

‘Zie ginds komt de stoomboot!’

De representatie van de stoomboot in de literatuur uit *De Gids* van de eerste helft van de negentiende eeuw



Naam: J.C.F. Albers (s0824666)

Eerste lezer: Prof. dr. Y. van Dijk

Tweede lezer: Dr. R.A.M. Honings

Specialisatie: MA Moderne Nederlandse letterkunde

Opleiding: Nederlandse Taal en Cultuur, Universiteit Leiden

Inleverdatum: 2 juli 2014

Voorwoord

Tijdens mijn bachelor heb ik me voornamelijk geïnteresseerd voor de moderne letterkunde, en mijn keuzeruimte gebruikt om me verder te verdiepen in dit aspect van de opleiding. Na mijn bachelor was het dan ook een logische keuze om de specialisatie Moderne Nederlandse letterkunde te kiezen als masterrichting. Deze afstudeerrichting is mij zeer goed bevallen, omdat de master een veelzijdige verdieping bood in literatuur uit de moderne periode.

Ter afsluiting van mijn studie Nederlandse Taal en Cultuur aan de Universiteit Leiden heb ik deze masterscriptie geschreven. Voor mijn masterscriptie heb ik me aangesloten bij de onderzoeksgroep 'Media, technologie en literatuur'. Ik heb me gedurende mijn gehele studie altijd voor verschillende aspecten van de moderne Nederlandse letterkunde geïnteresseerd, maar ik was nog niet eerder met dit onderzoeksgebied in aanraking gekomen. Ik ben de uitdaging aangegaan om het onderzoek voor mijn masterscriptie binnen dit kader te schrijven en dat is me goed bevallen. Het onderzoeksgebied is relatief jong, en dat terwijl media en technologie altijd al een rol hebben gespeeld in het leven van de mens.

Het schrijven van mijn masterscriptie was een proces van vallen en opstaan, schrijven en herschrijven maar vooral een proces waarin ik veel nieuwe kennis heb opgedaan. Het onderzoeksgebied biedt zoveel mogelijkheden en werpt zoveel vragen op dat het niet altijd makkelijk was om me enkel toe te spitsen op mijn eigen onderzoeksvraag. Toch heb ik geprobeerd om een beeld te schetsen van hoe de stoomboot gerepresenteerd werd in de literatuur uit de eerste helft van de negentiende eeuw. Ik hoop dat mijn scriptie een klein steentje heeft kunnen bijdragen om een beter beeld te krijgen van de wisselwerking tussen media, technologie en literatuur.

Mijn speciale dank gaat uit naar mijn begeleidster Yra van Dijk. Zij heeft me gedurende het hele proces altijd voorzien van feedback en kritische vragen gesteld die mijn eigen denkvermogen hebben gestimuleerd. Naast het vergroten van mijn kennis wat het onderzoek betreft, heeft Yra van Dijk me ook ondersteund bij het verbeteren en uitbreiden van mijn academische vaardigheden. Ik ben haar dan ook zeer dankbaar voor alle tijd en moeite die ze in mij en mijn scriptie heeft gestopt. Daarnaast wil ik ook mijn tweede lezer, Rick Honings, bedanken voor zijn tijd en de hulp bij het vinden van bruikbare bronnen.

Ik wens u veel leesplezier tijdens het lezen van mijn scriptie!

