, de vertegenwoordiger van de SMN werd daarop, zeer tegen de zin van de gezagvoerder, toch een man van de equipage als assistent aangewezen op voorwaarde dat de daaruit voortvloeiende onkosten door Soesman betaald zouden worden. Soesman stemde daar gretig mee in. De gezagvoerder bleek echter volhardender in zijn eis te zijn dan verwacht. Korte tijd later werd de firma Soesman door de SMN bericht dat de gezagvoerder van de Sumatra telegrafisch aangevraagd had om te *Tjilatjap,* een regentschap in het Zuidwestelijke deel van Midden-Java, een assistent te mogen engageren. Of dit ook gebeurd is wordt niet vermeld. Gelukkig voor Soesman maar wellicht ten nadele van de zorg voor de migranten was niet elke gezagvoerder er zo op gespitst de regels na te leven. Teneinde dergelijke moeilijkheden kort voor het vertrek van een transport te vermijden had Soesman de agenten van het volgende vertrekkende schip, het *s.s.. Malang,* gevraagd of door de firma al dan niet een Europese assistent moest worden meegestuurd, waarop hij het antwoord ontving, dat de gezagvoerder en de geneesheer-geleider er genoegen mee namen als er een flinke mandoer aan het transport zou worden toegevoegd.[139]

139 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 52 Betreft: Verslag NHM over alles m.b.t. De reis *s.s.* Sumatra (werving, geleider, voeding, keuring), Semarang, 1 mei 1908.

7.3 De geneesheer-geleider

De bezuinigingen op de tolk en de Europese assistent maakten dat de verantwoordelijkheid van de geneesheer-geleider zeer groot was. Aan boord van het schip was hij verantwoordelijk voor de verzorging van de migranten. Dit bleek niet altijd even eenvoudig te zijn geweest. Van het begin van de transporten in 1894 tot het einde in 1930 werd bijvoorbeeld door geleiders geklaagd over de onmogelijkheid mannen en vrouwen van elkaar te scheiden. Het is de vraag of men simpelweg niet de mogelijkheden had om ervoor te zorgen dat deze regel nageleefd werd of dat de verantwoordelijken zich te weinig inzetten om de regel te handhaven. Was de inzet van de geleider bepalend voor het in geneeskundig opzicht slagen of falen van een reis? Het is moeilijk om de gang van zaken aan boord van de schepen te reconstrueren. De geleider was verplicht een journaal bij te houden van de belangrijke gebeurtenissen aan boord. Veel van deze journalen moeten echter verloren zijn gegaan of zijn nooit geschreven. Twee reizen waarover nog wel veel informatie is te vinden zijn die van de *s.s. Simaloer* in 1924 en die van het *s.s. Buitenzorg* in hetzelfde jaar.

Tijdens de reis van het *s.s. Simaloer* van Java naar Suriname moest de geleider enkele malen om verschillende redenen ingrijpen. De organisatie van de emigranten bleek al snel onvoldoende te zijn. Aan wal waren vijfentwintig mandoers aangesteld maar dezen bleken niet op de hoogte van hun verplichtingen en meenden vooral veel rechten te hebben. Een week na vertrek bleek de hoofdmandoer totaal ongeschikt te zijn voor zijn werk en besloot de geleider hem te ontslaan en te vervangen door de tweede mandoer. Elke nacht liet de geleider de migranten die aan dek sliepen naar beneden sturen. Dit bleek echter een haast ondoenlijke opgave omdat het dek een kwartier later steeds weer vol lag. Ongetwijfeld omdat het op het dek aanzienlijk frisser was dan in de krappe en warme slaapruimte benedendeks waar de grote groep migranten officieel zou moeten slapen. De geleider klaagde er bovendien over dat het ondanks zijn verwoede pogingen onmogelijk bleek de mannen en vrouwen te scheiden. ‘Steeds kropen zij opnieuw bij elkaar in alle mogelijke combinaties en permutaties.’ Een week na vertrek moest de geleider een migrant voor straf ‘een paar uur te pronk stellen omdat hij zijn *faeces* aan dek gedeponeerd had’. Een zestal mannen dat betrapt was op roken in het ruim werd met de betrokken mandoer een dag te werk gesteld aan het schuren van het dek zonder eten. Twee weken later kon de geleider opnieuw het dek laten schuren. Ditmaal door enkele vrouwen die ‘s nachts bij de stokers waren aangetroffen. Een gonorrhoealijder die

weigerde zich te laten behandelen werd als afschrikwekkend voorbeeld vierentwintig uur opgesloten.[140]

