

LASKAREN IN ZAANDAM

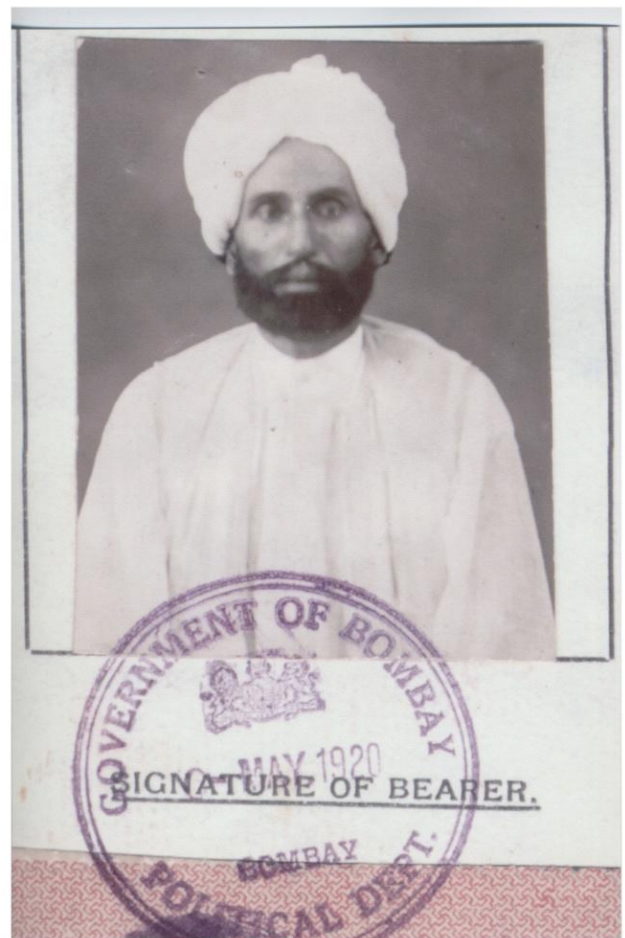
GLOBALISERING EN VREEMDELINGEN

In 1917 verscheen de dichtbundel 'een tuin op 't Noorden' waarin het tien coupletten lange gedicht 'Laskaren in Zaandam'¹ werd opgenomen. In het eerste couplet worden drie schamel geklede Aziatische zeelui voorgesteld die lopen over de Zuiddijk in Zaandam. In de volgende coupletten worden zij door een menigte nieuwsgierige Zaandamse kinderen gevolgd.

In een winkel probeert een van de Laskaren zonder succes iets te verkopen. Als de baldadige jeugd steeds verder opdringt, struikelt een klein joch. Een van de Laskaren troost hem en geeft het ventje de kostbaarheid die hij in de winkel wilde verkopen: een gekleurde schelp. In de laatste twee coupletten ziet de dichter zich zélf als een Laskaar van het woord. De mensen vinden hem maar een brabbelaar en een schooier. Zijn gedichten worden versmaad, zoals de schelp van de Laskaar. Maar zijn beloning is, dat hij zijn dromen vol pracht met kinderen mag delen.² Het gedicht roept de nodige vragen op. Wie was de dichter? Wat zijn Laskaren? En hoe kwamen ze in Zaandam terecht?

DICHTENDE LERAAR

Het gedicht werd in 1912 geschreven door Willem van Doorn, die sinds 1903 leraar Engels was op het Gemeentelijk Lyceum (nu Zaanlands Lyceum). Van Doorn werd in 1875 in Arnhem geboren en bracht zijn jeugd door in West-Brabant. In 1893 werd hij onderwijzer in Breda. Daarna kwam hij via Hilversum, waar hij de acte middelbaar onderwijs behaalde, in Zaandam. Hij was actief in de SDAP en schreef onder andere in 'de Volkstribuun'. In 1932 promoveerde hij en een jaar later werd hij privatdocent aan de Gemeente Universiteit in Amsterdam. Hij was boekcriticus van de Groene Amsterdam en schreef jeugdboeken, bloemlezingen en een leerboek Engels. In 1939 ging hij als leraar met pensioen.³



*Foto uit het monsterboekje van een Brits-Indische zeeman. Voor de tweede wereldoorlog bestond een kwart van het aantal schepelingen op Britse schepen uit z.g.n. Laskaren. Die waren afkomstig uit de gebieden in het British Empire aan de Indische Oceaan.
(afbeelding via Dennis Afeary, vrijwilliger op de Elfin).*