Janou Albers
2 juli 2014, Leiden

Inhoudsopgave

1. Inleiding	04
1.1 Inleiding van het onderwerp	04
1.2 Onderzoeksvraag en hypothese	05
1.3 Aanleiding van het onderzoek	05
2. Theoretisch kader	08
2.1 Inleiding	08
2.2 Wat is 'media'?	08
2.3 Mediatheorie	09
2.4 Van media tot stoomboot	14
3. Cultureel-historisch overzicht van de negentiende eeuw	16
3.1 Inleiding	16
3.2 Gevoeligheid, verbeelding en vrijheidsdrang	16
3.3 Historisch overzicht van technologische ontwikkelingen	19
3.4 Culturele impact van de technologische ontwikkelingen	20
3.5 De opkomst van de stoomboot in Nederland	21
4. Tijdschriftenonderzoek in <i>De Gids</i>	25
4.1 Inleiding	25
4.2 Onderzoeksvraag	25
4.3 Corpus	26
4.4 Methode	26
4.5 Zoektermen	27
4.6 Resultaten	27
4.7 Conclusie	28
5. Representatie van de stoomboot in de literatuur in <i>De Gids</i>	29
5.1 Inleiding	29
5.2 Korte, binnenlandse boottochtjes	30
5.3 Buitenlandse bootreizen	33
5.4 Koloniale bootreizen	37
5.5 De marine van Nederland	38
5.6 Andere media	40
5.7 'Stoomen' met de stoomboot	43
5.8 Stoombootdienst	44
6. Conclusie	46
Literatuur	48

1. Inleiding

1.1 Inleiding van het onderwerp

Yra van Dijk en Yasco Horsman hebben een NWO project aangevraagd met als thema 'Media en technologie'. Van Dijk en Horsman schetsen het volgende kader in het NWO onderzoeksvorstel: 'Technologie en maatschappij zijn voortdurend in transformatie en in interactie. Nieuwe media creëren steeds nieuwe relaties tussen het subject en de techno-culturele omgeving waarin hij leeft. In dit project worden literaire teksten opgevat als de culturele verbeelding van dergelijke technologische veranderingen. Literatuur structureert de relatie tussen het moderne subject en technologie door te bevragen hoe we zulke veranderingen kunnen voorspellen, verbeelden, ontwikkelen of accepteren.'¹ Binnen het kader van dit project schrijf ik mijn masterscriptie. Het is een zeer breed onderzoeksveld met vele mogelijkheden, maar ik zal me richten op de representatie van technologie in literatuur. Ik zal me beperken tot de representatie van één vorm van technologie binnen een afgebakend tijdvak met als bron voor mijn corpus literatuur uit het tijdschrift *De Gids*.

Het tijdvak van mijn onderzoek beslaat de eerste helft van de negentiende eeuw. De jaargangen van *De Gids* die ik gebruik voor mijn corpus zullen dan ook afkomstig zijn uit deze periode (1837-1856). De technologie waarvan ik de representatie binnen dit corpus zal onderzoeken, is de stoomboot. Deze nieuwe technologie kwam op in Nederland in deze zelfde periode. De negentiende eeuw is de eeuw van de Industriële Revolutie, die begon in Engeland en rond 1850 ook in Nederland zijn invloed kreeg. Tot die tijd waren er al wel enkele stoommachines in gebruik in Nederland, maar niet van meet af aan op grote schaal binnen de industrie. Met de komst van de stoommachines nam de snelheid van allerlei processen toe. De industrie werd steeds meer overgenomen door machines in plaats van handwerk van mensen, maar ook de manieren van vervoer begonnen te veranderen. De stoommachines werden niet alleen gebruikt voor de industrie, maar ook voor vervoersmiddelen als de stoomtrein en de stoomboot. Deze ontwikkelingen maakte de afstanden kleiner, door de toegenomen snelheid waarmee men zich kon verplaatsen. De koets moest plaatsmaken voor de stoomtrein en de zeilschepen werden langzaam aan vervangen door stoomschepen. Deze nieuwe vervoersmiddelen waren naast sneller ook comfortabeler, en in sommige gevallen ook veiliger. Voorbeeld van een snellere, luxere en veiligere reis per stoomboot was de tocht van Nederland naar Indië. Voorheen werd deze reis afgelegd per zeilboot en duurde enkele maanden. Nederland is een klein land maar het had wel de positie van een grootmacht op zee binnen Europa. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de stoomboot al relatief snel in gebruik werd genomen nadat deze technologische ontwikkeling uit Engeland overkwam. Aan boord van de zeilschepen waren nauwelijks voorzieningen en het was een uitdaging om het voedsel zo lang goed te houden. Daarnaast waren de houten zeilschepen niet bestand tegen alle weersomstandigheden op zee. Met de komst van de stoomboot stond vooraf vast hoe lang de reis zou duren, aangezien men niet meer afhankelijk was van de wind op zee. Hierdoor werd de reis van maanden een reis van enkele weken. Verder werden de stoomschepen luxe cruiseschepen met alle voorzieningen aan boord die je maar kon wensen. Een ander voordeel van de stoomschepen boven de zeilschepen was de stalen romp. Deze was tegen bijna alles bestand en had minder risico om schipbreuk te lijden tijdens de lange reis over zee.

