

2. DE VOOROORLOGSE CHINESE MIGRANTEN IN NEDERLAND

2.1 INLEIDING

Van oudsher zijn Chinezen geëmigreerd naar landen elders in de wereld. Reeds vanaf de tweede helft van de veertiende eeuw vestigden veel handelaren uit Zuid-China zich op verschillende eilanden in de Indische archipel (Cator, 1936:6).

In de loop van de negentiende eeuw breidde de emigratie van Chinezen zich uit naar andere werelddelen, zoals Amerika, Australië en Europa. Verschillende ontwikkelingen lagen daaraan ten grondslag. In de eerste plaats werd de vrij geïsoleerde positie die China door de eeuwen heen had ingenomen, als gevolg van het opkomend westers kapitalisme doorbroken. In de tweede plaats nam de bevolking, met name op het platteland, sterk toe, terwijl er nog nauwelijks grond voor hen beschikbaar was. In de derde plaats oefenden de uitbreiding van de cultures en mijnen in Indië en de Filipijnen en de ontdekking van goud in Californië een grote aantrekkingskracht uit op de Chinese bevolking (Daniels, 1988).

De komst van de eerste Chinese migranten in Nederland dateert van het begin van de 20e eeuw. Veel Chinezen hadden omstreeks de eeuwwisseling werk gevonden als scheepspersoneel op Europese schepen. Af- en aanmonstering van deze zee-lieden vond plaats in steden als Liverpool, Londen en, later ook, Rotterdam en Amsterdam. Langzaam maar zeker ontstonden in deze steden zogenaamde Chinezenkolonies. Voor een aantal van de Chinese migranten zou het verblijf in Nederland een permanent karakter krijgen.

In dit hoofdstuk zal worden ingegaan op de komst van de eerste Chinese migranten in Nederland, hun ervaringen aldaar en hun contacten met de Nederlandse omgeving. Hoewel een aantal van deze migranten vaak optimaal gebruik wist te maken van de hun geboden mogelijkheden, roept de geschiedenis van de vooroorlogse Chinezen in Nederland vooral een beeld op van een migrantenpopulatie die geconfronteerd werd met tegenslagen, armoede, discriminatie en tegenwerking van de kant van de overheid.

2.2 DE EERSTE CHINESE ZEELIEDEN IN NEDERLAND

De aanwezigheid van de eerste Chinese zeelieden in Nederland dateert van 1911. In dat jaar brak er zowel in Amsterdam als in Rotterdam een arbeidsconflict uit tussen de reders en de zeeliedenbonden. De reders konden als gevolg daarvan geen personeel in Nederland werven en zij besloten toen de stakende Nederlandse zeelieden te vervangen door in Engeland afgemonsterde Chinese zeelieden (Zeven, 1987:40). Veel Chinezen gingen op dit aanbod in en trokken naar Amsterdam en Rotterdam, waar zij te werk werden gesteld op Nederlandse schepen. De door de vakbonden uitgeroepen staking liep daardoor tot grote teleurstelling van de initiatiefnemers uit op een mislukking.¹ Een deel van deze Chinese zeelieden bleef ook na de staking in dienst van Nederlandse rederijen. Het aantal Chinezen dat in Nederland bleef, was tot 1918 echter beperkt.

Pas na afloop van de eerste wereldoorlog begon hun aantal te stijgen. Tijdens de oorlogsjaren was er namelijk een groot personeelstekort op de Engelse handelsvloot ontstaan, omdat de Engelse zeelieden voor de militaire dienst werden opgeroepen. In de bestaande vacatures werd voorzien door onder meer Chinese zeelieden uit Hong Kong in dienst te nemen. Gedurende het eerste oorlogsjaar steeg het aantal Chinese zeelieden van 8.000 tot 14.000 en aan het eind van de oorlog bedroeg het aantal Chinese zeelieden naar schatting tussen de 30.000 en 40.000 personen op een totale bemanning van ongeveer 250.000 personen. Na de oorlog moesten de militairen opnieuw een baan zoeken in de burgermaatschappij. Dit aanbod van miljoenen mensen oversteeg de vraag naar arbeidskrachten aanzienlijk. Bovendien vond dit plaats in een periode van naoorlogse recessie. Wat waren de gevolgen daarvan voor de Chinese zeelieden?

Niet alleen de vakbonden protesteerden tegen het feit dat zoveel buitenlanders in dienst waren van de Engelse rederijen, maar ook de publieke opinie keerde zich tegen de aanwezigheid van de Chinese werknemers. De Engelse overheid zag zich vervolgens gedwongen druk uit te oefenen op de werkgevers om een deel van de buitenlandse zeelieden te ontslaan. Het gevolg daarvan was dat in Engeland afgemonsterde Chinese zeelieden het land moesten verlaten. Wel wisten de werkgevers van de Britse overheid gedaan te krijgen dat Chinese zeelieden geworven mochten blijven worden, op voorwaarde dat zij niet in Engeland, maar elders zouden worden afgemonsterd.

¹ Zie Het Zeemansblad, de Uitkijk, 1911, nrs. 25, 27 en 29.

De meest voor de hand liggende havenplaats waar zij konden worden afgemonsterd, was Rotterdam. Sinds 1911 had zich daar immers reeds een bescheiden Chinese kolonie ontwikkeld en aangezien de immigratievoorschriften in Nederland in die tijd nog vrij ruim konden worden geïnterpreteerd, besloten veel Chinese zeelieden, in afwachting van een nieuw arbeidscontract, in Rotterdam te blijven wonen (Zeven, 1987:42). In de bekende havenwijk Katendrecht in Rotterdam had een Chinese koopman in die tijd een sigarenwinkel opgericht en binnen niet al te lange tijd fungeerde deze plek als het eerste Nederlandse wervingsbureau voor Chinese zeelieden.

