

Werkers van de wereld



# Werkers van de wereld

*Globalisering, arbeid en interculturele ontmoetingen  
tussen Aziatische en Europese zeelieden in dienst van  
de voc, 1600-1800*

MATTHIAS VAN ROSSUM



Hilversum  
Verloren  
2014

Deze uitgave werd mede mogelijk gemaakt met financiële steun van de Van Coeverden Adriani Stichting, Stichting Unger-Van Brero Fonds, Stichting Vaderlandsch Fonds ter aanmoediging van 's-Lands Zeedienst, Admiraal van Kinsbergenfonds, Vereeniging Prins Hendrik Stichting en de Directie der Oostersche Handel en Reederijen.

Afbeelding op het omslag: Europese en Aziatische zeelieden, slaven en ambachtslieden op en rond het eiland Onrust, nabij Batavia, Abraham Storck, 1699. Collectie Rijksmuseum, SK-A-739.

Tevens verschenen als proefschrift aan de Vrije Universiteit Amsterdam.

ISBN 978-90-8704-419-0

© 2014 Matthias van Rossum & Uitgeverij Verloren

Torenlaan 25, 1211 JA Hilversum

[www.verloren.nl](http://www.verloren.nl)

Typografie: Rombus, Hilversum

Omslagontwerp: Robert Koopman, Hilversum

Druk: Wilco, Amersfoort

Bindwerk Van Strien, Dordrecht

*No part of this book may be reproduced in any form without written permission from the publisher.*

# Inhoudsopgave

|   |     |
|---|-----|
| <b>Proloog</b>                                | 9   |
| <b>1 Inleiding</b>                            | 13  |
| Werkers van de wereld                         | 16  |
| Arbeid en arbeidsmarkten                      | 19  |
| Globalisering                                 | 22  |
| De ‘Great Divergence’                         | 26  |
| Bronnen voor een <i>global history</i>        | 30  |
| Ten geleide                                   | 35  |
| <b>2 Maritiem Azië</b>                        | 37  |
| Onderbelicht                                  | 39  |
| Een maritieme wereld                          | 42  |
| Een ‘Nieuwe Tijd’?                            | 52  |
| In Portugese sporen                           | 55  |
| voc-scheepvaart in Azië                       | 58  |
| Een mondiaal bedrijf                          | 64  |
| Een muis of een olifant?                      | 67  |
| <b>3 Mondiaal volk</b>                        | 75  |
| Globalisering op zee                          | 76  |
| Ontluikende vergezichten                      | 80  |
| ‘All natives of different ports’              | 88  |
| Een ontbrekend hoofdstuk                      | 93  |
| Eerste ervaringen                             | 97  |
| Naar de Indische Oceaan                       | 102 |
| Leunen op maritieme Aziatische arbeidsmarkten | 104 |
| Van Bengalen naar Batavia – en terug          | 109 |
| <b>4 Gezamenlijk werk</b>                     | 115 |
| Diversiteit op dek                            | 115 |
| De Aziatische zeeman als ‘ander’              | 121 |
| Een wereld van maritiem werk                  | 127 |
| Gemengd varen als praktijk                    | 134 |

|   |     |
|---|-----|
| Batavia als knooppunt                         | 144 |
| Ploeteren op de Ciliwung                      | 153 |
| Laden en lossen                               | 163 |
| Kruisen met Boeginezen                        | 167 |
| Lokale vaartuigen, gemengd gezelschap         | 171 |
| <b>Interludium: Complexiteit van verschil</b> | 178 |
| <b>5 Veelzijdige ontmoeting</b>               | 184 |
| Ordenen en administreren                      | 184 |
| Van Dresden naar het Oost-Indisch Huis        | 190 |
| Van de straten van Batavia                    | 196 |
| Naar een Malakse kroeg                        | 199 |
| Tussen vrijheid en onvrijheid                 | 209 |
| Loon naar werken                              | 220 |
| Uitingen van verschil                         | 224 |
| Betaling, schuld en ruggesteun                | 231 |
| Door verschillende ogen gezien                | 243 |
| <b>6 Harde hiërarchie</b>                     | 255 |
| Verdelen, voorschrijven, straffen             | 257 |
| Hiërarchie aan het werk                       | 265 |
| Patronage en carrière                         | 272 |
| Diverse wegen                                 | 278 |
| Nachtelijke samenwerking                      | 287 |
| Met touw op dek                               | 292 |
| ‘Met bescheidenheid gecommandeerd’?           | 297 |
| ‘Schwervers en seeschuijmers’                 | 301 |
| <b>7 Vurige verstrengeling</b>                | 308 |
| ‘Den duijvel dienen’                          | 309 |
| ‘Wel van aanzien, dog niet bij name’          | 316 |
| Riskant samenzijn                             | 321 |
| ‘Om godloosheede te doen’                     | 331 |
| Absentie en desertie                          | 340 |
| Streven naar rechtvaardigheid                 | 346 |
| Muitერი en amok                               | 351 |
| In vlammen op                                 | 362 |
| <b>8 Conclusie</b>                            | 371 |
| <b>Epiloog</b>                                | 383 |