Het was dankzij het strenge toezicht van de geleider dat zich onder de migranten geen sterfgevallen hadden voorgedaan. De verbreiding van geslachtsziektes had hij echter niet kunnen voorkomen. Aan boord van de *Simaloer* heeft ook de heer H.G. Brandon, die op zestien juni 1924 eervol ontheven was als correspondent van de immigratie voor Suriname te Nederlands-Indië, verslag gedaan van de reis. In welke hoedanigheid hij mee ging, als particulier of in een bepaalde functie, is niet geheel duidelijk. In zijn verslag beklaagde hij zich onder andere over de vrouwelijke contractarbeiders. Zo schreef hij dat de gezondheidstoestand onder de migranten goed was, op de twaalf migranten met geslachtsziektes na. Het aantal geslachtszieken nam gedurende de reis toe en het lukte niet om de verspreiders van de ziekte te ontdekken. Ook Brandon merkte op dat het onmogelijk was de mannen en de vrouwen gescheiden te houden. De enige manier om wat aan het aantal geslachtszieken te doen was volgens Brandon een nauwkeurig onderzoek van alle vrouwelijke migranten op de dag van vertrek. Of dit echt zou helpen betwijfelde hij. Volgens hem was een extra keuring bij het type vrouwen dat aan boord was onbegonnen werk 'aangezien de vrouwen zich afgeven met alle schepelingen, Europeanen, Chineezen en Inlanders. Het is ongelooflijk, hoe driest en hardnekkig zij daarbij optreden. Wellicht zal de eenige practische bevredigende bestrijding van dit euvel slechts te vinden zijn door gezinswerving, gepaard gaande met nauwgezette keuring. Wel veel duurder: Maar aan dit soort vrouwen heeft de Kolonisatie minder dan niets."[141]

De Heer Da Costa, opvolger van de heer Brandon als correspondent voor de migratie naar Suriname in Nederlands-Indië, besloot niet veel aandacht te besteden aan de klachten van de heer Brandon. Hij benadrukte dat het niet in zijn bedoeling lag om vrouwen van de straat tot kandidaat-migrant te bombarderen. Zijns inziens was het bestaan van geslachtszieken het logische gevolg van een lange reis waarbij de migranten lange tijd opeengepakt de tijd moesten doorkomen. Ook bij scherpere controle voor vertrek zou de veel voorkomende ziekte volgens hem een noodzakelijk kwaad blijven, temeer daar de bemanning van het schip geen geneeskundig onderzoek onderging. Het aan boord bevinden van één geïnfecteerde kon er voor zorgen dat een groot aantal gezonden gedurende de reis van zes weken geïnfecteerd werden. Bovendien werden de migranten bij aankomst in Paramaribo nogmaals gecontroleerd

140 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 727 Journaal *s.s. Simaloer* 1924
141 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 82, *s.s. Simaloer*, 7 september 1924

en zij konden daardoor geen bedreiging voor de Surinaamse samenleving vormen. Reden tot ingrijpen zag hij daarom niet.

Hetzelfde jaar op zevenentwintig november kwam in Paramaribo het *s.s. Buitenzorg* aan. De gezondheidstoestand aan boord was aanzienlijk slechter geweest dan aan boord van het *s.s. Simaloer*. Tijdens de reis was 2,5 procent, een aantal van elf migranten overleden. Zes volwassenen waren aan broncho pneumonia overleden, een aan pleuritis, twee aan influenza, een jongen aan bronchitis en een meisje aan diarrhee. De doodsoorzaken deden de agent-generaal van het immigratiedepartement te Suriname betwijfelen of er tijdens de reis genoeg op was gelet dat de migranten niet ongekleed op het dek kwamen of met ontbloot bovenlijf op het dek bleven slapen op het moment dat het schip in een koude streek voer. Bij navraag bij de geneesheer-geleider, Dr. Boesnach, kreeg de agent-generaal bevestiging noch ontkenning. De assistent van de geneesheer, de heer Becker, gaf daarentegen te kennen dat hij tijdens de reis zijn handen vol had gehad aan het behandelen van de zieken en er niet steeds op had kunnen letten waar de migranten sliepen. De tien mandoers die deze taak op zich hadden kunnen nemen waren al enkele dagen na vertrek ongeschikt gebleken en ontslagen. De geneesheer-geleider had echter geen nieuwe mandoers aangesteld. Bovendien bleek dat de geleider oogluikend had toegestaan dat de bemanningsleden van het schip zich inlieten met de vrouwelijke emigranten en zonder toestemming het vrouwenverblijf hadden betreden.[142]

Gealarmeerd door deze verklaringen had de agent-generaal de geneesheer om zijn journaal gevraagd zodat hij dat diezelfde avond nog zou kunnen lezen en de geneesheer de volgende dag om toelichting op het verslag zou kunnen vragen. De scheepsarts had het journaal in eerste instantie niet af willen geven omdat hij naar eigen zeggen nog niet klaar was met het verslag. Na het lezen van het journaal van de geneesheer deelde de agent-generaal de geneesheer-geleider mee dat hij de indruk had gekregen dat het aan boord van de *Buitenzorg* ‘een janboel’ was geweest. Op de vraag of de geneesheer wel voldoende steun van de gezagvoerder had gekregen om ‘tegen het équipagepersoneel zoodanige maatregelen te treffen, dat zij van de immigrantenvrouwen afbleven’ antwoordde Dr. Boesnach dat de kapitein volgens hem gedaan had wat hij kon maar dat de migrantenvrouwen de getroffen maatregelen hadden tegengewerkt.[143]Ondanks de waardering die de geneesheer uit had gesproken voor de gezagvoerder had hij in zijn journaal genoteerd dat ze tijdens de reis ‘door al het gescharrel en verkeer van eenige officieren, manschappen en Javaansche bedienden met