ZEELIEDEN

Laskaren zijn Aziatische zeelieden. De Portugezen maakten al in de vijftiende eeuw gebruik van hen als loods. De naam van de Laskaren komt waarschijnlijk van het Perzische woord 'lashkar', dat 'militair' betekent. De Engelse 'East India Company' had al Laskaren in dienst. Dat van Doorn zich door Aziatische zeelui in Zaandam liet inspireren, is niet zo vreemd. Zaandam was tot aan de Eerste Wereldoorlog een belangrijke invoerhaven van rijst uit Oost-Azië. In het gedicht komen namen voor als Rangoon, Bassein, Bombay en Madras. Dat waren ook de namen van nieuwe pakhuizen die in de Zaanstreek verrezen. In de Havenbuurt van Zaandam zijn naast de Archangel-, Riga-, en Wiborgstraat, ook de Rangoon-, Bangkok- en Basseinstraat te vinden. Pakhuizen in de monumentale fabriekswand aan de Zaan in Wormer dragen namen als Saigon, Bassein en Java. De stoomrijstpellerij was een van de belangrijkste takken van nijverheid in de Zaanstreek. Dit is nu grotendeels vergeten, ofschoon Lassie Toverrijst nog steeds uit Wormer komt. Omdat een belangrijk deel van het Zaanse industriële erfgoed stamt van de stoomrijstpellerij, wordt de Zaanse geschiedenis van rijst opnieuw beschreven.⁴



Een paddieboot in Rangoon

AZIË: WERELDDEEL VAN DE RIJST

De geschiedenis van Europa staat volgens de historicus Braudel in het teken van tarwe, meel en brood. De Aziatische beschavingen worden door hem de 'beschavingen van de rijst' genoemd.⁵ Maar in de loop van de eeuwen verwierf rijst zich ook een aandeel in het voedselpakket van de Europeanen, als een versterkend middel voor zieken en als lekkernij. In de eerste helft van de negentiende eeuw werd de rijstconsumptie geleidelijk groter, maar zij was nog niet van grote betekenis.⁶ In de periode 1825-1829 importeerde Nederland per jaar gemiddeld 9.000 ton ongepelde rijst. Vanaf 1828 werd op de Amsterdamse beurs ook rijst uit Java verhandeld. De eerste stoomrijstpelmolen werd in 1831 in Amsterdam in gebruik genomen. Tot 1850 steeg de invoer tot 21.000 ton per jaar. In periodes met slechte aardappeloogsten trof men in die tijd Nederlandse zeilschepen aan in de rijstuitvoerhavens van Birma. In 1852 was de jaarlijkse productie van de grootste Amsterdamse pellerij 7.000 ton; vier jaar later was deze productie

verdrievoudigd, maar na de Krimoorlog werd tussen 1865 en 1867 de rijstconsumptie gehalveerd door de komst van goedkoop Russisch graan.

BRITSE VRIJHANDELSZONE

Vanaf ongeveer 1870 vormde het Britse keizerrijk – met India en haar steunpunten Singapore en Hong Kong – een vrijhandelszone. In die zone was rijst het belangrijkste handelsproduct. Birma kwam ook in de Engelse invloedssfeer; er werd daarvandaan steeds meer rijst naar Engeland verscheept. In Europa werd rijst vooral gebruikt voor veevoer, stijfsel en de bereiding van alcohol. Omdat



Het planten van rijst

Engeland een grote importeur van Amerikaans graan was, werd de wereldhandelsprijs van rijst gekoppeld aan die van graan.⁷ Bij de Zaanse pellers lijkt de nadruk te hebben gelegen op de productie van tafelrijst; de toename van rijst in het voedselpakket ging ten koste van boekweit en gerst. De stoomrijstpellerijen waren aanvankelijk gevestigd in Amsterdam. In de Zaanstreek gingen gortpelmolens rijst pellen. Tijdens de bloeiperiode van de Amsterdamse stoomrijstpellerij was er in de Zaanstreek één stoomrijstpellerij, die in 1852 was opgericht.



Tegetableu uit 1915, het jaar waarin het gedicht ontstond. Het symboliseert de globalisering aan het begin van de twintigste eeuw. Te zien zijn het planten en oogsten van de rijst in Azië, het vervoer met de paddieboten op de rivier in Birma, de zeeschepen die de ongepelde rijst naar Europa brachten, de Zaanse windpelmolens en tenslotte de stoomrijstpellerij van Kamphuys in het centrum. Het tableau werd aangeboden aan de directie van stoomrijstpellerij Kamphuys door het personeel.