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| <b>Bijlagen</b>                 | 385 |
| <b>Bronnen en literatuur</b>    | 418 |
| <b>Dankwoord</b>                | 437 |
| <b>Overzicht tabellen</b>       | 441 |
| <b>Overzicht figuren</b>        | 442 |
| <b>Verklarende woordenlijst</b> | 443 |
| <b>Index</b>                    | 446 |





# Proloog

‘Maij fudedede!’

In de kombuis van het schip *Cats* stonden twee mannen tegenover elkaar. De onderlinge irritatie was hoog opgelopen.<sup>1</sup> Het was een uur of zeven in de ochtend van woensdag 3 november 1734.

De Duitser Paul Swaan en de matroos Anthonij Corea uit Bengalen werkten in de krappe keuken samen aan het voorbereiden van het eten. Koksmaat Paul had Anthonij de opdracht gegeven om de rijst te wassen in het galjoen – een kleine uitbouw aan de boeg van het schip. Deze opdracht viel slecht bij de Bengaalse matroos. ‘Maij fudedede!’ zou de Portugees sprekende Anthonij hebben uitgeroepen tegen de kokksmaat.

Vlakbij de kombuis lag scheepskorporaal Gerrit de Bruijn ziek in zijn kooi. Hij getuigde later dat Paul op de kreet had geantwoord: ‘waarom schelt gij mij uijt?’ De betekenis van de uitroep van Anthonij begreep Gerrit niet, want hij was ‘de Portugeese taal, die den Jacker [de Indiase matroos] gebruikte, niet magtig’.

Paul had wel begrepen wat tegen hem geroepen was en werd woedend. In een latere ondervraging voor de scheepsraad verklaarde de Duitser dat hij ‘door hem Jakker met scheldwoorden en toevoegen van *mai j fudedede* bejegnet wierd’. Anderen verklaarden dat de woorden ‘mai j subido’ gevallen zouden zijn. In de officiële aanklacht in Batavia werd gesproken van ‘mai j fodido’.

Beide varianten van de Portugese scheldwoorden ‘mai j fudedede’ en ‘mai j fodido’ verwijzen naar wat in hedendaags Portugees de vloek ‘mãe fodido’ zou zijn – ofwel, de tegenwoordig wereldwijd gebruikte krachtterm *mother fucker*.<sup>2</sup>

Ook onder Europese bemanningsleden waren zulke vloeken niet ongebruikelijk. Het kon worden opgevat als een serieuze belediging.<sup>3</sup>

1 Rechtszaak tegen Paul Swaan van Dresden over de moord op Anthonij Corea van Bengalen, Nationaal Archief, Archief van de VOC, 1.04.02, inv.nr. 9371, zaak 35.

2 In de vormen ‘mai j fudedede’, ‘mai j fodido’ of het gemoderniseerde ‘mãe fodido’ zitten de woorden ‘moeder’ (‘mãe’) en ‘geneukt’ (‘foder’ betekent ‘neuken’; ‘fodido’, ‘geneukt’). De vorm ‘mai j subido’ verwijst mogelijk naar ‘moeder bestegen’ (‘subir’ betekent ‘bestijgen’; ‘subido’ betekent ‘geklimmen’). Tegenwoordig zou men in de Portugese taal eerder ‘filho da puta’ gebruiken.