De vraag naar extra arbeidskrachten was in die jaren aanzienlijk gestegen. Gedurende de oorlogsjaren was de Nederlandse handelsvloot namelijk in omvang gegroeid. Tijdens de crisis in de jaren twintig was er sprake van een tijdelijke terugval, maar daarna bleef de vraag naar scheepspersoneel groeien. In dezelfde periode wisten de Nederlandse zeeliedenbonden zich beter te organiseren en gebruikmakend van de economische opleving waren zij ook in staat gunstiger arbeidsvoorwaarden voor hun eigen leden te realiseren. Deze eisen hadden niet alleen betrekking op hogere lonen, maar betroffen bijvoorbeeld ook de werktijden en de verzorging aan boord van de schepen. De werkgevers stelden daartegenover dat een deel van het Europese stokerspersoneel vervangen diende te worden door Chinese arbeidskrachten. Naar hun mening waren deze Chinese arbeidskrachten beter in staat het zware werk als stoker onder tropische omstandigheden uit te voeren (Van Heek, 1936:17).

Een aantal factoren heeft er aldus toe geleid dat de populatie Chinezen in Nederland na de eerste wereldoorlog in omvang toenam. In de eerste plaats hebben de zeeliedenbonden daarbij een rol gespeeld door betere arbeidsomstandigheden te realiseren voor het Europese personeel. Deze werden ook wettelijk vastgelegd.

In de tweede plaats hebben de ingrepen van de Engelse overheid ervoor gezorgd dat veel Chinese zeelieden voortaan in Rotterdam werden afgemonsterd.

Ten slotte is de maatregel van de reders om in het vervolg Chinese zeelieden als stoker in dienst te nemen van belang geweest. Waarschijnlijk hebben vooral economische motieven bij de werkgevers hierbij een rol hebben gespeeld. De heer Tcheng bewaart er nare herinneringen aan:

“Ik had het geluk als stoker op een boot te kunnen werken. Daar heb ik de kapitein voor moeten omkopen. Als er controle was, moest ik me verstoppen in het kolenhok. We werkten in ploegen om de vuren onder de stoomketels dag en nacht brandend te kunnen houden. Slapen deden we op de kolen. Er was nauwelijks frisse lucht. Op het dek mochten we niet komen. Na maanden varen en vele omzwervingen in Europa kwam ik eindelijk in Nederland aan.” (KIT, 1986:16)

Rond 1927 waren er ruim 3.200 Chinezen als stoker of matroos werkzaam op Nederlandse schepen. Het merendeel van hen, ruim 75%, werkte echter in de machinekamer. Tot de belangrijkste werkgevers behoorden 'De Rotterdamse Lloyd', 'De Bataafsche Petroleum Maatschappij-dienst', 'De Stoomvaartmaatschappij Nederland' en 'de Holland Afrika lijn'.

In navolging van de Chinese koopman in Katendrecht begonnen ook andere werwers van scheepspersoneel zich in die wijk te vestigen. Veel van deze zogenaamde *shippingmasters* kwamen over uit Engeland. Hoewel er in Rotterdam ook zeelieden uit andere landen woonden, zoals Javanen, Noren en Grieken, vormde de populatie Chinezen toch het grootste deel van de aanwezige buitenlandse arbeidskrachten. Al snel werd Katendrecht om die reden dan ook het 'China Town' van Rotterdam genoemd (Soeters, z.j.:41).

In Amsterdam ontstond een soortgelijke Chinezen-kolonie; deze was in omvang echter veel kleiner dan de Rotterdamse kolonie. Dit is ook wel begrijpelijk omdat Rotterdam bij uitstek het centrum van de internationale scheepvaart was. Geregeld kwam het dan ook voor dat Chinese zeelieden uit Amsterdam naar Rotterdam trokken, omdat de kans om werk te vinden daar groter was. Een verschil met de situatie in Rotterdam was bovendien, dat de Stoomvaartmaatschappij Nederland - de grootste werkgever van Aziatisch personeel in Amsterdam - haar afgemonsterde zeelieden op eigen terrein aan de Javakade huisvestte.

Een klein aantal zeelieden zag echter kans zich in Amsterdam te vestigen. Een van de Chinese wervingsagenten wist in 1912 een huis in de Buiten Bantammerstraat te huren, waar Chinese zeelieden onderdak konden vinden. In de loop der jaren groeide het aantal logementen in deze straat. Voor de rederij leverde dat de nodige besparingen op. De Chinese zeelui die in de stad gingen wonen, moesten daarvoor namelijk zelf de kosten dragen. Na 1918 begon deze kleine Chinese gemeenschap zich te verspreiden over andere delen van het oude stadscentrum. Zo vond men huisvesting in de buurt van de Gelderse Kade en de Burgwallen. In de Binnen Bantammerstraat werden in een paar jaar tijd vier logementen geopend. Ook kleine marskramers vestigden zich in die omgeving. De totale, tamelijk gemengde, populatie van Chinese zeelieden en marskramers die zich in het stadshart vestigden, bedroeg in die periode overigens nooit meer dan 500 personen (Wubben, 1986:36).

2.3 ORGANISATIE EN WERVING VAN DE SCHEEPSBEMANNING

De Chinese zeelieden waren in verschillende functies werkzaam: als stoker, als matroos of in de bediening als steward of kok. Zij waren uit verschillende streken afkomstig. Zo kwamen de Chinese stokers voornamelijk uit Kanton, terwijl de meeste koks afkomstig waren van het eiland Hainan. Het dekpersoneel was vooral afkomstig uit Fuzhou of Kanton. De salarissen verschilden per beroeps categorie. Stokers werden bijvoorbeeld beter betaald dan koks. De organisatie van de scheepsbemanning kenmerkte zich voorts door een hiërarchische opbouw. Naarmate men een hogere functie bekleedde, verdiende men ook meer. Zo verdiende een hoofdstoker, de zogenaamde *number one*, vlak na de Eerste Wereldoorlog, ongeveer f100 per maand. Dat was aanzienlijk meer dan het salaris van een derde of vierde stoker.

Het is van belang de verschillen in herkomst steeds voor ogen te houden. Niet alleen sprak men als gevolg daarvan onderling verschillende talen, ook de onderlinge verhoudingen werden daardoor beïnvloed. Enerzijds werden de lokale banden versterkt door de mate van bloedverwantschap en de clan waartoe men behoorde. Anderzijds brachten de lokale verschillen klassentegenstellingen met zich mee. De Chinese bemanningsleden in de verschillende beroeps categorieën hadden niet alleen verschillende koks, maar aten en sliepen ook apart. De ene categorie leefde dus gescheiden van de andere categorie.