142 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 82, 20 december 1924, p. 3-5.
143 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 82, 20 december 1924, p. 5.

een troepje echte lichtekooien' oneindig veel last hadden gehad.[144] Ontstemd over deze opmerking had de kapitein navraag gedaan bij de geneesheer. Deze had daarop verduidelijkt dat hij met 'officieren' het ondergeschikte Europese personeel in de machinekamer, de bootsman, de timmerman, de matrozen en de inlandse bedienden had bedoeld.[145]

Het bezwaarschrift dat later door de bootsman van het *s.s. Buitenzorg*, de heer J. Visser, bij de agent-generaal werd ingediend, bevestigde de vermoedens van de agent-generaal dat de reis niet naar behoren was gelopen en dat de geleider zijn taak niet naar behoren had uitgevoerd. De verschillende aantijgingen die de bootsman had gedaan waren echter moeilijk te bewijzen. De migrante die volgens de bootsman het bed gedeeld zou hebben met de kapitein had beslist ontkend. Ook de migrante waarvan door de bootsman was gezegd dat zij als mandoeres was ontslagen omdat zij had geweigerd de assistent-geleider ter wille te zijn bevestigde dit niet. Een derde migrante reageerde echter wel bevestigend op de verklaring van de bootsman dat zij twee nachten bij de geneesheer-geleider had geslapen. Ook de geneesheer-geleider bevestigde dit. Hij zei echter een legitieme reden te hebben; de migrante had tijdens zijn nachtronde geklaagd pijn in haar borst te hebben waarna hij haar voor onderzoek om 11 uur 's avonds in zijn hut had gehad.[146] Harde bewijzen kon de agent-generaal dus niet geven en verder dan het geven van advies aan het Algemeen Delisch Emigratiekantoor, dat nu ook de werving van arbeidsmigranten voor Suriname op zich had genomen, kon hij dan ook niet gaan. Hij schreef A.D.E.K. dat hij het niet raadzaam achtte Dr. Boesnach nog eens te belasten met het geleiden van transporten met emigranten naar Suriname. Tegen een hernieuwde aanstelling van de assistent Becker bestond bij de agent-generaal echter geen bezwaar. Met uitzondering van de bootsman was de algemene mening aan boord van de *Buitenzorg* geweest dat hij buitengewoon hard en goed gewerkt had. Hoewel de agent-generaal het natuurlijk afkeurde dat hij bij vertrek van Priok 'zich niet had weten te matigen in het biertjes drinken tydens hy van zyne vrienden afscheid nam.' Op bescheiden toon voegde de agent-generaal daaraan toe dat het zijns inziens, in het belang van de transporten, aanbeveling zou verdienen, 'zoo eenigszins mogelyk', steeds geneesheer-geleiders en assistenten aan te stellen die ervaring hadden in het migrantenvervoer.[147]

Het lijkt erop dat het verloop van de reizen per *s.s. Simaloer* en per *s.s. Buitenzorg* gedeeltelijk afhankelijk was van de geneesheer-geleider en de invulling die hij gaf aan de

144 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 82, 20 december 1924, p. 5.
145 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 82, 20 december 1924. p. 5.
146 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 82, 20 december 1924, p. 9.
147 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 82, 20 december 1924, p. 10.