Op welke manier hadden de nieuwe technologische ontwikkelingen uit de eerste helft van de negentiende eeuw invloed op de literatuur uit deze periode? Het onderwerp van deze scriptie valt binnen het samenspel tussen media, literatuur en technologie, en de wisselwerking hiertussen zal deze vraag kunnen beantwoorden. Dit zal verder uitgewerkt worden in hoofdstuk 2 'Theoretisch kader' aan de hand van literatuur van Van Dijk over media en literatuur en de wisselwerking met technologie. Vervolgens zal ik een cultureel-historisch overzicht geven van de negentiende eeuw in hoofdstuk 3, om een context te schetsen waarbinnen de literatuur van het corpus gelezen moet

¹ Y. van Dijk & Y. Horsman (2014): *Literature, Media and Technology in the Netherlands (1830-2010)*

worden. Daarna bespreek ik het tijdschriftenonderzoek in hoofdstuk 4. Hierin licht ik toe hoe ik tot mijn corpus gekomen ben en waarom ik gekozen heb voor de stoomboot als technologische ontwikkeling uit de eerste helft van de negentiende eeuw. Na het kwantitatieve onderzoek in het corpus, zal ik verder gaan met het kwalitatieve onderzoek in de vijftien geselecteerde teksten uit het corpus in hoofdstuk 5. Om de wetenschappelijke waarde van het letterkundige onderzoek te kunnen waarborgen, zal ik dus gebruik maken van zowel *distant reading* (hoofdstuk 4) als *close reading* (hoofdstuk 5), zoals aanbevolen door Stephan Besser & Thomas Vaessens en Els Stronks.² Het corpus voor het kwantitatieve onderzoek bestaat uit de eerste 20 jaargangen van het literaire tijdschrift *De Gids* (1837-1856), waarin met behulp van zoektermen de verschillende technologische ontwikkelingen werden gefilterd uit de teksten uit deze jaargangen. Het corpus voor het kwalitatieve onderzoek bestaat uit vijftien teksten uit het tijdschrift *De Gids*, afkomstig uit de eerste 20 jaargangen (1837-1856). Deze teksten vormen een dusdanig samenhangend corpus dat de representatie van de stoomboot in *De Gids* zou moeten kunnen vertegenwoordigen voor de eerste helft van de negentiende eeuw. In hoofdstuk 6 (Conclusie) zal ik antwoord geven op de onderzoeksvraag, zoals deze hieronder geformuleerd is.