3 Dit was geen ongebruikelijke verwensing. Zo schold constabelsmaat Jacob Bos in 1744 zijn stuurman uit met de zin: ‘Moerneuker! Nou sal je in jouw moer!’ Stuurman Pieter Jongendijk diende hem van repleik door te zeggen ‘dat is goet, dan moet ik mij desen deren’, en haalde zijn wapen tevoorschijn. NA, VOC, 9408, zaak 15. De hooploper Reijnier Broekbergen riep op het schip *Hervatting* in 1748 tegen de Moorse matroos Nannoe ‘dat hij moor sijn moer konde afnemen’. NA, VOC, 9416, zaak 32. De schieman Abraham du Bois schreeuwde op het schip *Loenderveen* in 1733 voortdurend tegen de bemanning: ‘Neukt jou moer,

Paul liep boos ‘heen en weer door de combuijs’. Anthonij was nog altijd aanwezig en maakte geen aanstalten om de rijst te gaan wassen. Dit deed Paul ‘zoodanig in thooren’ ontsteken dat hij zijn mes pakte en in het voorbijgaan de matroos ‘een steek in de buijk’ toebracht.

Anthonij viel ‘agter over tusschen de kisten’. Een wond van ‘drie vingers breed’ legde zijn buik open. Hij bloedde sterk en overleed.

Niemand lijkt het voorval te hebben gezien. Anthonij ‘was blijven leggen tot dat den zelve door den zarang van daer gehaald was’. De *sarang* was de voorman van de Indiase zeelieden. Hij was bij het werk van Paul en Anthonij in de kombuis niet aanwezig geweest. De zieke scheepscorporaal Gerrit lag wel dichtbij in zijn kooi, maar kon ze alleen horen.

Het voorval roept verschillende vragen op. Het benadrukt het mondiale karakter van de VOC. De VOC toonde zich niet alleen een ware ‘multinational’ in haar scheepvaart, die grote delen van de wereldzeeën besloeg, maar ook op het dek van haar schepen en in andere werkomgevingen van de Compagnie.<sup>4</sup> Zeelieden, soldaten en andere werkers van zeer verschillende herkomst werkten daar samen. De VOC bracht de wereld bij elkaar. Op het schip *Cats*, bijvoorbeeld, was de bemanning samengesteld uit Europese en Aziatische zeelieden. De precieze aantallen voor de overtocht naar Batavia zijn niet overgeleverd, maar voor de heenreis naar Bengalen weten we dat aan boord van het schip 92 zeelieden waren – dit waren 69 Europeanen en 23 Aziaten.<sup>5</sup>

Dit leidt tot twee belangrijke vragen. Allereerst moeten we ons afvragen in hoeverre de gelijktijdige aanwezigheid van zeelieden uit Bengalen, Duitsland en andere plaatsen op een VOC-schip gebruikelijk was. Wat was de relatie tussen de VOC en de levendige maritieme wereld waarin zij opereerde in Azië? Sloot de Compagnie zich daarvan af of maakte zij daar juist gebruik van. En als dat zo was: op welke manier? Het tweede belangrijke vraagstuk waar het conflict van Anthonij en Paul de aandacht op vestigt, zijn de verhoudingen tussen de zeelieden in dienst van de VOC. Hoe waren de verhoudingen tussen deze uiterst verschillende groepen zeelieden en waardoor werden deze verhoudingen bepaald? Waren etnische spanningen doorslaggevend of werden verhoudingen vooral bepaald door de werkomgeving, de hiërarchie of klassenverhoudingen?

Dit boek richt zich op zeelieden, zoals de Duitser Paul en de Bengaalse Anthonij, en op de wereld waarin zij werkzaam waren. Dit verleden is het bestuderen waard: het was een van de vroegste goed gedocumenteerde momenten waarop mensen van verschillende continenten terechtkwamen in dezelfde werkomgevingen. De uitbreiding van de scheepvaart onder de VOC was een belangrijke stap in het vroegmo-

jouw moerneukers!’. N. Worden, “‘Below the Line the Devil Reigns’ Death and Dissent aboard a VOC Vessel”, *South African Historical Journal* 61 (2009) 4, 702-730, aldaar 722.

4 J. Lucassen, ‘A Multinational and its Labor Force: The Dutch East India Company, 1595-1795’, *International Labor and Working-Class History* 66 (2004), 12-39.

5 Generale Zeemonsterrol 1734, NA, VOC, 11763, f. 74.

derne proces van globalisering en ging gepaard met toenemende internationalisering van maritieme arbeidsmarkten. Zeelieden werkten in een maritieme wereld, die nauw verbonden was. Zij werkten en leefden daarin *naast* en *met* elkaar, en moesten steeds opnieuw hun verhouding tot elkaar bepalen.