De bemanning werd niet rechtstreeks door een scheepvaartmaatschappij in dienst genomen, maar werd gecontracteerd via een werver, de *shippingmaster*. Deze werver deed zaken met één maatschappij of met een groep maatschappijen. De werver nam in het geheel der arbeidsverhoudingen een zeer machtige positie in. De scheepvaartmaatschappij contracteerde de Chinese bemanning via de werver en deze betaalde vervolgens de gages uit aan de zeelieden. Het voordeel hiervan voor de maatschappij is duidelijk. De werver kon namelijk verantwoordelijk worden gesteld voor eventuele problemen die zich voordeden. De eerste stoker en de eerste steward waren evenals de bootsman op hun beurt verantwoordelijk voor het onder hen ressorterende personeel. Het inkomen dat de werver met zijn bemiddeling verwierf, kon behoorlijk oplopen. Aan de ene kant ontving de werver van de maatschappij een bepaalde provisie voor elk personeelslid dat werd aangemonsterd. Dit bedrag bedroeg soms 5% van het betaalde loon. Anderzijds bedong hij van elke zeeman die hij aan werk hielp een volledig maandloon.

Een andere belangrijke bron van inkomsten voor de werver vormden de logementen. Deze werden ofwel door de werver zelf geëxploiteerd ofwel door de zogenaamde *boardinghouse master*, met wie de werver een directe relatie onderhield. Aan lo-

gementhouders die geen werwers waren, werd door de werwers tegen vergoeding de mogelijkheid geboden hun gasten weer te laten werken op een schip. Op die manier konden de schulden van de zeelieden aan de logementhouder worden betaald. De zeelieden konden daar, afhankelijk van de economische situatie, voor een huur van f25,- tot f40,- per maand, onderdak en voeding krijgen. Ook in dit opzicht werden de zeelieden uitgebuit. In sommige logementen sliepen soms meer dan 40 personen in een kamer van 30 vierkante meter (Meijer, 1987:13).

2.4 HUISVESTING VAN CHINESE ZEELIEDEN

In Katendrecht waren ongeveer zes *shippingmasters* actief. De aanwezige zeelieden werden gehuisvest in een veertigtal panden, ook wel Chinese *boarding houses* (logementen) genoemd. Het aantal personen dat in een pand woonde, kon per logement verschillen. Afhankelijk van de grootte en van de vraag naar arbeidskrachten varieerde dit aantal van tien tot 50 Chinezen per pand. Bekend was in die tijd het zogenaamd 'Uranium Hotel' dat door enkele Chinese werwers werd afgehuurd. In dit hotel konden enkele honderden Chinese zeelieden worden gehuisvest.

De logementhouder verdiende enorm aan deze praktijk, aangezien hij aan de Nederlandse huisbaas gemiddeld slechts f50,- per maand huur hoefde te betalen. De kosten van voedsel beperkte hij bovendien tot het minimum. Per maand kwam dit neer op een bedrag van f6,- per persoon. Het zal duidelijk zijn dat de werwers in de periode vóór de grote crisis, kans zagen zich ten koste van de zeelieden enorm te verrijken. Jaarinkomens van f20.000,- of meer waren in die periode vrij gebruikelijk. Sommige Chinese werwers hadden omstreeks 1930 een vermogen van een half miljoen gulden opgebouwd. Zij konden het zich dan ook veroorloven er een zeer luxe levenswijze op na te houden. Zij waren in staat zich grote auto's met eigen chauffeur aan te schaffen en dure reizen te maken naar het buitenland, veelal vergezeld van Nederlandse vrouwen. De vaak armoedige omstandigheden waaronder de zeelieden leefden, staken daar schril bij af. Een aantal werwers is later naar China teruggekeerd. Met het opgebouwde kapitaal waren zij in staat als rentenier verder te leven. Sommigen hebben hun activiteiten overgedragen aan familieleden, die de zaken in Nederland behartigden.

Verschillende werwers hebben in de crisisjaren echter grote verliezen geleden. In de hoop dat er weer betere tijden zouden aanbreken, hebben zij hun bedrijf gecontinueerd door tientallen zeelieden op krediet kost en inwoning te bieden. In sommige gevallen werd zelfs aan zo'n honderd zeelieden gedurende enkele jaren op deze ma-

nier onderdak verschaft. Omdat er geen werk meer was, moesten de werwers deze bedragen afschrijven. Op een enkele uitzondering na bleken de meeste werwers in staat te zijn deze verliezen te dragen. Dit geeft tevens aan hoe groot de winsten moeten zijn geweest, die men in de daaraan voorafgaande betere tijden had gemaakt (Van Heek, 1936:41).

De logementhouders die geen werwers waren, zijn door de economische crisis zwaar getroffen. Zij hebben in de regel nooit kapitaal kunnen opbouwen dat als buffer in slechtere tijden kon fungeren. Bovendien trok een aantal zeelieden die de hoop hadden opgegeven ooit weer aangemonsterd te worden, uit de logementen. Zij zochten hun heil bijvoorbeeld in de marskramerij. Rond 1936 waren er nog 25 van de 40 logementhouders die er vóór de crisis waren, overgebleven.

Het behoeft geen betoog dat de Chinese populatie bepaalde behoeften en wensen had waarin aanvankelijk niet kon worden voorzien. Vandaar dat er binnen niet al te lange tijd winkels en bedrijfjes werden opgericht die speciaal op de behoeften van deze Chinese zeelieden waren gericht. Zo ontstonden er wasserijen, kapperszaken en drogisterijen, waar onder meer Chinese geneesmiddelen werden verkocht. Ook namen enkele Chinezen het initiatief speelhuizen te exploiteren, waar de zeelieden konden gokken. In die periode werden ook de eerste restaurants opgericht. Wat het voedsel betreft kon zodoende tegemoet worden gekomen aan de specifieke smaak van de Chinese populatie (Soeters, z.j.:51).

