

AZIATISCHE GALEIEN.

door Dr C. NOOTEBOOM,

Directeur van het Museum voor Land- en Volkenkunde
en Maritiem Museum « Prins Hendrik », Rotterdam.

In een oud Makassaars handschrift komt een opsomming voor van de « schepen van vroegere vorsten ». Daarbij worden niet minder dan negen galeien genoemd. Zij heten zelfs « echte galeien » omdat zij drie roeren hebben, waarvan één aan de achterstevan als bij Europese schepen. Karaeng Matoaja heeft deze schepen laten bouwen, toen men van plan was naar Buton te gaan om dit eiland te veroveren (1).

Het doet ons vreemd aan te lezen over galeien gebouwd in en door een oude Indonesische staat, en wel omstreeks 1626 (2), het jaar waarin Matoaja, de rijksbestuurder, samen met de vorst van Gowa, Buton veroverde.

De zeelieden van dat gebied varen reeds zeer lang met zeilschepen, van zuiver Indonesische bouw en tuigage. Hoe is het mogelijk, dat zij, omstreeks drie eeuwen geleden, plotseling een kleine vloot galeien bouwden, al waren toen in Zuid-Europa galeien zeer algemeen? De gewone wijze van roeien is hier vooral het peddelen met een korte peddel, al is het roeien op Europese wijze en als hulpmiddel op handelsschepen niet onbekend.

Is hier een misverstand in het spel, door het verkeerd lezen van een tekst? Dit lijkt uitgesloten: het woord *galé* komt vele malen voor, en uitdrukkelijk wordt gezegd dat de dusgenaamde schepen waren uitgerust met een roer aan de steven, juist als Europese schepen. Ook de afmetingen, die van een dezer schepen worden opgegeven, wijzen op een vaartuig, dat in hoofdzaak op roeikracht is aangewezen: bij een lengte van 20 vademen zijn zij 3 vademen breed.

Makassar, de hoofdstad van het rijk Gowa, had al sinds 1528 vriendschappelijke aanrakingen met de Portugezen, en velen waren er tot het Christendom overgegaan. Het ligt voor de hand, aan te nemen, dat de Makassaren het bouwen van galeien en het varen met deze schepen van hen hebben geleerd. Maar beschikten de Portugezen in die dagen in Indonesië over galeien?

Dit scheepstype, vooral voor oorlogsvoering bestemd, en ontwikkeld op de vrij kalme Middellandse Zee, is weinig geschikt voor oceaanovaarten. Voor hun handel gebruikten

de Portugezen dan ook karvelen en kraken met groter laadvermogen en aangewezen op de windkracht. Het bevestigend antwoord, dat we op deze vraag kunnen geven, maakt het waarschijnlijk, dat inderdaad de Portugezen hier als leermeesters zijn opgetreden.

In contemporaine geschriften vinden we vele malen vermeld dat zowel Portugezen en Spanjaarden als sommige Indonesische volken en ook Nederlanders over galeien beschikten.

In het relaas van de eerste schipvaart der Nederlanders (3), komt de beschrijving voor van een galei te Bantam, die er onder een dak wordt bewaard, en gebruikt voor oorlogstochten. In afwijking van de toenmalige Zuideuropese galeien zaten in dit schip de roeiers onder een dak, en hadden de krijgslieden op dit dak de ruimte hun bedrijf uit te oefenen. Dit was in 1596.

Door de tweede schipvaart weten we, dat in 1598 de lieden van Bantam op hun rede drie Portugese galeien uit Goa (India) buitmaakten (4).

Einde 1601 vindt een vloot uit Amsterdam onder Wolfert Harmansz een Portugese armada voor Bantam, waarbij zich ook galeien bevinden (5).

Gedurende de tweede reis van Cornelis de Houtman, voor Zeeuwse rekening ondernomen, waarop deze bevelhebber voor Atjeh wordt vermoord, worden in dat land vele galeien aangetroffen (1599). De beschrijving die de Engelsman John Davis er van geeft, wekt echter twijfel aan de aard dezer schepen. Vermoedelijk hebben we hier te maken met Indonesische roeschepen, die met peddels i.p.v. riemen worden voortbewogen: « Their oares are like shovels of four foote long, which they use only with the hand, not resting them upon the Galley » (6).

Na de overval waarbij Cornelis de Houtman en vele anderen het leven lieten, zeilden de schepen naar Pidië, waar zij de volgende dag werden aangevallen door elf galeien, die Davis onderstelde met Portugezen bemand te zijn (7).

Daarna te Atjeh teruggekeerd kwamen de galeien hen weer tegemoet (8).

In 1606 belegerde Matieff de Portugese stad Malakka. Een vloot ter ontzetting van de stad bestond uit 4 galeien, 16 grote galjoenen, 1 korvet en 14 fusten (9).

De Nederlandse bevelhebber Paulus van Caerden werd in de baai van Loloda door twee Spaanse galeien overvallen en gevangen genomen (1608) (10). Na zijn bevrijding waagt deze moedige zeeman zich te ver, en wordt voor Tidore, tijdens een windstille, aangevallen door een Spaans fregat, gesleept door een galei en Molukse vlerkprauw (1610) (11).

Een Nederlandse vloot onder Lam viel in 1606 het Spaanse Manilla aan, en ontmoette daarbij een aantal Spaanse galeien (12).

De instructie aan de Gouverneur Generaal J. P. Coen doet vermoeden dat ook de Nederlanders galeien bezaten: Als de vijanden weigeren de wederzijdse gevangenen uit te leveren, zal men die van de vijand op de galeien zetten als slaven... (13). Inderdaad blijken ook de Nederlanders in Indonesië galeien te hebben gebruikt. Deze schepen waren in het vaderland gebouwd voor de strijd tegen Spanje en na het sluiten van het twaalfjarig bestand (1609) naar Indonesië en Guinea gezonden (14).

In 1617 beschikt de V.O.C. over vier zulke schepen (ook fregatten genoemd) in Indonesië; in 1622 waren het er negen (15).

In een brief van 10 Maart 1616 van Steven van der Haghen aan de Bewindhebbers der V.O.C. deelt deze bevelhebber mede in Straat Malakka een aantal gevangenen te hebben gemaakt, van wie hij vernam dat Don Juan de Sylva van Manilla onderweg was naar de Molukken met een vloot van tien galjoenen, en tien galeien, met 1500 man Portugezen en bovendien nog Japanners en andere Oosterlingen (16).