ZAANSE WINDGORTMOLEN ALS BASIS

De gortpellerij in de Zaanstreek ontstond in de zeventiende eeuw. In 1639 kwam de eerste gortpelmolen in Koog in bedrijf. Blijkbaar was dit bedrijf zó lonend, dat er na enige tijd 121 pelmolens in de Zaanstreek werkzaam waren. Hun product werd niet alleen in het binnenland afgezet, het diende eveneens als proviand voor de zeevaart en werd ook uitgevoerd. Een pelmolen lijkt op een korenmolen. Maar in plaats van maalstenen maakt men in een pelmolen gebruik van pelstenen. Deze stenen ontdoen de korrel van zijn dop zonder hem te vermalen. Het werkende oppervlak van de pelsteen is zijn omtrek. De draaiende steen (de looper) is omgeven door een kuip van pelblik. Dat is dun plaatijzer waarin gaatjes zijn geslagen met de punten naar binnen. De gerstekorrels worden in de nauwe ruimte tussen pelsteen en pelblik meegesleurd door de snelheid van de draaiende steen, maar afgeremd door de puntjes van het pelblik. Om te voorkomen dat de korrels tussen de pelsteen en de legger worden vermalen, bevat de pelsteen aan de onderzijde windkerven die een luchtstroom opwekken van het middelpunt van de steen naar de rand. De pelsteen van een gortmolen is van zandsteen; voor het pellen van rijst gebruikt men een iets hardere steensoort. Voor het pellen is een grote snelheid en veel vermogen noodzakelijk.⁸ Ongepelde gerst ondergaat het pelproces zes maal; het passeert zes 'snedes'. Ongepelde rijst ondergaat een voorbereiding op een kleine maalsteen, het zogenaamde 'paddiën'. Daarna passeert de rijst drie snedes. Na het pellen wordt de rijst gepeetst en gesorteerd op grootte. Desgewenst kan er nog verdere veredeling plaats vinden. Een rijstpelmolen heeft voorts een doppensteen die doppen tot meel kan vermalen.⁹ Het pellen van gerst is nu nog te zien in de windmolen 'Het Prinsenhof' te Westzaan. De eerste windrijstpelmolen in de Zaanstreek was 'De Jonge Voorn' van Albert Vis in Wormerveer. De Zaanstreek telde een groot aantal pellers die zowel gort als rijst pelden in een windmolen. Een aantal kooplieden beproefden hun geluk met stoomrijstpelmolens. Niet al die bedrijven was een lang leven beschoren, maar dat betrof niet 'de grote vijf': Wessanen & Laan, Bloemendael & Laan, Alb. Vis, Cornelis Kamphuys en Klaas Blans.

DE ZAANDAMSE RIJSTHAVEN

In 1876 werden aan het Nieuwe Diep 200.000 balen rijst van honderd kg. voor de Zaan overgeslagen.¹⁰ Na de opening van de Zaandamse zeehaven in 1884 werd de rechtstreekse aanvoer van ongepelde rijst in de Zaanstreek steeds belangrijker. In 1891 mochten pellerijen zich in een goede afzet verheugen; in dat jaar kwamen in de Zaandamse zeehaven achttien schepen uit Brits-Indië, twee uit Japan, twee uit Duitsland en één uit Engeland met rijst aan. In totaal werden er 595.341 balen rijst gelost.¹¹ In 1907 was er een slechte rijsttoogst in Japan; het land moest in plaats van exporteren rijst uit Birma importeren. Hoewel de prijs van ongepelde rijst omhoog ging, was 1907 een recordjaar voor de



'Aladdin', bouwjaar 1885, met rijst uit Brits-Indië, in de haven van Zaandam.

Foto: Gemeente Archief Zaanstad

Zaanse rijstpellers. Over 1909 werd vermeld dat er in Nederland drie miljoen balen rijst werden ingevoerd, waarvan 1,2 miljoen via de haven van Zaandam. De concurrentie op de afzetmarkten werd moeilijker door beschermende maatregelen van importlanden, maar de resultaten bleven gunstig. Na de opening van de Wilhelminasluis te Zaandam konden ook grote binnenvaartschepen met rijst uit andere zeehavens lossen bij de pellerijen. 1911 werd een topjaar doordat door grote droogte in Europa een grote vraag ontstond naar alternatief voedsel en veevoer. De enorme Europese vraag leidde in een aantal rijstproducerende landen tot uitvoerverboden. Er werd nu ook ongepelde rijst aangevoerd uit Midden Amerika. Het jaar 1912 was nog beter. Zaandam werd de grootste rijstinvoerhaven van Europa.¹² De grootste aanvoer kwam uit Rangoon, gevolgd door Bassein, Moulmein, Bangkok en Saigon. In 1913 was er opnieuw een grotere omzet, maar er verschenen wolken aan de horizon: Siam exporteerde voor het eerst rijst naar Europa en Balkanoorlogen bemoeilijkten de export. Een apocrief Zaanse verhaal wil, dat aan het begin van de twintigste eeuw de wereldhandelsprijs van rijst werd vastgesteld aan de Zaanweg in Wormerveer, waar de 'rijstkoning' Cees Laan woonde en de kantoren van Wessanen & Laan, Bloemendael & Laan en de firma Albert Vis waren gevestigd. Deze anekdote is tekenend voor het belang van de Zaanse rijstpellerij die aan het begin van deze eeuw de aloude houtzagerij en olieslagerij in belang was voorbijgestreefd.