2.5 CONTACTEN MET DE NEDERLANDSE BEWONERS VAN KATENDRECHT

De bevolking in Katendrecht bestond voornamelijk uit bootwerkers en kleine middenstanders. Enerzijds was de houding van het merendeel van de Katendrechtse bevolking ten opzichte van de Chinese zeelieden niet onvriendelijk. Van oudsher was men gewend aan de aanwezigheid van buitenlandse zeelieden en de Chinese populatie gedroeg zich in de regel fatsoenlijk. Bovendien leverde hun aanwezigheid geld op. Zo bleek de eigenaar van een kleine, Nederlandse winkel in een aantal jaren zoveel aan de Chinezen te verdienen, dat hij in staat was een tiental huizen te kopen, bedoeld als geldbelegging. Anderzijds waren er inwoners van Katendrecht, voornamelijk bordeelhouders, souteneurs en middenstanders, verenigd in het 'Katendrechts Belang', dat in 1914 was opgericht, voor wie de aanwezigheid van de Chinese populatie een doorn in het oog was. Dit hing mede samen met de stedelijke ontwikkeling van de wijk. Het oude Katendrecht werd aan het eind van de 19e eeuw in verband met de aanleg van de Maashaven vrijwel volledig met de grond gelijk gemaakt. Als

gevolg van het feit dat er meer grondoppervlak nodig was voor de overslag van stukgoed en massagoed ging de wijk fungeren als opslagplaats. Samenhangend met deze ontwikkeling kreeg Katendrecht, althans in de ogen van het Katendrechts Belang, te maken met een aantal ‘problematische’ groepen. In de eerste plaats waren er de berooide en ongeschoolde arbeidskrachten uit Brabant en Zeeland, die als losse havenarbeiders aan de kost probeerden te komen. Vervolgens concentreerde het gemeentebestuur de Chinese zeelieden in Katendrecht (Davids, 1987). In het jaarverslag 1925/1926 van de vereniging werd over deze populatie het volgende opgemerkt:

“Deze Oosterlingen, die in ongelooflijke aantallen sommige panden bewonen, zijn uit hygiënisch oogpunt voorzeker een gevaar voor de omgeving!”

Bij herhaling werd hierover geklaagd bij de bouwpolitie en bij de gezondheidscommissie. Het ontstaan van een Chinezen-kolonie zou in hun ogen zeer tot nadeel zijn van Katendrecht. Het Katendrechts Belang zond vervolgens aan alle huiseigenaren een brief, waarin zijn opvatting daarover was verwoord, met de concluderende opmerking dat deze ontwikkeling zich ook voor hen in de toekomst zou wreken.²

Chineze vrouwen waren in Katendrecht in die periode overigens niet te vinden. Veel Chinezen onderhielden een relatie met Nederlandse, Duitse of Engelse vrouwen. Een aantal van hen trad zelfs met een Nederlandse vrouw in het huwelijk (Van Heek, 1936:20).

2.6 NIEUWE TEGENSLAGEN VOOR DE CHINESE BEVOLKING

Hoewel de arbeidsomstandigheden vaak slecht waren, was er voor de Chinese zeelieden, gedurende een aantal jaren, in ieder geval wel voldoende werkgelegenheid. Sommigen ging het zelfs voor de wind. Langzaam maar zeker werd echter duidelijk dat de economische omstandigheden verslechterden. Welke oorzaken lagen daaraan ten grondslag? In de eerste plaats leidde de technologische vooruitgang ertoe, dat steeds meer stoomschepen werden vervangen door oliestokende schepen of door motorschepen. Het gevolg daarvan was dat veel minder personeel voor de machinekamers nodig was; dit gold met name voor de stokers. Zo had een stoomschip van 8.000 ton 25 stokers nodig, terwijl een oliestokend vrachtschip van gelijke omvang aan 14 stokers voldoende had. Aangezien de functie van stoker vooral door Chine-

² Vollenhoven-verzameling, 1926.

zen werd uitgeoefend, bracht de groei van oliestokende schepen en motorschepen met zich mee, dat veel Chinezen ontslagen werden.

De tweede oorzaak was gelegen in de economische crisis van 1929. Als gevolg daarvan maakte de Nederlandse scheepvaart moeilijke tijden door. In de periode 1930 tot 1935 daalde de jaarlijkse hoeveelheid tonnage van de koopvaardijvloot met 25%.³

De werkloze Chinese zeelieden bleven in Katendrecht wonen, omdat zij meenden in Rotterdam de meeste kans te hebben op nieuw werk. Enkele maatschappijen boden hun aan de overtocht naar Singapore te betalen, maar vrijwel niemand maakte van die mogelijkheid gebruik. Een van de problemen was namelijk dat men zelf de reiskosten van Singapore naar Hong Kong moest betalen en dat was niet op te brengen. Het resultaat zou zijn dat men berooid in het land van herkomst zou terugkeren.

Binnen enkele jaren steeg de Chinese populatie in Rotterdam sterk. Begin 1929 woonden er 534 Chinezen in Rotterdam; vier jaar later was het aantal Chinezen gegroeid tot ruim 1.100 personen. Aangezien zij geen inkomen hadden, konden zij ook niet de huur van hun woonruimte betalen. De huurbazen durfden het echter niet aan de huurders uit huis te zetten, omdat zij bang waren in dat geval al hun vorderingen kwijt te raken. In de hoop dat er spoedig betere tijden zouden aanbreken, bleven zij dus hun huurders kost en onderdak verlenen. Helaas duurde deze crisis veel langer dan de crisis van het begin van de jaren twintig. De schulden van de huurders stapelden zich op en het was maar zeer de vraag of de verschuldigde bedragen te zijner tijd nog konden worden teruggevorderd. In sommige gevallen was het zelfs zo dat een huurbaas meer dan f100.000,- tegoed had van zijn huurders. De woonomstandigheden gingen met de jaren steeds meer achteruit (Van Heek, 1936:49).

2.7 EEN NIEUWE BROODWINNING: DE HANDEL IN PINDAKOEKJES

Op het moment dat de leefsituatie van de Chinezen in Katendrecht vrijwel onhoudbaar werd, leek zich een nieuwe mogelijkheid voor hen aan te dienen. Onder de Chinese populatie bevond zich namelijk een oude marskramer die in pindakoekjes handelde. Deze koekjes, bereid van pinda's en suiker, waren in China populair (Wieringa, 1990:3). De grote groep werkloze Chinezen, die vrijwel niets meer te verteren hadden, zag op een gegeven moment in het produceren en verkopen van deze pindakoekjes een mogelijkheid aan de ellende te ontsnappen.