Er is dus geen twijfel aan het gebruik van galeien in de Oosterse wateren door de Portugezen. Het is echter weinig aannemelijk dat deze mooi weer schepen de moeilijke en gevaarvolle reis om de Kaap de Goede Hoop hebben volbracht. Hoe de zo even genoemde Hollandse « fregatten » – de kleine galeien – de overtocht maakten, is niet duidelijk. Het antwoord op de vraag, hoe de Portugezen er aan galeien kwamen vinden we bij de Belgische auteurs C. de Lannoy en H. Vander Linden, die in hun studie over de geschiedenis der koloniale expansie van Portugezen en Spanjaarden ook de gebruikte vloten beschrijven. Volgens hun gegevens waren de galeien de enige voor de krijgsvoering bestemde schepen.

Men ging echter met deze oorlogsvaartuigen nooit ver uit de kust. Met uitzondering van de grote zeilschepen werden de eenheden van de Oosterse vloot der Portugezen ter plaatse gebouwd (17).

Later eeuwen vinden aan de kusten van Azië nog herinneringen aan de galeien, waarmede Europeanen in de XVI^{de} en XVII^{de} eeuw er oorlog voerden.

Het Maleis, de taal die sinds eeuwen wordt gesproken rond Straat Malakka en de Riouw-Lingga Archipel, heeft de naam van deze schepen bewaard, zowel in de vorm **gralai** als in de vorm **djalai**. Het laatste moet echter naar het schijnt meestal als **djoli** gelezen worden, voor het Engelse joliboat, Nederlands jol. Het Arabische schrift, zoals het voor het Maleis gedurende eeuwen werd gebruikt, kent meestal niet de voor het Arabisch gebruikelijke klinkertekens, zodat **djalei** en **djoli** gelijk worden geschreven (18).

Het zou gemakkelijk zijn als we het voorkomen van galeiachtige schepen in Azië geheel konden terug voeren tot de invloed van Portugezen en Spanjaarden, eventueel Hollanders. Dan zouden we echter een belangrijk punt over het hoofd zien. Want naast de Portugezen voeren ook de Turken op Zuid-Azië en West-Indonesië.

Men heeft de strijd tussen Portugal en de Mohammedaanse machthebbers in Zuid-Azië veelal willen zien als een economische strijd. De landwegen uit Zuid-Azië naar Europa, met als eerste doel Venetië, dreigden te worden overvleugeld door de wel langere, maar minder kostbare zeeweg rond Afrika.

In 1517 had Turkije zowel Egypte als de Arabische havens aan de Rode zee bezet en beheerste daarmede alle landwegen.

Ten gevolge hiervan vond Portugal de Turken tegenover zich bij de uitbreiding van zijn macht. De conflicten tussen deze partijen kunnen dus zuiver economisch worden gezien. Toch speelde het godsdienstige element er stellig een grote rol.

De Portugezen zagen in secundaire missionnaire doelstelling, evenals de V.O.C. dit later zou doen, mede een verantwoording voor het gebruik van geweld voor het bevorderen en verdedigen van de handel. De Turken, imperialistisch in die tijd, zochten hun macht in Zuid-Azië uit te breiden en beriepen zich daarbij en in hun strijd met de

Portugezen op hun geloofsgemeenschap met vele daar wonende volken.

In Atjeh, na de val van Malakka in 1511, knooppunt van Aziatische handel, kregen zij invloed. Atjeh'sche schepen voeren op de Rode Zee, de Turken kwamen naar Atjeh. De band des geloofs, die in het Turkse imperialisme een rol speelde, telde hier sterk mede. Zij waren in de XVI^{de} eeuw de gevaarlijkste tegenstanders voor de Portugezen. Volgens De Lannoy en Vander Linden, op grond van hun onderzoek van Portugese bronnen, was het voor de Portugezen niet moeilijk de hegemonie in het gebied tussen Madagascar en de Molukken te handhaven nadat zij de Turkse en Egyptische vloten hadden verslagen (19).

Tiele vertelt, eveneens naar Portugese gegevens, dat in 1539 een retourvloot van de sultan van Atjeh, die peper naar de Rode Zee had gebracht, 300 Turken aanvoerde als hulptroepen en tevens geschut, wapenen en munitie (20).

Sultan Aladin van Atjeh had door bemiddeling van Egypte een verdrag gesloten met de Sultan van Turkije.

Door Couta, Dec. III, parte 2, pa. 452, aangehaald bij Tiele (21), weten we dat men in 1553 in de Rode Zee de komst van Atjeh'sche schepen verwachtte. Uit dezelfde bron vernemen we dat in 1564 de Sultan van Atjeh juist 500 man hulptroepen, artilleristen, benevens geschut en munitie ontvangen had (22).

Het is hierdoor waarschijnlijk dat de vier « fraaie galeien » bij de vloot van twintig zeilen, die Atjeh in 1547 op zeeroof uitzond, naar Turks voorbeeld, zo niet met Turkse hulp waren gebouwd (23). Zo ook zal het zijn met de vloot, waarmede de Sultan van Atjeh in eigen persoon in het begin 1568 voor Malakka verscheen: drie grote galjoten, bemand met Malabaren, vier gewone galeien, zestig fusten en galjoten, samen met 15.000 soldaten en 400 Turken buiten de slaven. De vloot voerde 200 stukken bronzen geschut (24).

Zeer positief is de mededeling in het bijschrift van pl. 27 van de « eerste schipvaart »: Op Java worden galeien en galei-achtige schepen gebouwd volgens instructie van te Bantam wonende Turken (25). We menen daarom, dat de Makassaarse galeien van Portugese voorbeelden zijn af te leiden, maar dat de Atjeh'sche en Bantamse op Turkse invloeden wijzen.

We komen nu tot een wel heel belangrijke vraag. Wat moeten we onder galei verstaan? Ik meen hier niet te mogen treden in de strijdvrage over de herkomst van het woord, dat in het eind der Middeleeuwen in gebruik schijnt te zijn gekomen. Ik meen voor ons doel het woord galei te mogen gebruiken in de meer populaire betekenis, los van de tijd, als algemene benaming voor het roeischip, dat lang en smal, vooral ten oorlog werd gebruikt en waarvan de zeilen niet het belangrijkste middel van voortbeweging vormden. De galei in deze betekenis is een typisch vaartuig van de Middellandse Zee. In de klassieke oudheid waren zij uitgerust met een ram aan het voorschip, waarmede de tegenstander zo mogelijk nabij de waterspiegel zwaar gehavend werd. Naar August Köster meent te mogen aannemen werd omstreeks 700 v.C. aan deze schepen een belangrijke verbetering aangebracht. Men bouwde buiten de boorden een raamwerk uit (**apostis**), om daarop het draaipunt der riemen aan te brengen, zodat deze langer konden worden en met grotere hefboom meer kracht konden overbrengen (26).