bestaande regelgeving. Als de geleider aan boord van de *Buitenzorg* er, zoals de geleider aan boord van de *Simaloer* wel had gedaan, streng op had gelet dat de migranten zich warm kleedden en niet op het dek sliepen had de sterfte van elf migranten door griep waarschijnlijk voorkomen kunnen worden. Opvallend is echter dat, hoewel de sterftepercentages van beide reizen verschillen, de ziektepercentages niet zo blijken te verschillen. Van de 613 migranten aan boord van de *Simaloer* moest vierentwintig procent in Paramaribo in het hospitaal worden opgenomen. Van de *Buitenzorg* werd bij aankomst van de 522 migranten achtentwintig procent ziek bevonden. Huidziektes en geslachtsziektes waren aan boord van de *Simaloer* de meest voorkomende ziektes geweest. Waar de migranten van de *Buitenzorg* aan leden is helaas niet precies bekend. Gezien het verslag is het waarschijnlijk dat ook zij voornamelijk aan geslachtsziektes leden. De agent-generaal pleitte na deze reizen daarom ook nogmaals voor een strenge keuring voor de inscheping op Java en het treffen van maatregelen zodat het scheepspersoneel bij de migrantenvrouwen weg zou blijven. Mocht dit niet mogelijk zijn dat zou door een strenger toezicht in de depots op Java misschien voorkomen kunnen worden dat 'gepronnonceerde sletten' met de transporten meegingen zoals volgens de agent-generaal bij de transporten *Simaloer* en *Buitenzorg* het geval was geweest. Daarnaast was gebleken dat de bemanning bij beide reizen de verleiding van zoveel vrouwen niet had kunnen weerstaan. Naar aanleiding van beide reizen schreef de agent-generaal te Suriname dat bij herhaling was gebleken dat niet streng genoeg werd opgetreden tegen de bemanning die de emigratieordonnantiën overtrad. Hij verzocht daarom A.D.E.K. er bij de vertegenwoordigers van de stoomvaartmaatschappijen op aan te dringen dat er strenge orders werden gegeven aan de kapiteins.[148] Om zijn taak goed uit te kunnen voeren was de geleider afhankelijk van verschillende factoren. De gezagvoerder was verantwoordelijk voor het gedrag van zijn bemanning. Hij alleen kon hen straffen. Als de gezagvoerder zijn bemanning niet onder controle had kon dat voor veel overlast zorgen en werd de geleider bemoeilijkt in zijn werkzaamheden. Om een groep van gemiddeld zeshonderd personen te verzorgen was het daarnaast belangrijk dat de geleider capabele mandoers tot zijn beschikking had. De mandoers bleken echter vaak ongeschikt voor hun werk. Niet verwonderlijk gezien het feit dat de selectie van de mandoers uit de losse pols geschiedde. Voor het aanstellen van mandoers waren geen vereisten. Per vijfentwintig migranten moest simpelweg een persoon aangesteld werden die verantwoordelijk was voor de rest van de groep. Ook de keuring voor vertrek bleef een zeer belangrijke factor. Hoe strenger deze was, des te gezonder waren de migranten bij vertrek en des te kleiner was het risico op verspreiding van ziektes.

148 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 82, 20 december 1924, p. 15.

7.4 Klachten van migranten

In de Koloniale Verslagen staat over verschillende reizen gemeld dat de migranten er bij aankomst in Paramaribo gezond uitzagen en geen klachten hadden over de behandeling aan boord en de reis. Uit het archief van de agent-generaal van het immigratiedepartement te Suriname blijkt echter dat migranten wel degelijk klachten hadden. Kennelijk werden deze klachten niet serieus genomen en vond men het niet de moeite van het vermelden waard. Niet verwonderlijk gezien de vooroordelen over 'het Javaansche ras' die de Europeaan er in deze tijd op na hield. 'Het Javaansche volkskarakter gelijkt op een amalga van leugen en bedrog', aldus de agent van de NHM. Aan de door de migranten in Paramaribo geuite klachten dat zij opgelicht waren door de wervers op Java hechtte hij dan ook geen waarde.[149] Ook Soesman adviseerde de agent-generaal van het immigratiedepartement te Suriname dat hij zich maar beter niet kon storen aan de 'verschillende praatjes der migranten'. Als hij dat zou doen zou het einde volgens Soesman niet te overzien zijn omdat 'als deze lieden maar enigszins zouden merken dat aan hun praatjes gehoor werd gegeven, zij successievelijk allen wat te reclameren zouden hebben en zouden trachten daaruit munt te slaan.'[150]

149 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 30, reactie door de NHM op vermoeden van de agent-generaal dat de premien in de zakken van de wervers verdwijnen. Semarang,23-01-1899.
150 Nationaal Archief Suriname, archief Immigratiedepartement, Inv.nr. 30, Brief Firma Soesman aan de NHM waarin hij afraad de premien te verlagen omdat migranten dan al helemaal Deli zullen verkiezen boven Suriname. Semarang, 31-01-1899.

Conclusie

Als één van de laatste koloniale mogendheden schafte Nederland in 1863 de slavernij af. In de vorm van Javaanse contractarbeid kon het instituut slavernij echter in verkapte vorm tot 1930 voortbestaan. De afschaffing van de slavernij gebeurde niet vanuit de ideologische overtuiging dat slavernij 'fout' was. Een grote abolitionistische beweging was er in Nederland niet en de interesse van de Nederlandse bevolking in het thema was miniem. De arbeidersnood in Suriname was groot. Tot grote opluchting van de Surinaamse plantagehouders kwam de Nederlandse regering met de Britse regering overeen dat Nederlandse ondernemers in Brits-Indië contractarbeiders mochten werven.

De migratie van contractarbeiders uit Java kwam tot stand na lang aandringen van de Nederlandse Handelsmaatschappij. De NHM was van de aanvoer van goedkope arbeid naar Suriname afhankelijk voor het succes van haar plantage Mariënburg en haar belang bij een zo goedkoop mogelijke aanvoer van zo goedkoop mogelijke arbeiders was dan ook groot. In Java ondervond de NHM geen hinder van strenge regulering door de Britse regering die van toepassing was op contractarbeiders uit Brits-Indië. De Nederlandse regering onttrok zich aan elke verantwoordelijkheid ten aanzien van de migratie van Javaanse contractarbeiders naar Suriname en liet de organisatie aan de NHM over.