Het opstarten van een pindahandel vergde op zich niet veel investering, maar er was wel een psychologische drempel, die door de meesten slechts met moeite genomen kon worden. Zij vreesden dat deze pindahandel, die in hun ogen en naar later zou blijken ook feitelijk een element van bedelnegotie in zich droeg, zou leiden tot gezichtsverlies. Door de nood gedwongen zag men in deze pindahandel echter de enige uitweg om aan voedsel te komen (Van der Linden, 1987:9). De huurbazen waren bovendien niet bereid nog langer krediet te verschaffen.

In 1931 werd de productie van pindakoekjes ter hand genomen. De koekjes op zich vielen niet echt in de smaak bij het publiek, maar in de eerste zes maanden ontvingen de Chinese verkopers zoveel giften dat zij daarvan redelijk goed konden leven (Van Heek, 1936:23). Als gevolg van de snelle groei van het aantal verkopers moesten spoedig nieuwe afzetgebieden worden gevonden. Niet alleen de grote steden, maar ook kleinere plaatsen in de provincie werden bezocht.

Een belangrijk gevolg van deze nieuwe handel was dat de Chinese immigranten zich binnen korte tijd over heel Nederland begonnen te verspreiden. In Rotterdam woonde van oudsher de grootste concentratie Chinezen. Begin 1933 waren dat er ruim 1.100. Daarna volgden Amsterdam met 300 Chinezen en de steden Den Haag, Utrecht en Enschede die elk ongeveer 60 Chinese bewoners telden.

Een tweede gevolg was dat de leefomstandigheden van de Chinezen in Rotterdam en in Amsterdam aanzienlijk verbeterden (Soeters, z.j.:44). Veel huurders waren in staat hun schulden af te lossen en verschillende oud-zeelieden gingen het zelfs zo voor de wind dat zij voor goed in de handel gingen, de *shipping masters* vaarwel zegden en rechtstreeks huizen huurden van de Nederlanders.

³ Jaarboek voor scheepvaart en scheepsbouw, jaargang 1935 en verslag van de redersvereniging.

2.8 ANDERE CHINESE MIGRANTEN IN NEDERLAND

Naast de Chinese zeelieden die reeds in het begin van de twintigste eeuw in Nederland aanmonsterden, waren er ook Chinezen in Nederland te vinden die via een geheel andere weg in Europa waren terechtgekomen. Het ging daarbij vooral om Qingtianners uit Zhejiang die tijdens de Eerste Wereldoorlog als arbeider naar Frankrijk waren gekomen en daar te werk werden gesteld bij de opslag en het vervoer van munitie (Archambault, 1987:22). Het betrof ongeveer 100.000 personen die na enkele jaren weer moesten repatriëren naar China. Een aantal van hen wist zich echter blijvend in Frankrijk te vestigen, vooral in de steden Parijs, Lyon en Marseille. Van daaruit verspreidden zij zich over andere landen in Europa, onder andere naar Nederland. Van oorsprong waren deze personen afkomstig van het platteland en van oudsher waren zij gedwongen om als straatventers en kleine handelaren de kost te verdienen. Hun voornaamste handelswaar bestond uit Qingtian-steen.

Een tweede groepering migranten die eveneens reeds voor de Tweede Wereldoorlog naar Nederland emigreerde, vormden de Chinezen uit Wenzhou. Hun inkomsten verwierven zij uit de opbrengsten van de steengroeven in Qingtian en van landbouwgronden. In de jaren dertig kwam de landbouw echter onder druk te staan als gevolg van de opkomende industrialisatie. Voor veel boeren uit Wenzhou was dat een reden om te emigreren naar Europa, waar zij zich in eerste instantie vestigden in Frankrijk en van daaruit onder andere naar Nederland trokken. Van oudsher bestonden er grote verschillen tussen de Wenzhouers en de Qingtianners. Ondanks het feit dat zij uit aangrenzende gebieden kwamen, verschilden zij van elkaar in sociaal-cultureel opzicht en hanteerden zij ook een verschillend wereldbeeld (Archambault, 1987:25). Terwijl de Wenzhouer zich sterk verbonden voelt met zijn geboortegrond, is dat bij de Qingtianner veel minder het geval.

Een derde categorie Chinezen was actief in de textielbranche. Na de Eerste Wereldoorlog kreeg de handel in textiel enige betekenis. Met de vestiging van een aantal kooplieden uit de havenplaats Tse Fe, van oudsher een handelscentrum in Noord-China, werd een nieuw afzetgebied geopend. De filialen van deze kooplieden werden vaak gefinancierd door het moederbedrijf in China. De moederbedrijven verstrekten voorts de producten op krediet en lieten een aantal handelsreizigers overkomen die de waren aan de man brachten. Deze handelsreizigers ontvingen van hun bedrijf een behoorlijk goed salaris. Gewoonlijk verbleven zij maximaal vijf jaar in Nederland. Deze zeer verzorgde en goed verdienende handelsreizigers, van wie er in het begin van de jaren dertig ongeveer 60 in Nederland verbleven, moeten wel onderscheiden

worden van de zeer eenvoudige marskramers uit Zhejiang, die vaak met veel pijn en moeite in hun onderhoud konden voorzien.

Een vierde groepering Chinese migranten die in deze vooroorlogse periode reeds in Nederland aanwezig was, werd gevormd door de uit Indië afkomstige studenten. In hoofdstuk 3 zal nog op de achtergrond van deze groepering worden ingegaan. Hoewel de hierboven genoemde migrantengroeperingen onderling, in diverse opzichten, van elkaar verschilden, kunnen zij niettemin als één categorie worden aangeduid, in die zin dat zij behoren tot de vroegste Chinese migranten die zich reeds vóór de Tweede Wereldoorlog in Nederland vestigden. Hoe verging het inmiddels de verkopers van pindakoekjes?

2.9 AFNEMENDE VERKOPEN

Nadat enige jaren succes was geboekt met de verkoop van pindakoekjes keerde het tij echter. De economische crisis bleef aanhouden en het publiek was minder geneigd giften te blijven geven. Daarbij speelde mee dat de nieuwigheid er vanaf was: de Chinese pindaverkoper was een te bekende verschijning geworden.