De moord van Paul op de Bengaalse matroos Anthonij is een tragische gebeurtenis, maar is niet het hele verhaal. De moord is een steen in een vijver. Het is niet zozeer de steen die ons het inzicht verschaft. Het zijn de rimpelingen in het oppervlak en de flikkerende weerkaatsingen van het licht die ons inzicht verschaffen in het landschap van onderlinge verhoudingen. Belangrijk is dan ook niet zozeer de moord, maar zijn vooral de beschuldiging, het onderzoek, de getuigenissen, de categoriseren en de oordelen over elkaar.

Het gaat om de manier waarop wij de gebeurtenissen en de overgeleverde getuigenissen duiden. Deze zullen altijd voor verschillende interpretaties en betekenissen vatbaar zijn, maar het is de taak van de historicus om deze op een systematische wijze een plaats te geven in een coherent verhaal – of een coherente duiding – van relevante ontwikkelingen in het verleden.

Gebeurtenissen, zoals deze moord, maar ook vele andere kwesties, kunnen inzicht geven in de manier waarop zeelieden over elkaar dachten en met elkaar omgingen. Ze reflecteren de gebeurtenissen, ervaringen en verhalen, die voorvielen en werden verteld op schepen en in havens, maar ook op straat, de markt, in het speelhuis of de kroeg.

Daarbij is de moord niet alleen het verhaal van een Europese dader en een Aziatisch slachtoffer. In de kombuis waren Paul en Anthonij samen bezig het eten voor het scheepsvolk voor te bereiden. Het eten bestond, ook 's ochtends, voor het grootste gedeelte uit rijst, aangevuld met katjang, erwten, gort, bonen en een beetje vlees. Grote hoeveelheden rijst moesten worden gewassen en gekookt. De kombuis was een kleine, gedeeltelijk met baksteen beklede ruimte, die zich op veel VOC-schepen benedendeks bevond. Het vuur moet de kombuis tot een ziedend hete plek hebben gemaakt.

Ook de rest van het schip was geen gezonde omgeving. De equipagemeester van Batavia schreef in 1723 over schepen die enkele jaren in Azië hadden gevaren, dat deze zeer hadden te 'lijden door het ongedierte, van duijssent beenen, mieren, en wel insonderheid, door de kackerlacken, die de weegering [binnenwand] zeer komen te doorknaagen'.<sup>6</sup> Anderen klaagden over de gevolgen van 'witte mieren' die 'door sijn milloenen getal' enorme schade veroorzaakten aan de masten, 'die als kokers door de witte mieren [werden] uitgevreeten'.<sup>7</sup> In Bengalen en op andere plaatsen

<sup>6</sup> NA, Collectie Brugmans, 1.10.13, inv.nr. 168, brief 32. De equipagemeester van Batavia is op dat moment M. Westpalm. Zie ook brieven 71, 72 en 78 voor het overnemen van middelen tegen het aanvreten van de scheepswand door wormen, zoals gebruikt voor 'Moorse' schepen in Surat.

<sup>7</sup> V.A.J. Klooster, *D.H.A. Kolff, Driftig van spraak, levendig van gang. Herinneringen van marineofficier D.H. Kolff (1761-1835)* (Zutphen 2011), 80-81.

kwam daar immense hitte en vochtigheid bij, vooral tijdens de moesson.

Het personeelsverloop kon groot zijn. Desertie, straffen en ziekten speelden daarin een belangrijk rol. De Duitser Paul Swaan beweerde dan ook – toen hij werd ondervraagd door de scheepsraad en later de Raad van Justitie van Batavia – dat hij tijdens de moord ‘niet bij zijn sinnen geweest is’. Paul verklaarde last te hebben gehad van een ‘rasende’ koorts. Andere schepelingen weerspraken dit. Bootsman Jan Kat verklaarde dat hij aan de Duitse koksmaat niets ‘bespeurt hadde dat nae gekheijt off sinneloosheijt gelek’ was.

De moord hing nauw samen met werkomstandigheden en hiërarchie. Paul was koksmaat en deed waarschijnlijk dienst als vervangend kok. De Bengaalse matroos was als tijdelijke hulp in de kombuis geplaatst. Dit kan de gespannen verhouding tussen Paul en Anthonij verklaren. De machtsrelatie tussen de twee was niet uitgekristalliseerd.