Naar Vivielle en La Roërie aannemen is de oude ram of spoor reeds vóór de Middeleeuwen verdwenen en vervangen door een uitsteeksel op dekhoogte. Zij zien het verdwijnen van de laag geplaatste ram als het gevolg van het beter worden der scheepsconstructie waardoor dit wapen minder effectief werd, en op de bezwaren en moeilijkheden om dit instrument onder de voorsteven te bevestigen (27). Het komt mij als niet waarschijnlijk voor dat de oude ram eerst verdwenen zou zijn na het in gebruik komen van scheepsartillerie. De naar boven verplaatste ram verandert in de over de holgebogen steven stekende balk, die jongere galeien kenmerkte.

Hierna zullen we een aantal scheepstypen bespreken, die we geheel of ten dele zouden kunnen beschouwen als Aziatische nazaten van de Middellandse Zee-galei. Nu we weten dat er twee wegen zijn waarlangs de galei in Zuid-Aziatische wateren bekend werd, dienen we echter eerst na te gaan of de schepen, die langs de ene weg kwamen, wellicht op belangrijke punten verschilden van die van de andere weg. Met andere woorden of er verschillen van betekenis zijn aan te wijzen tussen de Spaanse en Portugese galeien en die van de Turken. Ik geloof niet dat er veel onderscheid

tussen deze schepen heeft bestaan. De Mohamedaanse zeerovers van de Middellandse Zee waren voor een groot deel voortgekomen uit de in 1492 uit Granada verdreven Moren. En deze werkten nauw met de Turkse heersers van Constantinopel samen. In 1453 hadden de Turken deze stad weer ingenomen en het is waarschijnlijk dat hun zeemacht voor een deel uit de zeerovers werd gevormd (28). De galei is typisch gemeengoed op de kusten van Zuid-Europa en Noord-Afrika, bij vriend en bij vijand.

De galeien uit de XVI^{de} en XVII^{de} eeuw werden geroeid met grote, zware riemen, ieder gehanteerd door een kleine groep roeislaven. Het draaipunt dezer riemen ligt op een uitgebouwd dek als de oude apostis. Zij hadden vrijwel steeds een overhangende boeg met hol gebogen voorsteven, die men in later tijden wellicht een klippersteven zou hebben genoemd. Boven deze boeg stak een vrij zware balk vooruit veelal aan de onderkant en aan de zijden rijk met snijwerk versierd. Op het achterschip was een dekhut gebouwd als verblijf voor de scheepsofficieren. Aan de vrij korte steile achtersteven hing een klein roer. Zij waren getuigd met één tot drie z.g. latijnzeilen.

Tijdens mijn studie van buiten Europese scheepstypen vond ik enige malen gegevens over oorlogsvaartuigen aan de kusten van Azië, die als voornaamste middel van voortbeweging roerriemen hadden, en soms meer, soms minder in hun vormen gemeen hadden met de Mediterrane galei.

Al vroeger (29), publiceerde ik gegevens over diremen in Zuidoost-Azië en Indonesië. Deze schepen met twee rijen riemen boven elkaar aan elk boord, waren voor dit doel uitgerust, hetzij met een rechthoekig buiten boord stekend dek met op gevorkte palen rustende dubbele reling, hetzij met een smal dek met roeipoorten, dat zowel aan bakboord als aan stuurboord buiten de romp uitstak boven een tweede rij roeipoorten op de scheepshuid. Bij het eerste type zaten de roeiers van de onderste rij plat op dek, en stonden de roeiers van de tweede rij rechtop tussen hen in. Bij het tweede type had elke rij riemen een eigen rij roeipoorten.

De destijds beschikbare gegevens waren onvoldoende om tot een conclusie te komen over het al of niet bestaan van banden met Europese typen. De vormen van deze zeeoverschepen, zoals wij die kennen van de enkele scheepsmodellen

in de musea (30), met één of met twee rijen riemen, vertonen duidelijk gelijkenis met de galei : lang en smal, met hol gebogen steven, en daar over uitstekende balk. Op het achter-schip een hut voor de commandant, en een smal roer aan de vrij steile achterstevan. De zeilen, meestal aan twee dunne, zwaar gestaagde masten, zijn geen latijn-zeilen, maar meestal van het maleise type, met twee ra's die een onregelmatige vierhoek insluiten. Een enkele maal heeft een der masten een Chinees zeil. Anders dan de Mediterrane galei, hebben zij vaak zowel voor als achter enigszins vleugelvormige planken, die op scheepsbreedte aan weerszijden van de stevens voor- en achteruit steken en daar door dwarsbalken verbonden zijn.

Op grond van het hiervoor besprokene meen ik te mogen besluiten, dat de galei-vorm dezer schepen wel op Europese invloed wijst uit de XVI^{de} en XVII^{de} eeuw. Het gebruik van twee rijen riemen moet hier echter als jonge parallel van de klassieke vorm worden begrepen; m.a.w. dit element moet wel op nieuwe inventie ter plaatse berusten.

Tot dit type behoorde ook de sultan's prauw van Riouw, waarvan een groot model sinds het einde van de vorige eeuw in het Rijks Museum voor Volkenkunde te Leiden (31) berust. Ook waren in recent verleden, en zijn wellicht nog heden tussen Sumatra en zijn overwal (Singapore en de Westkust van Malakka) snelle prauwen in gebruik, die vermoedelijk van de galei afstammen (32). De lange, rechte kiel van deze schepen is veelal enigszins hol gebogen, zodat de voor- en achterstevan dieper steken dan het midden van de romp. Zij hebben een hol gebogen voorstevan en een rechte, steile achterstevan met een klein roer als de galei. Zij zijn meestal getuigd met latijn-zeilen zonder voetra.

Het is merkwaardig bij H. C. Folkard, in de vijfde druk van « The Sailing Boat » (1901), een afbeelding van de hand van de auteur te vinden van een dergelijk scheepje uit India. De tekening werd vervaardigd naar een model, en uit de tekst blijkt niet, waar en onder welke omstandigheden de afbeelding tot stand kwam (p. 435). Het is daarom zonder andere aanwijzingen niet verantwoord de mededeling van Folkard te vertrouwen dat deze boten in « India » (een groot land !) zouden thuis horen.