Door de toenmalige minister van Justitie, Donner, werd de verkoop van pindakoekjes overigens ook als een probleem ervaren. Hij zag deze handel als een bedelnegotie, waaraan snel een eind moest worden gemaakt (Wubben, 1986:169). Hij adviseerde de politie in Rotterdam en in Amsterdam dan ook daartegen streng op te treden. In sommige plaatsen werd de handel zelfs verboden. Het was dan ook niet verwonderlijk dat de inkomsten sterk terugliepen. De slechte omstandigheden waarin de Chinezen verkeerden, bleven niet onopgemerkt en van verschillende kanten werd hulp geboden, ondermeer vanuit het zendingswerk en door uit Indië afkomstige Chinese studenten, verenigd in de Chung Hwa Hui (Zeven, 1987:56). In 1935 werd in Amsterdam het 'Comité voor noodlijdende Chinezen' in het leven geroepen, waarin ook verschillende Nederlanders zitting hadden (Wieringa, 1990:4). Niettemin verslechterde de economische positie van de Chinezen na 1932 in sterke mate.

Gevreesd werd dat de Chinezen voor de Nederlandse overheid een blijvende sociale last zouden betekenen. Men achtte het namelijk niet waarschijnlijk dat de oudzeelieden met het vorderen van de leeftijd nog aan een baan zouden kunnen komen als scheepspersoneel. Om die reden begon de politie er steeds krachtiger op aan te dringen dat deze Chinezen moesten terugkeren naar hun land van herkomst. Voor de betrokken Chinezen zou dat een nog grotere achteruitgang betekenen. Allereerst

had men in China helemaal geen mogelijkheden om aan de slag te komen, maar bovenal zou terugkeer naar het vaderland zonder enig kapitaal een enorm verlies aan prestige met zich meebrengen. Normaliter zouden de kinderen hun ouders moeten verzorgen, maar in dit geval zouden de ‘mislukte’ emigranten door hun familie opgevangen moeten worden en dat zou de familienaam schaden (Van Heek, 1936:26).

2.10 DE HOUDING VAN DE OVERHEID TEN AANZIEN VAN DE CHINESE ZEELIEDEN

In het begin van de jaren dertig gingen er op het departement van Justitie reeds stemmen op om de Chinezen in Katendrecht het land uit te zetten. De opkomst van het nationaal-socialisme in Duitsland in de daarop volgende jaren had tot gevolg dat Nederland werd geconfronteerd met een toenemende stroom vluchtelingen. Bevreesd voor een extra aanslag op de staatskas, zag de Nederlandse regering zich genoodzaakt het toelatingsbeleid te verscherpen en wettelijke maatregelen te treffen die het voor niet-Nederlanders onmogelijk maakten toegang te krijgen tot de arbeidsmarkt. Tegen de achtergrond van deze ontwikkelingen werd de anti-Chinese houding op verschillende plaatsen binnen de overheid opnieuw gevoed (Zeven, 1987:58).

Een meerderheid van de ambtenaren op het ministerie van Justitie pleitte voor uitwijzing van de Chinezen. Hoewel zowel de toenmalige minister van Justitie als burgemeester en wethouders van Rotterdam achter de voorstellen stonden, werd niet tot daadwerkelijke uitwijzing overgegaan, omdat geen van de betrokken partijen voor de kosten daarvan wilde opdraaien. De politie legde zich vervolgens wel toe op een strengere controle van de Chinese populatie. De migranten uit China waren volgens de Nederlandse wet vreemdelingen. Dit gold niet voor de Chinezen uit Indië, voor het merendeel studenten, die wel Nederlands onderdaan waren. Het hoofd van de politie kon een vreemdeling een verblijfspas geven, ook als deze niet in het bezit was van een paspoort (Van Heek, 1936:85). Of iemand een verblijfspas kreeg, hing primair af van de vraag, of hij een baan had en in zijn eigen onderhoud kon voorzien.

Door een onderscheid te maken tussen verschillende categorieën Chinese zeelieden en door de invoering van een identiteitskaart voor Chinese zeelieden probeerde men te komen tot een sluitende registratie. Er werden in het vervolg verschillende categorieën Chinese zeelieden onderscheiden. In de eerste plaats waren er de zogenaamde ‘Rotterdam Chinezen’, degenen van wie kon worden vastgesteld, dat zij al langere tijd vanuit Rotterdam hun beroep uitoefenden.

Ten tweede werden de ‘Chinezen’ onderscheiden: een groep personen die onregelmatig in Rotterdam werden afgemonsterd, maar als een noodzakelijke arbeidsreserve werden beschouwd. Beide categorieën kregen een identiteitskaart; de tweede categorie kon daar echter minder rechten aan ontlene. Zo kregen zij bij afmonstering in het buitenland slechts een terugreisvisum naar Nederland, op voorwaarde dat de Rotterdamse politie hun daarvoor toestemming had verleend.

De derde categorie zogenaamde ‘Singapore Chinezen’ kreeg geen identiteitskaart. Deze in Singapore geworven zeelieden, die nog goedkoper waren dan de Rotterdam-Chinezen, kregen slechts bij hoge uitzondering toestemming om in Rotterdam af te monsteren.

Bovendien werd bepaald dat Chinezen die in Rotterdam werden geworven om in Curaçao in de olieraffinaderijen te werken geen identiteitskaart kregen. Deze mensen konden dus niet meer naar Rotterdam terugkeren (Wubben, 1986:165).

Door zeer zorgvuldig om te gaan met het verlenen van visa aan Chinezen probeerden de ministeries van Justitie en van Buitenlandse Zaken daarnaast de komst van Chinezen naar Nederland te beperken. In de praktijk kwam daar echter weinig van terecht. De meeste buitenlandse consuls hielden zich er namelijk niet aan en bleven in ruime mate visa verstrekken. Ook de afspraken die de politie met verschillende grote zeevaartmaatschappijen maakte om geen nieuwe Chinese zeelieden meer aan te voeren, werden in de praktijk uiteindelijk niet nagekomen (Wubben, 1986:83).