Rijstpellerij 'Phenix' van Kamphuis aan de Oostzijde in Zaandam

GETUIGEN VAN DE GLOBALISERING

Veel stoomvaartlijnen stuurden hun stoomschepen, die met Europese industrieproducten naar Azië voeren, op de terugweg langs Birma of Thailand om rijst als retourlading te laden. Daardoor kwamen allerlei schepen van grote Duitse en Engelse rederijen in Zaandam. De Zaanse haven werd verder niet door lijnschepen aangedaan, maar door wildevaart- schepen die vooral hout brachten. De Engelse lijnrederijen hadden moeite om voldoende schepelingen te vinden. Die vond men in India, vooral voor de smerigste baantjes aan boord, zoals dat van stokers en kolentremmers. Daarmee komen we terug bij de Laskaren, die ook bij Nederlandse rederijen in dienst waren. De Laskaren uit

Bron: <http://zaans-industrieel-erfgoed.nl/>

het gedicht van Willem van Doorn kwamen ongetwijfeld van een van de Engelse lijnboten met rijst voor de Zaanse pellerijen. De Laskaren op de Zuiddijk en de rijstboten in de haven waren de zichtbare uitingen van de globalisering aan het begin van de twintigste eeuw. De grote pakhuizen aan de Zaan getuigen daar nog van.

FRAGMENTEN UIT VAN DOORNS GEDICHT OVER DE LASKAREN

*'n Sjoofle, – 'n schunnige, een met een boord.
En ze koetren zo gek, ieder grinnikt die t hoort.
Alle drie – riet; stengelknopen zo smal
Zijn d'r schouder en heup... En ze doen hier zo mal,
Tussen pet en boezroen, jekker, stevel en klomp,
Tussen 't Zaanlandse werkvolk, fors, blond, plomp,
Die tengere donkere Laskaren,
Met 'r koopren kalotje, 't gekste van al,
Als kroon op hun kroezige haren*

*En ruk van de jouwe, jij dichter, dat floers!
Herken die Laskaren; die drie – zijn je broers!
Jij, van 't blonde, van 't harde, van 't heersende ras,
Die Rangoon en Bassein, en Bombay en Madras
Slechts in dromen aanschouwde, Laskaar van 't woord*

¹ Willem van Doorn, 'n Tuin op 't Noorden. Verzamelde gedichten, uitgave Amsterdam S.L. van Looy, 1917. De meeste gedichten waren eerder gepubliceerd in 'De Arbeid' of 'De Beweging'. Een exemplaar van deze dichtbundel is te vinden in het Gemeentearchief Zaanstad.

² De redactie van Zaans Erfgoed werd op dit gedicht opmerkzaam gemaakt door de heer Martin Gruijl.

³ Marjan Schuddeboom, Bekend en onbekend 2. Een aantal biografieën van bekende en onbekende auteurs van jeugdboeken.(Zoetermeer, 2008) p.63-68.

⁴ In de Nieuwsbrief van MBTZ en in 'Met Stoom' heb ik in de jaren 1986- 1992 in verschillende artikelen de geschiedenis van de verschillende stoomrijstpellerijen beschreven. Deze uitgaven zijn in kleine oplage verschenen en voor de meeste lezers van Zaans Erfgoed onbekend.

⁵ F.Braudel, Beschaving, economie, kapitalisme. Deel 1 (Amsterdam, Uitgeverij Contact 1987), p.97 en 136.

⁶ J.Kingma , De Zaanse stoomrijstpellerij: Opkomst en neergang. in: Jaarboek voor de geschiedenis van bedrijf en techniek. Zesde deel (Utrecht,1989)

⁷ A.J.H. Latham, From Competition to Constraint: The International Rice Trade in the Nineteenth and Twentieth Centuries in: Business and economic history Vol 17 (1988) p. 91-102.

⁸ P.Boorsma, Duizend Zaanse Molens (Amsterdam 1967) p. 38-42.

⁹ G. Husslage, Windmolens (Amsterdam,1968) p. 88-91.

¹⁰ Th. van Tijn, Het Noordhollands zeehavengebied voor en na de openstelling van het Noordzeekanaal, Tijdschrift voor Geschiedenis (1966) no.3 p.301.

¹¹ GAZ, Jaarverslagen Kamer van Koophandel Zaanland, 1891-1913

¹² Themanummer rijsthandel van het Duitse tijdschrift Tropenpflanzer augustus 1912.