1.2 Onderzoeksvraag en hypothese

In het NWO onderzoeksvoorstel van Van Dijk & Horsman wordt gesteld dat nieuwe media technologieën invloed hebben op de samenleving. Literaire teksten registreren deze veranderingen in de samenleving en kunnen hierop reflecteren. Representatie van een technologie in literatuur sluit goed aan bij dit onderzoeksgebied. Om mijn onderzoek in te kaderen, wordt er toegespitst op één technologische ontwikkeling, namelijk de stoomboot. Na globaal onderzoek in *De Gids* leek de stoomboot een geschikte ontwikkeling om in kaart te brengen, omdat deze technologie in verschillende teksten naar voren kwam. Aan de hand van de analyse van de representatie van de stoomboot in de literatuur uit de eerste helft van de negentiende eeuw kan er antwoord worden gegeven op de volgende onderzoeksvraag: *“Hoe wordt de stoomboot gerepresenteerd en wat zijn daarvan de betekeniseffecten?”*

De hypothese bij deze onderzoeksvraag is dat de stoomboot gerepresenteerd wordt als ‘nieuwe technologie’ door de stoomboot te beschrijven met stijlfiguren in plaats van met objectieve waarnemingen. De nieuwe technologie was zo overweldigend dat de schrijver(s) dit graag over wilde(n) brengen op de lezer door gebruik te maken van stijlfiguren als vergelijkingen, metaforen en personificaties. Het geluid, de snelheid en de omvang van de stoomboot waren zo overweldigend om te zien, de bulderende motoren, de stomende schoorstenen en de omvang van de stoomschepen. Men kon nog niet rationeel naar de stoomschepen kijken en zocht een uitweg in de stijlfiguren om zich uit te drukken. Naast deze literaire hypothese zou ik ook een meer historische hypothese willen doen, want het corpus is misschien niet toereikend om zich enkel te richten op de literaire representatie van de stoomboot. Wanneer er bijvoorbeeld wordt opgeschept over de stoomboot, zou dit verklaard kunnen worden door het nationalisme. De cultuurhistorie zou dan moeten uitwijzen of dit terecht is, of dat er helemaal geen sprake was van nationalisme in de eerste helft van de negentiende eeuw.

1.3 Aanleiding van het onderzoek

Yra van Dijk en Yasco Horsman hebben met hun NWO onderzoeksvoorstel mij een kader gegeven om mijn scriptie binnen te schrijven, namelijk over de representatie van de stoomboot in de negentiende-eeuwse literatuur. Vervolgens wees Van Dijk mij op het proefschrift van de Belgische Kris Humbeek over de opkomst van de stoomtrein in de Nederlandse literatuur. In zijn proefschrift beschrijft Humbeek zeer uitgebreid de representatie van de stoomtrein in de Nederlandse literatuur van de negentiende eeuw aan de hand van verschillende citaten en passages uit de literatuur. Hiermee is zijn proefschrift niet alleen een waardevol document vanwege de uitwerking van de

² S. Besser & T. Vaessens, E. Stronks (2013), p. 191-204 en p. 205-214

representatie van de stoomtrein, maar ook een mooi historisch overzicht met literatuur als leidraad. Ik zal hier een korte samenvatting geven van het proefschrift van Humbeek, zonder afbreuk te willen doen aan zijn uitgebreide en omvangrijke onderzoek. Ik zal me concentreren op zijn uitspraken over media, technologie en literatuur om het binnen het kader van dit onderzoek te houden.