Als gevolg van deze maatregelen vertrokken er na 1935, toen het scheepvaartverkeer weer toenam, bijna 1.000 Chinezen definitief uit Nederland. Naar schatting 2.000 Chinezen verbleven in die periode nog in Nederland. Ook ten aanzien van die populatie werden echter acties ondernomen. De ouderen en zieken onder hen werden namelijk als ‘overbodig’ beschouwd. Van Heek (1936) formuleerde dit als volgt:

“Alle werkloze zeelieden kunnen een sociale last voor ons volk genoemd worden, tenzij men hen beschouwt als een onvermijdelijke zeeliedenreserve in de grote havenplaatsen. En ook hiervoor zijn zij grotendeels ongeschikt, daar zij, evenals vele pindaverkopers, langzamerhand te oud worden om het zeemanschap te kunnen uitoefenen.” (Van Heek, 1936:89)

De overheid vreesde dus dat deze mensen op termijn ten laste zouden komen van de gemeenschap. Er werden vervolgens middelen beschikbaar gesteld om de plannen tot repatriëring ten uitvoer te brengen. Daarmee brak een pijnlijke episode in de geschiedenis van de vooroorlogse Chinese migranten in Nederland aan. Op diens verzoek verschaftte de politie uit verschillende gemeenten de Rotterdamse hoofdcom-

missaris gegevens over het ter plaatse aanwezige aantal Chinezen. Niet zelden gingen deze data vergezeld van het verzoek om gemaakte kosten, bijvoorbeeld voor ziekenhuisopname, te vergoeden en om er voor te zorgen de betrokken Chinezen zo spoedig mogelijk heen te zenden. Via Rotterdam werden zij vervolgens naar Indië vervoerd om vandaar naar Hong Kong of Shanghai te worden getransporteerd.

Rond 1939 verbleven er naar schatting nog slechts 800 Chinezen in Nederland, van wie 209 personen in Katendrecht. De meesten van hen verspreidden zich in de daarop volgende jaren ook over Nederland (Wubben, 1986:174). Aan het Rotterdamse repatriëringsbeleid kwam pas een eind toen Indonesië in 1949 onafhankelijk werd en de Volksrepubliek China in dat jaar een feit was.

2.11 DE ROL VAN DE VAKBONDEN

Na afloop van de Eerste Wereldoorlog bevond zich in Amsterdam en in Rotterdam een relatief groot aantal Chinese zeelieden. Deze populatie groeide nog aan, doordat Chinezen die eerder waren ingezet in de oorlogsindustrie, vanuit Frankrijk naar Nederland trokken. De toenmalige vakbonden zagen zich als gevolg daarvan voor problemen gesteld. Voor de bonden was het inmiddels duidelijk geworden dat de zeevaartmaatschappijen niet gevoelig waren voor stakingen. De oplossing moest dan ook worden gezocht langs parlementaire weg. Het doel was om het in dienst nemen van Chinezen en andere vreemdelingen te verbieden, omdat daardoor de veiligheid op de schepen in gevaar zou komen. Ook werd gepleit voor afschaffing van het *boardinghouse*-systeem en voor verplichte beheersing van de Nederlandse taal (Wubben, 1986:125).

Deze doelstelling werd niet gerealiseerd, maar de overheid zegde wel toe er naar te zullen streven het aantal zeevarende vreemdelingen op de handelsvloot terug te dringen. In de praktijk kwam daar echter niets van terecht. De grote zeevaartmaatschappijen bleven Europese zeelieden vervangen door de goedkopere Chinese arbeidskrachten. Steeds werd daarbij onder meer het argument gebruikt dat Aziaten beter bestand zouden zijn tegen de hitte. Toen bleek dat langs deze weg geen succes kon worden geboekt, zocht de zeeliedenbond Volharding haar heil in een geheel andere strategie. Deze was erop gericht om betere arbeidsvoorwaarden te creëren voor de Chinese zeelieden en aansluiting te zoeken bij collega-zeelieden. Er diende een vuist gemaakt te worden tegen het 'uitbuiters-kapitalisme' (Wubben, 1986:127). Dat het in wezen meer ging om een actie die gericht was tegen de zeevaartmaatschappijen dan om steunverlening aan de Chinezen, bleek onder meer uit het feit dat het niet

de bedoeling was Chinese zeelieden in de Nederlandse bonden op te nemen. Het aantal Chinezen dat in dienst kwam van Nederlandse maatschappijen bleef aanvankelijk dan ook groeien. Aan die groei kwam een einde door de economische crisis van de jaren dertig, die vervolgens tot grote werkloosheid leidde, ook onder de Chinese zeelieden. De kwestie van de Chinese scheepsbemanningen werd als gevolg daarvan minder urgent voor de bonden. Na 1934 werd daaraan geen aandacht meer besteed.

De Algemene Nederlandse Zeeliedenbond (ANZB) koos voor een andere strategie. In haar ogen betrof het conflict rond de Aziatische zeelieden geen rassenconflict, maar een arbeidsconflict. Slechte arbeidsomstandigheden dienden bestreden te worden, ongeacht het feit of het ging om Europese of Aziatische arbeiders. Die stellingname hield in dat voor alle zeelieden gelijke condities moesten gelden. Bovendien werd ervoor gepleit dat de Aziatische zeelieden zich eveneens zouden organiseren. Van deze voornemens kwam echter niets terecht. De crisisjaren en de onmacht om in eigen kring daadkrachtig op te treden, leidden er uiteindelijk toe dat de ANZB in 1934 werd opgeheven. Op initiatief van de Chinese communisten werd nog wel geprobeerd de zeelieden te organiseren, maar dit leidde evenmin tot resultaten. Pogingen daartoe, die vooral plaatsvonden in de illegaliteit, werden door het strenge optreden van politie en justitie onderdrukt (Wubben, 1986:144).

2.12 SAMENVATTING EN CONCLUSIES

Wat leert ons de geschiedenis van de vooroorlogse Chinese migranten in Nederland? In de eerste plaats kan worden geconstateerd, dat er binnen de vooroorlogse populatie Chinese migranten in Nederland verschillende categorieën konden worden onderscheiden. Het grootste deel van deze bevolkingsgroep bestond uit in Nederland verblijvende zeelieden, maar daarnaast waren er straatventers uit Qingtian, ondernemers uit Wenzhou en studenten van Chinese afkomst uit Indië. Deze migrantenpopulatie herbergde zowel een groot aantal mensen afkomstig van het platteland als ondernemers en intellectuelen.