R. F. Pritchett, « Marine Painter to the Royal Thames Yachtclub », publiceerde in 1889 zijn « Pen and Pencil sketches of Shipping and Craft ». Hoewel zijn schetsen niet altijd volkomen en tot in details betrouwbaar zijn, mogen we hem wel het vertrouwen geven dat een goed vakman toekomt, die ter plaatse zijn werk verrichtte. Hij geeft op p. 139 van zijn boek een afbeelding van « Lateen racers », latijn getuigde wedstrijd jachten dus, van de Royal Bombay Yacht Club. Deze schepen zijn naar deze plaat te oordelen tot hardzeilers vervormde galeien, met overhangende boeg en statiehut op het achterschip. Toen Pritchett in Bombay was — het jaar geeft hij niet aan, maar het moet in de tweede helft van de XIX^{de} eeuw zijn geweest — waren er in de vloot van deze vereniging elf van zulke schepen. Met kennis van dit feit, wint de zoeven genoemde mededeling van Folkard aan waarschijnlijkheid.

We zullen echter op nog meer vreemde dingen stuiten. In het Londense Horniman Museum bevindt zich de romp van een scheepsmodel dat in grote lijnen overeenkomt met de hiervoor genoemde schepen uit Maleis gebied. Niet alleen de holle steven, en de langs de steven op rompbreedte naar voor uitstekende vleugels treffen we op dit stuk, maar ook de roeipoorten met ogen op het dek voor het bevestigen der riemen. Verder is er dezelfde mastkoker als op de Maleise schepen. De hut op het achterdek loopt echter minder hoog op, en is lomper van vorm, terwijl het verhoogde dak boven de ingang van de hut niet van Indonesische modellen bekend is. Het bevreemde mij bij dit stuk een kaartje te vinden met de mededeling dat dit een zeeroversvaartuig uit de Perzische Golf is. Bij navraag bleek het inderdaad als zodanig geregistreerd, doch nadere gegevens waren niet te vinden. Wederom dus een twijfelachtig gegeven. Ik kan de juistheid ervan niet bewijzen, maar meen Uw aandacht te moeten vragen voor een andere onverwachte ontmoeting.

Pritchett tekende ook een Zeeroversvaartuig in de Perzische Golf (33). Hij wijst op Maleise — juister: Makassaarse — invloed in tuig en roeren. De masten zijn de bekende Makassaarse bokmasten, met ezelshoofd in de vorm van een krul. De zeilen kennen wij van de Javaanse majang; doch hier met losse broek, dus niet aan een voetra geregen. Hoewel hij zowel als Folkard (34) de romp meent te zijn die

van de Arabische Dhow, is in deze ook duidelijk de Makassaarse herkomst terug te vinden. Een Dhow is het stellig niet.

Pritchett zelf publiceerde een achteraanzicht. Folkard nam een andere tekening op: een zicht op stuurboord. Deze schepen zijn in grote lijnen Makassaars, maar wijken van de schepen van Zuid-Celebes in zoverre af, dat zij duidelijk niet uit Zuid-Celebes afkomstig kunnen zijn. Pritchett is stellig in zijn mededelingen van de herkomst van de door hem getekende schepen wel zo betrouwbaar, dat ik meen op dit punt niet aan zijn woorden te mogen twijfelen.

Indien we dus moeten aannemen dat de invloed der Makassaarse scheepstypen zover westelijk gevonden wordt, is het als juist aanvaarden van de herkomst opgave van het romp-model in Horniman Museum gemakkelijker geworden.

We hebben het Westen van Indonesië als punt van uitgang genomen voor dit overzicht van XIX^{de} eeuwse galeien in Azië. Misschien is dit een gevolg van mijn oriëntering op Indonesië, maar in ieder geval is dit beginpunt goed gekozen, omdat bij Sumatra het knooppunt ligt van alle zeeverkeer tussen Zuid- en Oost-Azië. Na onze uitstap naar Zuid-Azië is het goed, ook in Oost-Azië eens rond te zien.

De Chinezen hebben een soort volkse schilderkunst ontwikkeld, die met tempera verven op rijstpapier een oneindige serie afbeeldingen van het Chinees volksleven vastlegde. Dit gebeurde volgens vaste voorbeelden, waarvan de schilder wel in detail afweek, maar waarin steeds het voorbeeld weer te herkennen valt. In vele collecties zijn van deze soort platen te vinden, die schepen voorstellen. Eén van deze, telkens terugkerende scheepsportretten toont ons een Chinese galei, lang en smal, met overhangende voorsteven. De tuigage en het roer (in roerbun) zijn zuiver Chinees. De manier van roeien echter is Westers. De Chinezen wrikken meestal i.p.v. dat zij roeien, en als zij roeien, werken zij met lange riemen, die elkaar binnen boord kruisen.

Hier is de vraag gewettigd of deze schlaboonachtige afbeelding met de werkelijkheid in overeenstemming is. Zekerheid daaromtrent heb ik niet. Maar wel kan ik er op wijzen, dat het Rotterdams Museum voor Land- en Volkenkunde niet minder dan drie modellen van dergelijke oorlogsschepen uit China bezit. Wellicht dat een onderzoek van

oudere Europese bronnen over China hier meer positieve resultaten zou kunnen opleveren (35).

Na China nog Japan. In het model van een Japanse « galei » in het Rijks Museum voor Volkenkunde te Leiden (36) is nog alleen de idee « galei » overgebleven. Het gehele vaartuig is typisch Japans, in al zijn onderdelen. Zelfs de gebruikte roeiriemen zijn Japans: het zijn wrikriemen. Over de boorden van de romp heen is een omwand dek uitgebouwd, waarin zich buiten boord een aantal gaten bevinden, waardoor de wrikriemen, zeven aan elk boord, kunnen heensteken, en tussen de wanden en onder het dak kunnen worden gehanteerd. Of dit curiosum, dat als model geheel en al van Japans makelij is, ook een in feite gebruikt vaartuig weergeeft, weet ik niet. Onmogelijk is het zeker niet: de Japanners waren goede imitatoren, en zeer vaardig in het overnemen van Westerse denkbeelden in eigen cultuur.

Hiermede zijn wij aan het einde van onze Aziatische reis. Het schijnt wel vast te staan dat de Mediterrane galei aan deze Oosterse stranden grote invloed heeft uitgeoefend. Ook dat deze invloed Azië bereikte in de XVI^{de} en XVII^{de} eeuw, vooral door Turken en Portugezen. En toch is er een feit, dat er op zou kunnen wijzen, dat misschien ook andere invloeden, dan wel oudere autochthone ontwikkeling hier mede speelden. De vaartuigen, die in steensculptuur op de Hindu-Javaanse stupa Borobudur zijn afgebeeld, hadden reeds buiten boord stekende hekwerken voor het roeien, die ons sterk herinneren aan de Oud-romeinse apostis. Ik meen op dit feit te moeten wijzen, maar meen ook de vrijheid te mogen hebben hieraan geen verdere conclusies te verbinden.