Een fiasco kon dan ook niet uitblijven. Het eerste grote transport, dat per het *s.s. Voorwaarts,* verliep rampzalig. Door een onvoldoende keuring voor de migranten scheep gingen werden ze ziek aan boord gezet. Het schip van de Stoomvaartmaatschappij Nederland was ontoereikend voor het vervoer van een dergelijke grote groep contractarbeiders. De SMN had dan ook geen enkele ervaring met het transport van migranten. Bovendien bleken de gezagvoerder en de geneesheer-geleider incapabel te zijn. De reis die voor veel migranten fataal was geworden had geen enkele consequentie voor de betrokkenen. De NHM en de gezagvoerder en geleider wezen elkaar als de schuldige aan. Het was praktisch onmogelijk om iemand verantwoordelijk te stellen voor het gebeurde omdat er voor aanvang van de reis geen duidelijke verantwoordelijken waren aangewezen. De na de reis van de *Voorwaarts* haastig opgestelde regels waren streng genoeg om een succesvolle overtocht te kunnen garanderen. Waterdicht waren deze regels zeker niet. Alle schepen van de Rotterdamse Lloyd en de Stoomvaartmaatschappij Nederland die via Amsterdam voeren waren van de regels voor transport vrijgesteld. Het zal niet toevallig zijn geweest dat alle schepen na de

uitvaardiging van de regels via Amsterdam voeren. Bovendien bleek al snel dat besparen op de kosten belangrijker werd bevonden dan het handhaven van de regels. Op de tolk en de werving werd al twee jaar na de invoering van de bepalingen ten aanzien van het migrantenvervoer bezuinigd.

Pas na het rapport van H. van Vleuten leek enige verandering in te treden. De agent-generaal van het immigratiedepartement te Suriname had om het onderzoek verzocht vanuit de overtuiging dat het onderzoek de negatieve berichten in de pers over de Javaanse migratie naar Suriname zou ontkrachten. Dat de uitkomst van het rapport zeer negatief was heeft hem moeten doen inzien dat het treffen van maatregelen ter verbetering van de omstandigheden van de contractanten noodzakelijk was. Hij verzocht de stoomvaartmaatschappijen om migranten van zoet water te voorzien ter voorkoming van huidziektes, trachtte via de geneeskundig inspecteur E.A. Koch meer bewustwording te creëren over het belang van hygiëne in de bestrijding van anchylostomiasis en liet de Firma Soesman verplichten tot de verstrekking van *katjang idjoe* (mungbonen) als voedingssupplement tijdens de reis om beriberi te voorkomen Deze maatregelen bleken echter onvoldoende. Het was onmogelijk genoeg zoet water mee te nemen als drink- en waswater voor vijfhonderd migranten. Zolang de migranten in Java met ziektes als beriberi en anchylostomiasis onder de leden aan boord kwamen, zou het onmogelijk blijven het percentage migranten dat ziek in Suriname aankwam te doen dalen. Tijdens de reis leefden veel migranten in een kleine ruimte en was het moeilijk de verspreiding van ziektes tegen te gaan. De zeeziekte, waar veel Javanen last van hadden, maakte behandeling van de ziektes zeer moeilijk. Aan boord van de schepen bleven migranten onveranderd met geslachtsziektes, anchylostomiasis, beriberi en huidziektes kampen.

De bevindingen van Van Vleuten, Van Vollenhoven en de geneeskundig inspecteur E.A. Koch moeten ook de agent-generaal van het immigratiedepartement te Suriname en de geneeskundig inspecteurs hebben doen realiseren dat een strengere geneeskundige keuring voordat de migranten aan boord van de schepen werden gebracht essentieel was om het ziektepercentage te kunnen terugdringen. Naar de roep om een strengere keuring werd echter nauwelijks geluisterd. De arbeidersnood was zo hoog dat het dreigement van de wervingsagent Soesman om bij verhoging van de eisen op te stappen als emigratieagent doeltreffend werkte. Zijn argument dat de werving bij een verscherping van de eisen ondoenlijk zou worden vanwege de concurrentie van de werving van arbeiders voor Sumatra moet zwaar hebben gewogen bij de keuze om de keuringseisen niet te verhogen. Ook het feit dat het advies van Inspecteur Koch om bepaalde ziektes als trachoom en anchylostomiasis

niet aan boord van de schepen maar voor het vertrek te behandelen in de wind werd geslagen had te maken met de angst van de gouverneur van Suriname dat er in Suriname een te groot tekort aan arbeiders zou ontstaan. Dit had tot gevolg dat, hoewel de reis naar Suriname aanzienlijk langer was dan naar Sumatra, de migranten die naar Suriname gingen aan lagere eisen hoefden te voldoen dan de migranten die naar Deli vertrokken. Dat het percentage met ziektes geïnfecteerde migranten aan boord van de schepen naar Suriname groter was en de reis langer, had tot resultaat dat de ziektes zich onder de migranten in de depots en aan boord van de schepen snel verspreidden. De regelmatige aanvoer van voldoende arbeiders werd belangrijker bevonden dan het welzijn van de migranten. Hierdoor waren de omstandigheden aan boord van de schepen slechter dan zij hadden hoeven zijn en kwamen veel migranten lijdend aan geslachtsziektes, huidziektes, anchylostomiasis of beriberi in Suriname aan.