Voor Paul was Anthonij een tijdelijke hulp, een gemakkelijk te gebruiken loopjongen, die de vervelende klusjes kon opknappen. Rijst wassen was misschien al niet het prettigste werk, maar een groter probleem was waarschijnlijk de plaats waar dit moest gebeuren. Het galjoen werd gebruikt om te wassen, maar ook als gevangenis en toilet. De rijst wassen op het galjoen was duidelijk een vervelende, wellicht zelfs oneerzame klus. Anthonij liet blijken dat hij geen zin had om dit ongemerkt over zich heen te laten komen.

De Bengaalse matroos komt in zijn weigering naar voren als een zelfbewuste werker. Het is onduidelijk of hij reageert op zijn toegewezen plaats als hulp in de kombuis, op de specifieke opdracht om de rijst te wassen in het galjoen, of op de aansturing door de Duitse koksmaat. Duidelijk is wel dat Anthonij de opgedragen taak weigert: de opdracht komt niet overeen met de werkverhouding, zoals deze door de matroos werd verstaan.

Dit past goed bij het nieuwe beeld van Aziatische zeelieden dat verderop in deze studie naar voren zal komen. Zij bevonden zich in een positie die verre van ondergeschikt was aan die van Europese zeelieden. De behandeling en onderhandelingspositie van Europese en Aziatische zeelieden waren vaak gelijk, soms waren deze zelfs beter voor Aziatische zeelieden. Zo dienden Indiase zeevarenden in de jaren '30, maar ook later in de achttiende eeuw, schriftelijke klachten in wanneer sprake was van slechte behandeling of voedselvoorziening.<sup>8</sup> Op andere momenten eisten gedeserteerde Indiase matrozen alsnog hun lonen op of kregen zij steun van lokale autoriteiten in hun eisen ten opzichte van de VOC.<sup>9</sup> Ook de positie van Javaanse, Maleise, Arabische of Chinese zeelieden lijkt niet structureel minder te zijn geweest.

<sup>8</sup> NA, VOC, 8787, f. 741-2.

<sup>9</sup> *Generale Missiven*, VI, 126, 183.

# I Inleiding

Eeuwen na de ontmoeting tussen de Duitser Paul en de Bengalees Anthonij, zoals in de *proloog* beschreven, is het vraagstuk van onderlinge verhoudingen tussen zeelieden nog altijd actueel. Misschien wel actueler dan ooit. Tegenwoordig wordt de mondiale maritieme arbeidsmarkt voornamelijk gedomineerd door zeelieden uit de Filipijnen, Rusland, India, Oekraïne, China en andere Oost-Europese, Mediterrane en Aziatische landen.<sup>1</sup> De vijf eerst genoemde landen leverden in 2003 gezamenlijk meer dan de helft van de zeelieden voor de intercontinentale vrachtaart (53,9 procent).<sup>2</sup>

De verhoudingen tussen de verschillende groepen zeevarenden zijn niet altijd gelijk, bijvoorbeeld als het gaat om de beloning en de functies die worden vervuld. Europeanen zijn relatief vaker officier dan Aziatische zeevarenden.<sup>3</sup> Toch lijken de onderlinge verhoudingen tussen bemanningsleden aan boord vaak vrij open en de erkenning van de menselijke gelijkwaardigheid van collega's van andere nationaliteit gebruikelijk.

Dit is niet altijd zo geweest. In de negentiende en vroege twintigste eeuw werden de verhoudingen gekenmerkt door een sterke racialisering van interculturele verhoudingen en de organisatie van klassenstrijd. Dit leidde tot een complex landschap van vaak ongelijke verhoudingen tussen Europese en Aziatische zeelieden. In de grote internationale zeeliedenstaking van 1911 werd door zeelieden en hun vakbonden wereldwijd geworsteld met dit vraagstuk. In Amsterdam en Rotterdam zetten de scheepvaartmaatschappijen tijdens de staking actief werkwillige stakingsbrekers in. Deze 'onderkruipers', zoals zij door de vakbonden werden genoemd, kwamen uit verschillende landen, maar overwegend uit Nederland en Duitsland. Toch vielen de enkele tientallen Chinese zeelieden, die op een deel van de bestaakte schepen werden geplaatst, bij de stakers het meest in het oog.

Dit leidde tot een verhit debat onder de zeeliedenbonden, waarin de ongelijke verhoudingen en overduidelijk raciale angsten zichtbaar werden. De Rotterdamse sociaal-democratische vakbond *Volharding* verwonderde zich na de staking over de vraag:

1 M. Zhao, M.S.V. Amante, 'Chinese and Filipino Seafarers. A Race to the Top or the Bottom?', *Modern Asian Studies* 39 (2005), 535-557.