In zijn proefschrift heeft Humbeek een geschiedenis willen schrijven in romanvorm met 'de komst van de trein in de Nederlandse literatuur' als onderwerp. De geschiedenis die hij getracht heeft te schrijven heeft een andere insteek dan voorheen de gewoonte was. De trein is geen thema maar een 'wijze van thematiseren', waarmee Humbeek bedoelt dat de trein niet voor niets voorkomt in desbetreffende literatuur maar een verbeeldende functie heeft: 'De trein in mijn 'geschiedenis' is thema noch topos. Hij is, en dat is nieuw, wijze van thematiseren. Ik lees de trein in de eerste plaats als een retorisch figuur die in zijn eindeloos herhaalde komst of wederkeer het schrijven zelf *affecteert*. Dat dit monster van de ijzeren weg bovendien een geprivilegieerde figuur is, een symbool of metafoor zelfs, van wat men de moderniteit pleegt te noemen, verhoogt zijn historiografische waarde nog.'³ De trein staat symbool voor veel meer dan alleen de technologische ontwikkelingen uit de negentiende eeuw. Ook de algemenere periode 'moderniteit' wordt uitgedrukt door de aanwezigheid van de trein in de literatuur, evenals de stilistische functies die de trein vervult. De manier waarop de trein voorkomt, in een alsmaar herhalende beweging tussen vaste punten (stations) bewegend, kan gebruikt worden als een metaforische verbeelding. Deze verbeeldende functie brengt de trein dicht bij/in het dagelijks leven van de mens. Humbeek omschrijft de spanning rondom de retorische functie van de trein als volgt: 'Zelfs voor zijn feitelijke komst, de *iure* dus, is de trein al een bevoorrechte figuur in het westerse denken. De trein is immers herhaling, zoals iedere machine herhaling is: 'ziellose', dan wel 'ontzielende' *Wiederkehr des Gleichen*. Zoals iedere machine deelt de zelf-bewegende stoommachine die de trein dan ook in het latende wantrouwen dat dit denken koestert tegenover de *tekhnè* in het algemeen, inclusief het schrijven als lichamelijke handeling, maar juist dit zelf-bewegende aspect drijft dit atavistische wantrouwen ten opzichte van de techniek *voorbij* 'het redelijke'.⁴ De herhalende beweging van de trein komt ook terug in de handbeweging van het schrijven van een tekst. Het wantrouwen rondom deze technologie is gebaseerd op het feit dat de stoommachine uit zichzelf beweegt en geen hulp van de mens nodig heeft. Dit maakt dat de technologie toch niet vanzelfsprekend te vergelijken valt met de handbewegingen van de schrijver.

In de literatuur wordt de trein vaak gebruikt als allegorie voor 'op weg naar het gedroomde einde zijn'. De weg naar dit einddoel zou dan de geschiedenis verbeelden. De trein zelf zou de drager van de waarheid verbeelden. Aan het eind van de reis zou de mens de waarheid kunnen vinden, waarmee niet de reis/zoektocht maar het eindpunt het doel is. Humbeek distantieert zich van deze opvatting. Hij richt zich juist op de weg die de trein aflegt en dat tijdens deze weg de trein, 'en met hem de mens en zijn Geschiedenis, als metafoor [dreigt] te ontsporen'.⁵ De weg leidt uiteindelijk naar de waarheid, een zoektocht die de mens al eeuwenlang verricht. Humbeek wil niet het voorspelbare aanstippen maar vooral het *andere*: 'Wat ik wil laten zien is het *andere* in de tekst. De tekst namelijk verraadt zichzelf, dit wil zeggen niet zijn waarheid maar zijn innerlijke verdeeldheid en aporieën. En precies deze aporieën, niet de intentie of onderliggende idee, schrijven hem in binnen het dagelijkse gebeuren, de materieel-lichamelijke werkelijkheid van elke dag. Zo dreigt de roman, die als het ware de komst van de trein begeleidt en mijns inziens niet los gezien kan worden van de thermodynamische revolutionering van de wereld, van bij het begin te ontsporen *op weg* naar zijn waarheid, de waarheid van de moderne mens. Deze herhaalde 'ontsporing' tekent zowel een concrete roman als het genre.'⁶ De waarde die Humbeek hecht aan representatie hangt sterk samen