Men was bovendien zuinig met investeringen. Zolang het niet zeker was dat de migratie van Javanen ook in de toekomst via Batavia zou verlopen werd niet de moeite genomen te investeren in een depot dat aan de eisen voor een dergelijk verblijf zou voldoen met alle gevolgen van dien. Ook in Semarang werd pas zeer laat geïnvesteerd in een depot en het is de vraag of het beschreven bouwplan in de praktijk is gehandhaafd. Net als de zwarte slaaf behoorde de Javaanse contractarbeider volgens de kolonisator tot een minderwaardig ras. De klachten die de migranten hadden na de reis werden over het algemeen niet serieus genomen onder het mom van raciale vooroordelen waarmee het begin van de twintigste eeuw overigens doorspekt was.

Ook zonder onderhevig te zijn aan de door Piet Emmer genoemde abolitionistische invloeden is het mogelijk om de omstandigheden waaronder Javanen naar Suriname gebracht werden beneden alle peil te noemen. De enige verandering in denken na de afschaffing van de slavernij was de toename van de politieke correctheid. Puur afgaande op de Koloniale Verslagen zou namelijk de conclusie getrokken kunnen worden dat de migranten onder de meest ideale omstandigheden naar Suriname werden vervoerd. De manier van verslaglegging was echter puur uit eigenbelang. De Nederlands-Indische Regering kon haar verleende toestemming tot migratie van Javanen elk moment intrekken en dit zou het einde van de aanvoer van goedkope arbeid betekend hebben.

De Javaanse contractarbeid was niets anders dan slavernij in een nieuw jasje. De manier waarop de gouverneur van Suriname, de NHM en de Nederlandse regering dachten en handelden ten aanzien van contractarbeid verschilde niet zoveel van de manier waarop men

een halve eeuw daarvoor over slaven had gedacht. Er had geen omslag in denken plaatsgevonden onder de Nederlandse bewindhebbers en particulieren. Economische argumenten gaven de doorslag bij het wel of niet invoeren van bepaalde maatregelen die het welzijn van de migranten zouden kunnen verbeteren. Op papier was de slavernij weliswaar in 1863 afgeschaft, maar in de praktijk nog lang niet.

Tabellen

Tabel I: Ziekte- en sterftepercentage per reis

Scheepsnaam	**Aankomstdatum**	**aantal**	**ziekte**	**sterfte**
Prins Alexander & Prins Willem II	8/9/1890	94	11%	3%
s.s. Voorwaarts	6/16/1894	593	47%	11%
s.s. Sumatra	5/5/1897	727	36%	2%
Koningin Wilhelmina & Prins Willem IV	7/24/1897	94	13%	1%
Prinses Marie & Prins Willem V	10/1/1897	94	6%	0%
Oranje Nassau & Prins Willem IV	7/31/1897	64	13%	2%
Burgemeester den Tex & Oranje Nassau	7/18/1898	100	13%	1%
Prinses Amalia & Prins Willem IV	9/19/1898	188	9%	3%
Prins Willem & Prins Frederik Hendrik	8/18/1898	122	17%	2%
Prins Hendrik & Prins Frederik Hendrik	8/13/1898	114	14%	1%
Koningin Regentes & Prins Maurits	9/19/1898	118	16%	3%
Prinses Amalia & Prins Willem I	10/19/1899	54	50%	2%
Koning Willem I & Prins Willem I	17-6-1900	*	*	*
Prinses Sophia & Prins Willem IV	17-6-1900	*	*	*
Floris & Prins Willem II	17-6-1900	*	*	*
Koningin Regentes & Oranje Nassau	17-6-1900	*	*	*
Prins Alexander & Prins Willem III	17-6-1900	*	*	*
Prins Frederik Hendrik	17-6-1900	*	*	*
Bali & Prins Maurits	17-6-1900	*	*	*
TOTAAL 1900		1375	31%	2%
Madura & Prins Willem II	1-7-1901	*	*	*
Koning Willem II & Oranje Nassau	1-7-1901	*	*	*
Malang & Prins Willem III	1-7-1901	*	*	*
Prins Hendrik & Prins Frederik Hendrik	1-7-1901	*	*	*
Koning Willem I & Prins Frederik	1-7-1901	*	*	*
Ardjoenno & Prins Willem V	1-7-1901	*	*	*
Koning Willem II & Prins Willem II	1-7-1901	*	*	*