NOTEN.

- (1) Het stukje Makassaarse tekst is te vinden in A, n^o 12.360 van de collectie Boeginese en Makassaarse HHSS van het Brits Museum te Londen (aangekocht van J. Crawford, Febr. 1842; B, Makassaarse en Boeginese HHSS van het Nederlands Bijbelgenootschap, in Universiteitsbibliotheek te Leiden, n^o 19, p. 179-182; C. HS. Matthesstichting te Makassar n^o 193, p. 121.) Deze plaatsen geven enigszins van elkaar verschillende versies. Deze passage over de « schepen van de vroegere vorsten » werd onder mijn aandacht gebracht door prof. Dr. A. A. Cense, die het stuk tevens vertaalde. Hem komt hiervoor mijn bijzondere dank toe.

- (2) Van Karaeng Matoaja (Karaenga Matowaja) lezen we in het Dagboek der Vorsten van Gowa en Tello (uitgegeven in transcriptie en vertaling door A. Ligtoet (Bijdragen voor de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlands-Indië, 1880), dat hij waarschijnlijk geboren is in 1573, en dat hij koning van Tello en rijksbestuurder van Gowa was. In 1626 vertrekt hij « met de koning [van Gowa] naar Boeton bij gelegenheid, dat zij dit rijk zullen veroveren. Dit is de eerste maal, dat Boeton door de Makassaren veroverd wordt ». In 1636 is deze vorst overleden.
- Later werden deze schepen hersteld in opdracht van de vorst van Gowa Tumenanga ri balla pangkana, die blijkens het dagboek in 1653 onder de naam Malombasang Hasanudin Tumenanga ri balla pangkana aan de regering kwam.
- Over Karaeng Matoaja zie ook prof. Dr. A.A. Cense in Bijdragen voor de Taal-, Land- en Volkenkunde, dl. 107, 1951, p. 80.
- (3) Linschoten Vereniging, dl. VII, 1915, p. 130-132, pl. 27.
- (4) Colenbrander, Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap, dl. 21, 1900, p. 240, 241, 273.
- (5) H. Soete-Boom, Derde voornaamste zee-getogt na de Oost-Indiën. 't Amsteldam, 1648, fol. 13, 3^e kol., de Portugesche Armada voor Bantam / stark 30 schepen / 30 Galioenen / Galeyen / als Fregatten / van Goa, Malacca, en andere plaatsen.
- (6) A.H. Markham, Voyages and Work of John Davis, the Navigator. Hakluyt Society 1880, dl. 59, p. 150 « Hee (de koning van Atjeh, sultan Aladin) hath very many Gallies, I thinke an hundred, some that will carry foure hundred men, made like a Wherrie, very long and open, without Decke, Forecastle, Chase, or any upper building. Their oares are like shovels of four foote long, which they use only with the hand, not resting them upon the Galley. They beare no ordnance, with these hee keepeth his neighbours in obedience. »
- (7) Idem, p. 145.
- (8) Idem, p. 153.
- (9) Linschoten Vereniging, dl. XXIV, p. 82.
- (10) J.K.J. de Jonge, de Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indiën (1595-1610), dl. III, p. 266.
- (11) Idem, p. 268.
- (12) P.A. Tiele, Bouwstoffen voor de geschiedenis van het Nederlandsch Gezag in den Maleischen Archipel, I, 1886, p. 174 e. v.
- (13) Geschiedenis van Nederlandsch-Indië onder leiding van F.W. Stapel, III, p. 123.
- (14) Dr. J.E. Elias, de Vlootbouw in Nederland 1596-1655, Amsterdam, 1933, p. 41.
- (15) J.K.J. de Jonge, De Opkomst van het Nederlandsch Gezag in Oost-Indiën (1595-1610), I, p. 792 en 795.*
- (16) P.A. Tiele, Bouwstoffen voor de geschiedenis der Nederlanders in den Indischen Archipel, I, p. 134.
- (17) C. de Lannoy en H. Vander Linde Histoire de l'expansion coloniale des peuples européens, Portugal et Espagne, Brussel, 1907, p. 121-128.
- (18) H.C. Klinkert, Nieuw Maleisch-Nederlandsch Woordenboek, 3^e druk, Leiden, 1916, s.v.
- (19) o.c., p. 123.
- (20) P.A. Tiele, De Europeërs in den Maleischen Archipel, II, Bijdragen voor de Taal-, Land- en Volkenkunde, 4/III, p. 60, 64.

- (21) Idem III, idem 4/IV, p. 303, nt
 (22) Idem IV, idem 4/IV, p. 425.
 (23) Idem III, idem 4/IV, p. 302.
 (24) Idem IV, zie boven, p. 427.
 (25) Linschoten Vereniging, dl. VII, p. 27.
 (26) August Köster, *Das Antike Seewesen*, Berlijn, 1923, p. 108.
 (27) G. La Roërie et J. Vivielle, *Navires et Marins, de la Rame à l'Hélice*, Parijs, 1930, dl. I, p. 95-96.
 (28) E. Hamilton Currey, *Sea Wolves of the Mediterranean*. The Nautilus Library, 2^e druk, Londen, 1928.
 (29) Eastern diremes, *The Mariners Mirror*, 1949, p. 272.
 Diremen in den Indischen Archipel. *Cultureel Indië*, 1^e jaargang, 1939, p. 347.
 (30) Bijvoorbeeld Rijksmuseum voor Volkenkunde te Leiden, n^r 351/43. (Zie : « Schepen uit Verre Landen », Catalogus, Leiden, 1947, n^r 167.) Museum voor Land- en Volkenkunde, Rotterdam, n^r 29.556.
 (31) 360/10.048 403/2 (zie « Schepen uit Verre Landen », n^r 177. Verder : « Catalogus van 's Rijks, Ethnographisch Museum, dl. IV, de Eilanden om Sumatra p. 184/5).
 (32) Rijksmuseum voor Volkenkunde, n^{rs} 370/3.142. (zie : « Schepen uit Verre Landen », n^r 176.) Museum voor Land- en Volkenkunde, R'dam, n^{rs} 15.777, 15.779, 29.507, 29.536, 29.557.
 (33) Pen and Pencil sketches, p. 135.
 (34) *The Sailing Boat*, 5^e druk, p. 430.
 (35) N^{rs} 29.554, 29.558, 29.567.
 (36) Rijksmuseum voor Volkenkunde, Leiden, n^r 360/7.726. (zie : « Schepen uit Verre Landen », n^r 90).

Résumé.