Zoals opgemerkt werd de grootste categorie migranten gevormd door zeelieden. Ten aanzien van deze categorie migranten kan, in de tweede plaats, worden vastgesteld dat deze zeelieden vooral om economische redenen in dienst werden genomen door de Nederlandse reders. Drie elementen springen daarbij in het oog: de ondernemers konden beschikken over goedkope arbeidskrachten, de Chinese zeelieden hadden nauwelijks rechten en tenslotte namen zij genoegen met slechte arbeids- en

woonomstandigheden. Door de afhankelijke positie waarin zij verkeerden, konden zij door de maatschappijen ook worden ingezet in conflicten met de vakbonden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de vakbonden de werving van Chinese zeelieden door de maatschappijen verwierpen.

Ten derde kan worden vastgesteld dat het ging om een vlottende populatie migranten. De Chinese zeelieden werden af- en aangemonsterd in de havenplaatsen Rotterdam en Amsterdam. In deze steden ontstonden in de loop der jaren zogenaamde Chinese kolonies. Het aantal Chinezen dat in deze steden verbleef, varieerde, afhankelijk van de vraag naar Chinese zeelieden. In Amsterdam bedroeg de omvang van de populatie Chinezen enkele honderden personen. In Rotterdam groeide het aantal Chinezen aanvankelijk tot aan het begin van de jaren dertig. In 1929 woonden er 534 Chinezen in Rotterdam, terwijl dat aantal in 1933 was toegenomen tot 1.136. Drie jaar later was de omvang van deze populatie weer gereduceerd tot 411 personen (Van Heek, 1936:24-36). De afname van het aantal Chinezen in Rotterdam vanaf 1933 heeft enerzijds te maken met de repatriëring van Chinese zeelieden naar het land van herkomst, anderzijds met de verspreiding van de Chinese populatie over andere steden in Nederland.

De economische crisis van de jaren dertig leidde tot grote werkloosheid onder de zeelieden, onder wie dus ook de Chinese. Voor de Chinese zeelieden waren de gevolgen echter nog ingrijpender, omdat zij als vreemdelingen geen recht hadden op financiële ondersteuning. Daarbij kwam nog dat de vroegere stoomschepen werden vervangen door motorschepen. Aangezien de Chinezen vooral als stoker of tremmer werkzaam waren, waren de kansen voor hen om bij een eventuele opleving van de economie ooit nog aan het werk te komen sterk gereduceerd. De bezwaren van de vakbonden tegen hun aanwezigheid namen als gevolg daarvan dan ook af (Wubben, 1986:175).

De zeevaartmaatschappijen noch de centrale of gemeentelijke overheden waren bereid zorg te dragen voor de werkloze Chinese zeelieden. Zolang er geen sprake was van verstoring van de openbare orde hield de overheid zich afzijdig. Met de komst van de verkopers van pindakoekjes veranderde die houding. Deze handel in pindakoekjes leidde er toe, dat veel Chinezen in het begin van de jaren dertig vanuit Amsterdam en met name vanuit Rotterdam naar andere steden in het land trokken.

Bij politie en justitie ontstond geleidelijk aan de vrees voor een Chinezenprobleem. Was die vrees ook gegrond? Enerzijds was duidelijk dat de werkloze Chinezen door de verkoop van pindakoekjes in ieder geval tijdelijk inkomsten verwierven en voor zichzelf konden zorgen. Bovendien waren het vooral de logementhouders die zich in de schuld staken door de Chinese zeelieden op krediet kost en inwoning

te verschaffen, in de hoop dat de schuld later nog eens zou worden terugbetaald. Niettemin achtte de overheid de kans groot dat de gemeenschap alsnog voor de Chinezen moest zorgen, zodra het met de handel in pindakoekjes slechter zou gaan.

Anderzijds was er het argument van verstoring van de openbare orde. Was het echter werkelijk zo dat de, voor een deel over het gehele land verspreide, Chinezen in staat moesten worden geacht de orde te verstoren? In feite was niemand daarvoor bevreesd, ook de politie niet. Waarom sprak men dan toch van een Chinezenprobleem? De achtergrond moet niet worden gezocht in de op dat moment heersende economische crisis zelf, maar in de daarmee gepaard gaande veranderende tijdgeest.

Daarmee wordt een vierde kenmerk van de geschiedenis van de vooroorlogse Chinese zeelieden aangestipt. Nederland was van oudsher namelijk een koloniale mogendheid. Het gevoel van westerse superioriteit was onder brede lagen van de bevolking verbreid. De toen heersende mentaliteit hing ook samen met de verdere ontwikkeling van het negentiende-eeuwse nationalisme. In veel Europese landen was het beleid er op gericht vreemdelingen buiten de deur te houden. De stroom vluchtelingen na de Eerste Wereldoorlog had in de loop der jaren tot aanscherping van de regels geleid (Zeven, 1987:62). In veel Europese landen leidde de economische crisis tot een geestelijke en politieke verwarring (Wubben, 1986:176). In de jaren dertig deden het in verscheidene landen opkomend fascisme en aangewakkerd nationalisme, met name de ontwikkelingen in Duitsland, waar onder meer gesproken werd over een 'Joden- en Zigeunerprobleem', ook de in verschillende lagen van de Nederlandse samenleving latent aanwezige gevoelens van vreemdelingenhaat boven komen. Tegen die achtergrond dient dan ook het ontstaan van een zogenaamd Chinezenprobleem in Nederland begrepen te worden. Het zal waarschijnlijk geen toeval zijn geweest dat de Nederlandse overheid in die jaren niet alleen sprak van een Chinezenprobleem, maar tevens van een zigeunerprobleem.

Hoe treurig de geschiedenis van de Chinese zeelieden en verkopers van pindakoekjes ook moge zijn, zonder hun vooroorlogse aanwezigheid in Nederland zou de ontwikkeling van de Chinese restaurantsector in haar huidige hoedanigheid zich zeer waarschijnlijk niet hebben voorgedaan.

Met de komst van de Chinese zeelieden in Nederland, het ontstaan van de logementen en de ontwikkeling van China Towns in Rotterdam en Amsterdam, werden immers ook de eerste Chinese eetgelegenheden en restaurants geopend. Aan het eind van de jaren dertig was het aantal Chinezen in Nederland drastisch gereduceerd, maar bestonden er inmiddels wel enkele Chinese restaurants, die de basis zouden vormen voor de latere groei van deze horecasector.