Prins Willem I & Timor	1-7-1901	*	*	*
TOTAAL 1901		1324	26%	2%
Timor & Prins Willem III	1-8-1902	231	20%	2%
Ambon & Prins Willem II + Prins Willem III	18-7-1903	332	14%	1%
Timor & Prins Willem IV	18-7-1903	286	31%	1%
Floris & Prins Willem V	13-8-1904	170	24%	1%
Ambon & Prins der Nederlanden	24-9-1904	75		
Ambon & Prins Frederik Hendrik	2-7-1905	176	14%	1%
Soembawa & Prins Willem I	2-7-1905	161	27%	
Bali & Prins der Nederlanden	2-7-1905	195	23%	2%
Madura & Prins der Nederlanden	30-7-1906	199	22%	1%
Ambon & Prins Willem II	30-7-1906	186	33%	
TOTAAL 1906		383	27%	
Ambon & Prins Maurits	16-6-1907	*	*	
Bali	15-5-1907	*	*	
Floris & Prins Frederik Hendrik	16-6-1907	*	*	
Besoeki & Prins Willem II	16-6-1907	*	*	
Djokja & Prins Willem I + Prins Maurits	16-6-1907	*	*	
Djokja	10-6-1907	*	*	
TOTAAL 1907		1242	33%	
Sumatra & Prins Willem IV	13-1-1908	*	*	*
Malang & Prins Frederik Hendrik	13-1-1908	*	*	*
Solo & Prins Willem I	13-1-1908	*	*	*
Bali & Prins der Nederlanden	13-1-1908	*	*	*
Kediri	13-1-1908	*	*	*
TOTAAL 1908		152	66%	1%
Kediri & Prins Frederik Hendrik	16-6-1909	*	*	*
Banda & Prins Willem I + Prins Maurits	16-6-1909	*	*	*
TOTAAL 1909		648	44%	0%
Solo & Prins der Nederlanden	26-7-1910	*	*	
Madura & Prins Willem IV	26-7-1910	*	*	
TOTAAL 1910		471	68%	
Medan & Prins Willem I	25-6-1911	*		
Bali & Prins Frederik Hendrik	25-6-1911	*		
TOTAAL 1911		487		
Djebres & Prins Willem I	20-7-1913	*	*	

Bali & Prins Frederik Hendrik	20-7-1913	*	*	
TOTAAL 1913		378	78%	
Besoeki & Oranje Nassau	28-9-1914	173	38%	
Rotti	10-1-1917	593	95%	0%
Buitenzorg	28-4-1917	595	70%	0%
Sitoebondo	23-8-1918	604	72%	1%
Karimata	25-12-1918	571	12%	0%
Djember	20-5-1919	569	25%	4%
Karimoen I	22-6-1919	310	19%	0%
Rotti II	18-10-1919	611	42%	
Madioen I	22-12-1919	632	30%	1%
Karimoen II	11-2-1920	619	20%	0%
Merauke I	27-3-1920	782	30%	1%
Buitenzorg II (Bogor)	26-4-1920	745	29%	5%
Roti III	6-6-1920	755	24%	1%
Madioen II	28-8-1920	717	36%	0%
Banda (2e x)	25-2-1922	812		1%
Madioen III	26-8-1922	1198		0%
Chenab	16-9-1923	659		0%
Simaloer I	1-10-1924	613	24%	
Buitenzorg III	27-11-1924	522	28%	2%
Blitar	17-6-1925	561	35%	0%
Samarinda	13-9-1925	561	24%	0%
Karimoen III	24-10-1925	561	19%	0%
Sitoebondo (2e x)	24-5-1926	648	18%	1%
Krakatau	30-9-1926	714	17%	1%
Kangean	18-7-1927	942	34%	1%
Madioen IV	24-9-1927	793	29%	29%
Sembilan	18-6-1928	784	0%	0%
Merauke II	18-8-1928			
Simaloer II	7-10-1928			
Buitenzorg IV	11-11-1928			
Djambi	9-5-1929	527	51%	51%
Simaloer III	7-7-1929	315	48%	48%
Djember (2e x)	15-9-1930			
Simaloer IV	17-9-1930	150 gezinnen		
Kota Gede	13-12-1939			

Tabel II: De meest voorkomende ziektes per reis

Anch= anchylostomiasis

Gesl=geslachtsziektes

Hui = huidziektes

Sch = schurft

Nie= nieraandoening

Bro= bronchitis

Bof = bof

Ber= beriberi

Syp= syphilis

Tra= trachoom

Scheepsnaam	**Aankomstdatum**	**Anch**	**Gesl**	**Hui**	**Exc**	**Sch**	**Nie**	**Bro**	**Bof**	**Ber**	**Syp**	**Tra**
Timor & Prins Willem III	1-8-1902	96%										
Ambon & Prins Willem II + Prins Willem III	18-7-1903											
Timor & Prins Willem IV	18-7-1903											
Floris & Prins Willem V	13-8-1904		12%									
Ambon & Prins der Nederlanden	24-9-1904											
Ambon & Prins Frederik Hendrik	2-7-1905		25%									
Soembawa & Prins Willem I	2-7-1905		44%									
Bali & Prins der Nederlanden	2-7-1905		53%									
TOTAAL 1906												
TOTAAL 1907		6%	43%	33%						3%		