Un manuscrit de Macassar d'environ 1700 donne une liste de navires des anciens rois de Gowa dans le Célèbes du Sud. Nous voyons dans cette liste qu'en 1626 le roi possédait une flotte de 9 galères. Comment les indigènes de Macassar en étaient-ils venus à construire ces navires de la Méditerranée ?

Ils doivent l'avoir appris des Portugais qui avaient construit plusieurs de ces navires, pour être utilisés dans les eaux orientales. Les Espagnols à Manille et même les Hollandais les utilisaient.

La littérature de l'époque nous apprend qu'aux environs de 1600 le sultan de Bantam, dans la partie sud-ouest de Java, possédait une galère et que le sultan d'Atjeh en possédait plusieurs. Nous pouvons présumer que ces gouvernants musulmans en la partie occidentale de l'Indonésie ont repris ce type de navire des Turcs qui entretenaient des rapports étroits spécialement avec Atjeh depuis qu'en 1517, ils conquérèrent l'Égypte et les ports de la mer Rouge.

Il s'en suit qu'il n'est pas surprenant de constater que ce genre de bâtiments du type galère est connu sur les côtes asiatiques.

Dans le « Mariner's Mirror » de 1949, j'ai déjà communiqué certaines particularités au sujet des bateaux-pirates de l'Indonésie de l'Ouest, possédant deux rangées de rames. C'était certainement une galère; la seconde rangée de rames est plutôt une innovation moderne indonésienne.

Dans certains navires malais de construction actuelle ou récente, nous reconnaissons également l'ancien type galère. Des navires de ce genre semblent avoir été utilisés jusqu'à Bombay où, au XIX^e siècle, le Royal Bombay Yachting Club possédait une flotte d'environ 11 bateaux de course du type galère. Il y a des données qui semblent suggérer l'existence de bateaux-pirate de ce type dans le Golfe Persique. Certains bateaux de guerre chinois datant des XVIII^e et XIX^e siècles rappellent du reste un peu les galères.

En fin de compte, nous connaissons un modèle d'une galère japonaise au Musée ethnologique de Leiden, mais qui est vue à travers des yeux japonais.

Nous traçons donc toute une voie par laquelle l'influence de la culture européenne sur la navigation orientale s'est manifestée.

Il y a encore autre chose. Un détail caractéristique de la construction du bateau de guerre de la Méditerranée était l'« apostis » dépassant le bordage afin de permettre l'utilisation de rames plus longues et donc plus puissantes. Nous trouvons le même détail sur les navires sculptés ornementant le stupa Barabudur hindou-javanais, datant du VIII^e siècle. Nous nous trouvons ici devant un contact culturel bien plus ancien entre l'Europe du Sud et l'Asie ou bien devant une invention indépendante, ce qui nous ramène à être très circonspects avant d'émettre une conclusion définitive.

Summary.

In a Macassar manuscript of about 1700 we find a list of ships of the former kings of the kingdom of Gowa, South-Celebes. From this list we gather that in 1626 the king possessed a fleet of no less than 9 galleys. How did the natives of Macassar come to build these mediterranean craft ?

They must have learnt from the Portuguese, who had many ships of this kind built for use in Eastern waters. Also the Spaniards in Manilla and even the Dutch used them.

From the contemporaneous literature we learn that about 1600 the sultan of Bantam in West Java possessed a galley and the sultan of Atjeh in North-Sumatra possessed several. We may assume that these Mohammedan rulers in West-Indonesia got this type of ship from the Turks, who had very intimate relations especially with Atjeh since they conquered Egypt and the ports of the Red Sea in 1517.

It is therefore not surprising that some sort of galley-shaped craft is known on the coasts of Asia.

In the « Mariner's Mirror » of 1949 I gave already some particulars about pirate boats of West-Indonesia with two rows of oars. This is certainly a galley; the second row of oars being a rather modern Indonesian innovation.

In some Malay boats of to-day or of a recent past we may also recognise the old galley-form. Ships of this kind seem to have been in use up to Bombay, where in the 19th century the Royal Bombay Yachting club possessed a fleet of about 11 lateen rigged racing boats of galley type. They also seem to have been in use in the Persian Gulf as pirate boats. In 18th and 19th century China too men of war were in use with some peculiarities that may have come from the galley.

Finally we know a model of a Japanese galley in the Leiden Museum of Ethnology, which is reminiscent of a galley, but then seen through Japanese eyes.

Thus we can trace a possible way along which the influence of European culture on eastern shipping may have come about.

There is however something else. One of the characteristics of the Mediterranean war-boat was the apostis, extended over the boards to give the oars a greater length and more force. Now this same feature we find on the ships, that form part of the sculpture of the Hindu-Javanese stupa Barabudur, which dates from the 8th century. This would point to a much earlier culture contact of Southern Europe with Asia or to independent invention. So we have to be very careful in our conclusions.



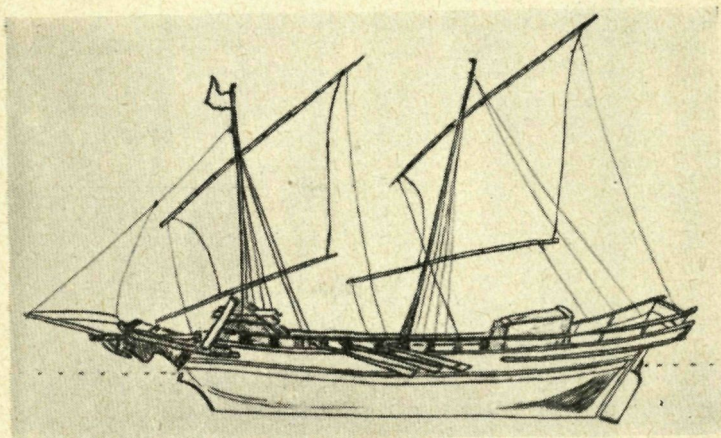
*Galei van Bantam (West-Java); ongeveer 1600 n. C.
Naar Linschoten Vereeniging, dl. VII, 1915, pl. 27.*