2 N. Ellis, H. Sampson, *The Global Labour Market for Seafarers Working Aboard Merchant Cargo Ships* (Cardiff 2008), 4, 14.

3 Ibidem.

Of Chineezen dan geen mensen zijn ...?

Netelige vraag, op lastig oogenblik gesteld! En toch, zelfs aan beantwoording van die vraag wensen wij ons niet te onttrekken.

Zeker, de Chinees is ook mensch. Maar een mensch die, als sociaal wezen, als mensch tot mensdom nog moet oefenen. Die er slechts op uit is om geld machtig te worden ten eigen nutte en die zich klakkeloos en geneuglijk laat gebruiken en uitbuiten, om de belangen van de Europeesche arbeider te schaden en tegen te staan. [...] Zij zijn de laagste materialisten, die uitsluitend warm zijn voor geldmaken en die altoos klaar staan hun land te verkoopen aan den vijand.<sup>4</sup>

De verhoudingen werden in deze periode gekenmerkt door uitgesproken tegenstellingen: tussen scheepvaartmaatschappijen en zeelieden; tussen georganiseerden en ongeorganiseerden; tussen zeelieden van verschillende herkomst.<sup>5</sup> Aan het begin van de twintigste eeuw vonden zelfs systematische pogingen plaats van een aantal Europese zeeliedenorganisaties om Aziatische zeelieden van de arbeidsmarkt te weren. In Nederland voerde de sociaal-democratische *Centrale Bond van Transportarbeiders* in de jaren '20 een felle racistische campagne tegen Chinese en Indiase bemanningen.<sup>6</sup> Op Britse schepen werkten Indiase, Chinese en andere Aziatische zeelieden, in de woorden van historicus Balachandran, in 'a world deeply marked by race'.<sup>7</sup> Raciale scheidingen bepaalden hun werk, loon en behandeling. Britse vakbonden schilderden hen af 'as cheap coolies who had stolen jobs rightfully belonging to white seafarers'.<sup>8</sup>

In de afgelopen jaren hebben de mondiale levens van zeelieden in toenemende mate de interesse van historici gewekt. Vooral voor de negentiende en twintigste eeuw is onderzoek gedaan naar de verhoudingen tussen verschillende groepen zeevarenden en de positie van Aziatische zeelieden op Europese schepen.<sup>9</sup> De geschiedenis van zeelieden en maritieme arbeidsmarkten was in deze periode voornamelijk een geschiedenis van globalisering en internationale concurrentie. In veel gevallen kwam dit neer op een geschiedenis van uitsluiting, ongelijkheid en racisme. Een veel kleinere, maar niet minder belangrijke geschiedenis getuigt voor deze periode juist van de momenten van groepsoverstijgende, interraciale solidariteit – meestal

4 'Het gele gevaar', *De Uitkijk* 3 (november 1911), 31, 1. Geciteerd in: M. van Rossum, *Hand aan Hand (Blank en Bruin). Solidariteit en de werking van globalisering, etniciteit en klasse onder zeelieden op de Nederlandse koopvaardij, 1900-1945* (Amsterdam 2009).

5 Van Rossum, *Hand aan Hand*; F.S. Gaastra, 'Organisatie en conflict van een vergeten groep', *Economisch en sociaal-historisch jaarboek* 35 (1972), 303-323; L. Fink, *Sweatshops at Sea. Merchant Seamen in the World's First Globalized Industry, from 1812 to the Present* (Chapel Hill 2011); G. Balachandran, *Globalizing Labour? Indian seafarers and world shipping, c. 1870-1945* (New Delhi 2012).

6 Zie: Van Rossum, *Hand aan Hand*, hoofdstukken 3, 5, 7 en 8.

7 Balachandran, *Globalizing Labour?*, 4.

8 Balachandran, *Globalizing Labour?*, 9.

9 Balachandran, *Globalizing Labour?*; Van Rossum, *Hand aan Hand*; Featherstone, *Solidarity*; Fink, *Sweatshops at Sea*; L. Tabili, 'The Construction of Racial Difference in Twentieth-Century Britain. The Special Restriction (Coloured Alien Seamen) Order, 1925', *The Journal of British Studies* 33 (1994) 1, 54-98; H.J.J. Wubben, 'Chinezen en ander Aziatisch ongedierte'. *Lotgevallen van Chinese immigranten in Nederland 1911-1940* (Zutphen 1986).