TOTAAL 1908												
TOTAAL 1909		6%	22%	55%						5%		
TOTAAL 1910		34%	22%	30%						4%		
TOTAAL 1911												
TOTAAL 1913		56%	25%						7%	3%		
Besoeki & Oranje Nassau	28-9-1914	48%	34%	8%				6%		2%		
Rotti	10-1-1917	68%	17%	0%				2%		1%		2%
Buitenzorg	28-4-1917	54%	44%	3%				2%		0%		
Sitoebondo	23-8-1918							0%				
Karimata	25-12-1918											
Djember	20-5-1919		59%	2%				17%		0%		
Karimoen I	22-6-1919		60%	12%				7%				
Rotti II	18-10-1919		46%	45%				0%				
Madioen I	22-12-1919		54%	34%				3%				
Karimoen II	11-2-1920		78%	12%				1%				
Merauke I	27-3-1920		63%	27%				3%				
Buitenzorg II (Bogor)	26-4-1920		57%	23%				11%				
Roti III	6-6-1920		59%	24%				2%				
Madioen II	28-8-1920		51%	43%				0%		1%		
Banda (2e x)	25-2-1922											
Madioen III	26-8-1922											
Chenab	16-9-1923											
Simaloer I	1-10-1924		25%	32%		3%	5%	3%	1%	0%		
Buitenzorg III	27-11-1924						0%	0%				
Blitar	17-6-1925	1%	26%	26%		2%	6%	6%	6%			
Samarinda	13-9-1925	1%	37%	16%		5%	8%	8%			1%	
Karimoen III	24-10-1925	3%	33%	10%		1%	8%	13%	19%			
Sitoebondo (2e x)	24-5-1926	1%	21%	10%		3%	17%	19%				
Krakatau	30-9-1926		50%	10%		2%	5%					
Kangean	18-7-1927		15%	19%		0%	7%					

Madioen IV	24-9-1927	1%	27%	18%		1%	5%					
Sembilan	18-6-1928					0%	0%					
Merauke II	18-8-1928					0%	0%					
Simaloer II	7-10-1928					0%	0%					
Buitenzorg IV	11-11-1928					0%	0%					
Djambi	9-5-1929		15%	13%	7%	11%	0%					
Simaloer III	7-7-1929		21%	9%	8%	3%	0%					
Djember (2e x)	15-9-1930					0%	0%					
Simaloer IV	17-9-1930					0%	0%					
Kota Gede	13-12-1939											

Literatuur

Indische Mercuur 1890-1928

Koloniale Verslagen 1819-1931

Nationaal Archief

Archief Stoomvaart Maatschappij Nederland

Inv. nr. 211

Surinaams Archief

Archief Immigratiedepartement

Inv.nr. 20-32, ingekomen stukken en minuten van uitgaande stukken, 1894-1900

Inv.nr. 51-59, ingekomen stukken en minuten van uitgaande stukken, 1908-1910

Inv.nr. 80-84, ingekomen stukken en minuten van uitgaande stukken, 1922-1925

Inv.nr. 673, Stukken betreffende de Javaanse immigratie (werving) 1908, 1917

Inv.nr. 726, Aangevoerde Immigranten 1925-1929

Invnr. 1130, Stukken betreffende de geneeskundige keuringen der immigranten 1918

Inv.nr. 727, Enkele scheepsjournalen 1924-1929

Bhagwanbali, R., *Contracten voor Suriname, arbeidsmigratie vanuit Brits-Indië onder het indentured-labourstelsel, 1873-1916* (Nijmegen, 1950).

Carter, M., ‘Indian indentured migration and the forced labour debate’, in; *Itinerario* 21 (1) (1997), 52-61.

Eijgenraam, M.J., ‘Menschlievenheid en eigen belang, de behandeling van de slaven aan boord van de schepen van de M.C.C.’, *Archief van het Zeeuws genootschap (1990).*

Emmer, P., ‘Caribbean plantations and indentured labour, 1640-1917: a constructive or destructive deviation from free labour market’ in: *Itinerario* 21 (1) (1997), 73-97.

Emmer, P. & R. Shlomowitz, ‘Mortality and the Javanese Diaspora’, in: *Itinerario* 21 (1) (1997), 125-136.

Hoefte, R., *De betovering verbroken, de migratie van Javanen naar Suriname en het rapport-van Vleuten (1909)* (Dordrecht 1990).

Kale, M., ‘Making a labour shortage in post-abolition British Guyana’, in: *Itinerario* 21 (1) (1997), 62-72.

Klaveren, M., van, ‘Death among Coolies: mortality of Chinese and Javanese labourers on Sumatra in the early years of recruitment, 1882-1909’, in: *Itinerario* 21 (1) (1997), 111-123.

Mangoenkarso, P., *De komst van de Javanen in Suriname en de achtergronden* (2000) http://www.javanen.org/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=70. (30-01-2009).

Northrup, D., *Indentured labor in the age of imperialism, 1834-1922* (Cambridge 1995).

Tinker, H., *A new system of slavery, The export of Indian labour overseas 1830-1920* (Oxford 1974).