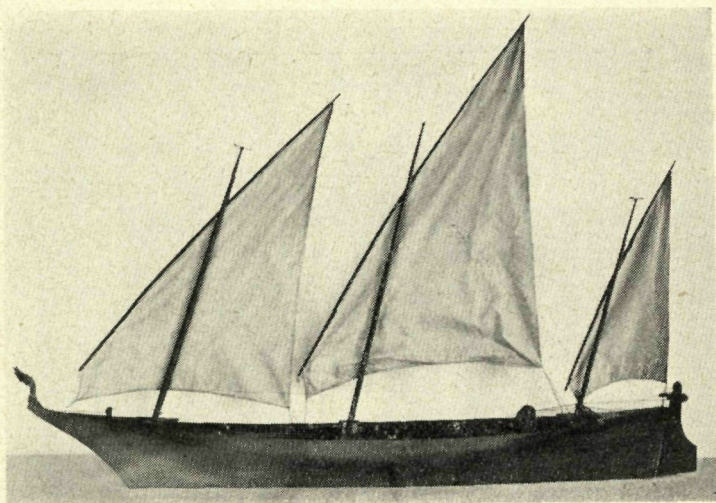
*Model van een zeerooversvaartuig met twee rijen riemen (direme),
Maleise landen, XIX^e eeuw.
Rijksmuseum voor Volkenkunde Leiden, n^o 351/43.*



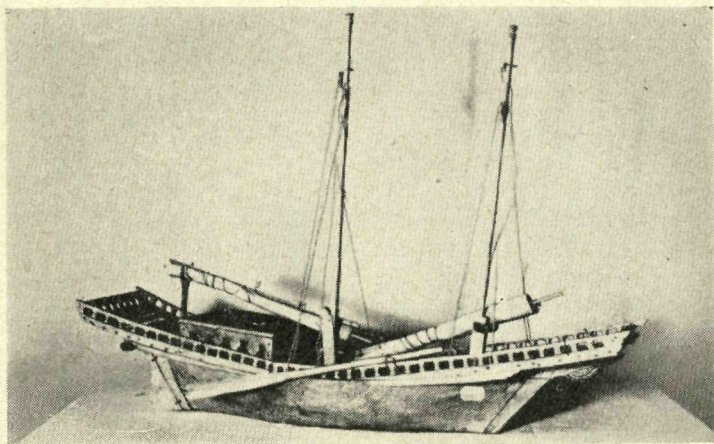
Model van een zeeroversvaartuig, Maleise Landen, XIX^e eeuw.
 Rijksmuseum voor Volkenkunde Leiden, n^o 360/10.048.
 (« Schepen uit Verre Landen », Catalogus Leiden, 1947, n^o 173.)



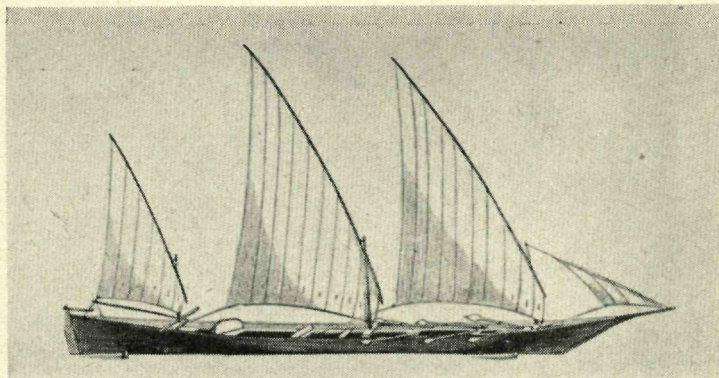
Oorlogsvaartuig, Maleise landen, begin XIX^e eeuw; naar een tekening
 van de zeeofficier Jhr. H.A. van Karnebeek, omstreeks 1825 vervaardigd
 (Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam).



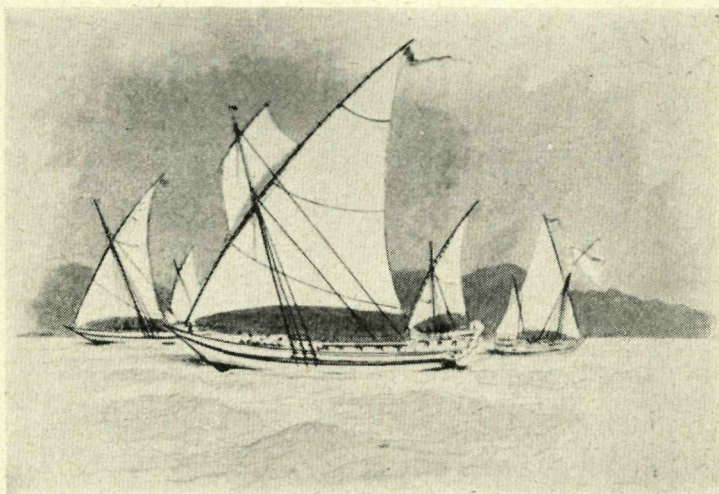
*Maleis transportvaartuig voor verkeer tussen Sumatra, de vaste wal van Malakka en de eilanden.
Museum voor Land- en Volkenkunde, Rotterdam, n^o 29.507.*



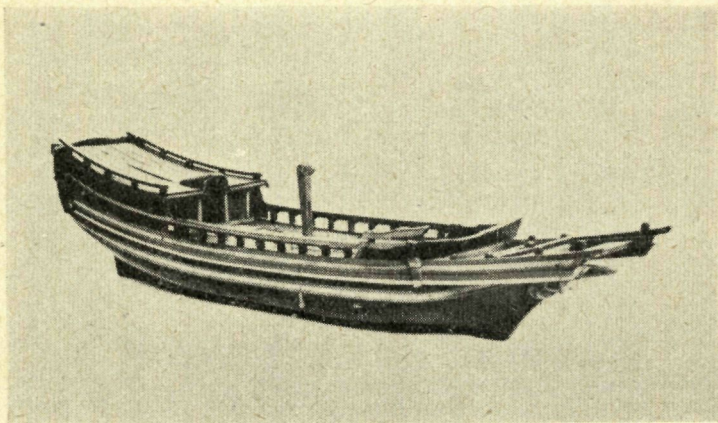
*Model van een Maleis handelsvaartuig uit Malakka.
Skeat collectie, n^o 447, Cambridge.*



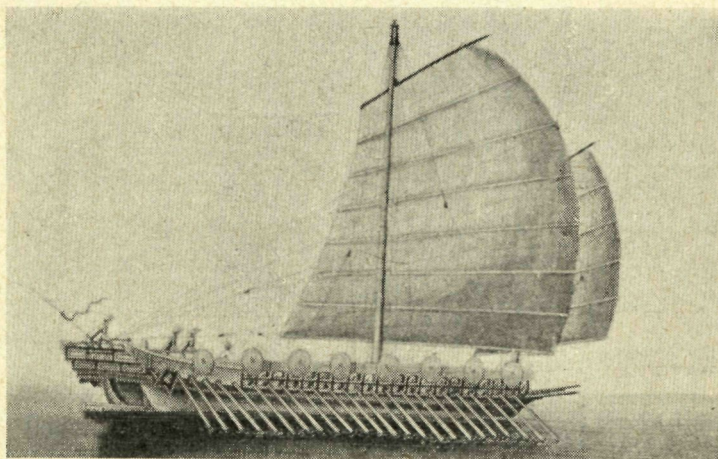
*Model van een vaartuig uit India; naar H.C. Folkard,
The Sailing Boat, 5^e dr., Londen, 1901, p. 435.*



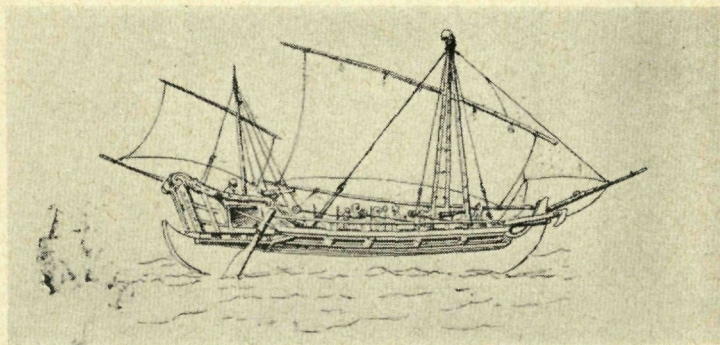
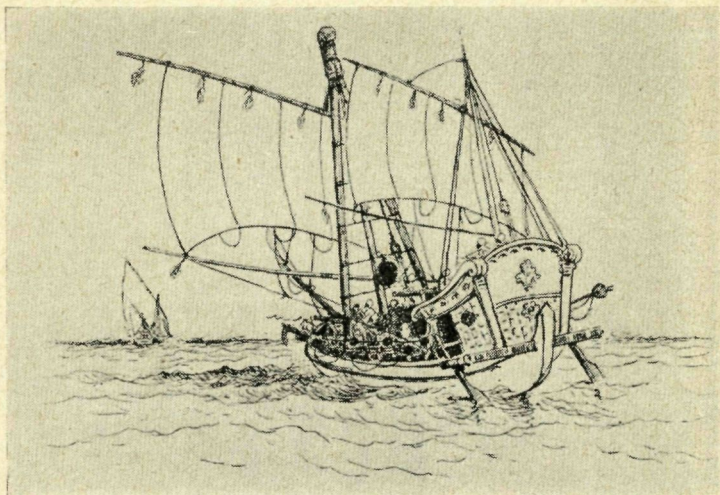
*Wedstrijdjachten van galei-model, Bombay, 2^e helft XIX^e eeuw;
naar R.T. Pritchett, Pen and Pencil Sketches of shipping and craft,
Londen, 1899.*



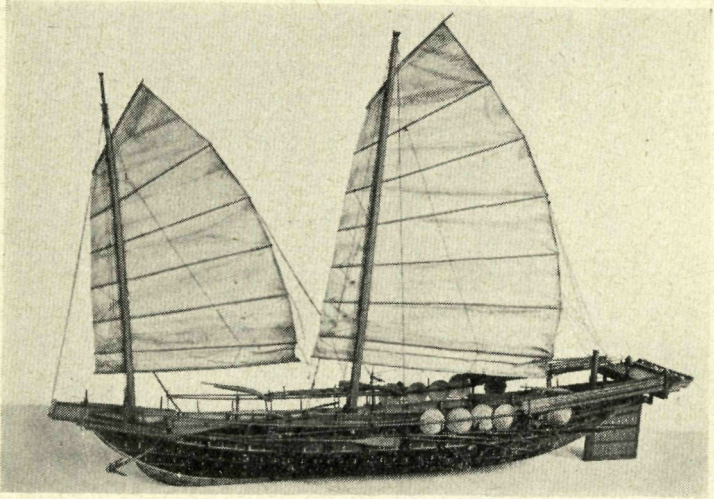
*Rompmodel van zeeroverstvaartuig, Perzische Golf,
Horniman Museum, Londen.*



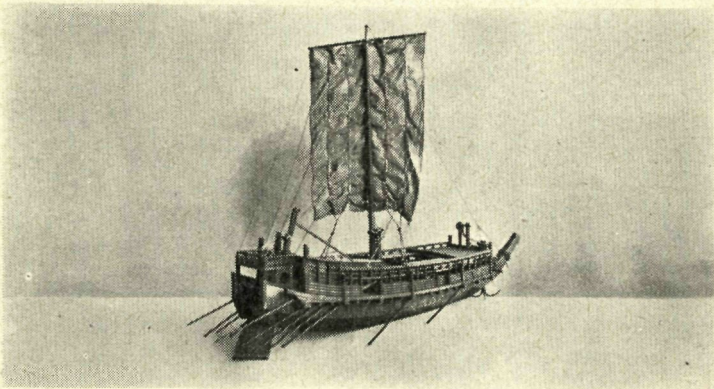
*Oorlogsvaartuig, China, rijstpapier schildering.
Rijksmuseum voor Volkenkunde, Leiden, n^o 328-4b.*



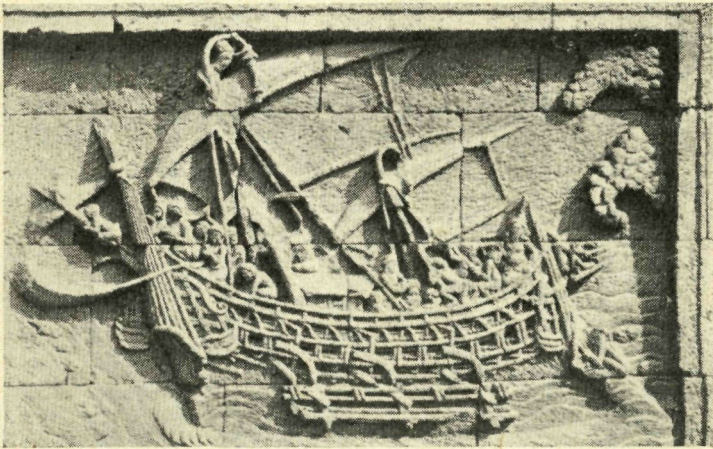
*Zeeroversvaartuigen, Perzische Golf, XIX^e eeuw; naar Pritchett.
Zie Pen and Pencil Sketches, p. 135 en H.C. Folkard, The Sailing Boat,
5^e dr., p. 430.*



*Model van een oorlogsvaartuig, China.
Museum voor Land- en Volkenkunde, Rotterdam, n^o 29.558.*



*Model van een Japans roeivaartuig, XIX^e eeuw.
Rijksmuseum voor Volkenkunde, Leiden, n^o 360/ 7.726.*



Scheepsafbeelding Borobudur, Midden-Java, VIII^e eeuw.