³ K. Humbeek (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. p. 31

⁴ K. Humbeek (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. p. 36

⁵ K. Humbeek (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. p. 31

⁶ K. Humbeek (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. p. 33

met het effect dat een tekst heeft op de lezer en de kritiek die een tekst over zich heeft afgeroepen, maar dit effect 'verraadt doorgaans heel wat dat juist niet uitgesproken wordt'.⁷ Het leert ons meer over hoe het literaire systeem functioneert en op welke manier dit systeem binnen is gedrongen in onze cultuur. Humbeek herkent een zelfreflexief element binnen dit literaire systeem, want de tekst roept zelf kritiek op bij de lezer. Dit effect wordt niet expliciet gemaakt in de tekst maar komt wel naar voren in de kritiek die het oproept. Daarmee wordt zichtbaar wat eigenlijk verborgen had willen blijven, zoals de 'waarheid' en de fouten. De waarheid is afhankelijk van de context waarbinnen de tekst wordt gelezen, zoals een tijdsperiode of een cultuur. Humbeek verwoordt deze zoektocht naar de waarheid als volgt: 'In de komst van de trein wordt nogmaals, zij het duidelijker wellicht dan ooit voorheen, de dubbelzinnige waardering voor de techniek geopenbaard, die het westerse weten sinds Plato/Socrates kenmerkt. [...] De techniek wordt schijnbaar gerecupereerd als een veilig transportmiddel voor ideële betekenissen en niets lijkt de finale openbaring van de waarheid van de mens nog in de weg te staan.'⁸ De trein leidt ons mee over de weg naar de waarheid van het dagelijks leven van de mens. Dat is deels te verklaren door het gegeven dat de trein symbool staat voor de moderniteit volgens Humbeek, en daarom ook antwoorden kan geven op vragen over de waarheid van de periode van de moderniteit. De rol van de trein in de literatuur is kort toegelicht maar in hoeverre is deze benadering van literatuur en technologie van toepassing op andere technologieën, in dit geval de stoomboot?

Humbeek maakt de vergelijking tussen de trein en de boot op grond van de symbolische waarde. De trein stond dicht bij het dagelijks leven van de mensen uit de negentiende eeuw, aangezien men dezelfde handelingen verrichtte in de trein als thuis. Aan boord van de stoomboot was men in een 'andere wereld', aan boord van een utopie. 'Als in een schip word je door het monster van de ijzeren weg *heen-en-weer* geslingerd, soms zelfs in slaap gewiegd, maar anders dan in een schip is in de trein geen sprake van enige moederlijke geborgenheid. Het schip voert de mens in een Andere Wereld; niet alleen de Titanic is een verraderlijke utopie. Alles wat je in een literair schip doet, wordt symbolisch – het schip is dan ook een geliefkoosde allegorische figuur. In de trein daarentegen doe je alles wat je thuis ook doet, alleen, wat thuis zijn vaste plaats heeft, beweegt hier. Onbeheersbaar, wankel is de wereld 'in' de trein. Wie in een trein zit, is in de wereld en toch op merkwaardige wijze van die wereld gescheiden.'⁹ De boot en de trein vervullen beide een verbeelde functie in de literatuur maar hebben wel een andere symbolische waarde. De trein staat voor de werkelijkheid en de boot staat voor de 'andere wereld', een werkelijkheid die minder dicht bij het dagelijks leven van de negentiende eeuw staat dan in het geval van de trein.

Verdere functies van technologieën en samenspel met literatuur en media worden besproken in hoofdstuk 2 'Theoretische kader'. Daarin zal ik verder toelichten hoe deze drie elementen samengaan met de representatie in literatuur.

⁷ K. Humbeek (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. p. 35

⁸ K. Humbeek (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. p. 37

⁹ K. Humbeek (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. p. 38

2. Theoretisch kader

2.1 Inleiding

Het onderzoek van deze scriptie naar de representatie van de stoomboot in de literatuur uit *De Gids* (1837-1856) valt binnen het veld van media, literatuur en technologie. Om de samenhang van deze onderzoeksgebieden te verklaren, wordt de mediatheorie gebruikt. Allereerst is het van belang om vast te stellen wat 'media' precies omvat. Vervolgens wordt de mediatheorie toegelicht, zoals deze gehanteerd wordt door Yra van Dijk. Ten slotte zal worden uitgelegd waarom media, literatuur en technologie samenhangen. Dit zal gebeuren aan de hand van het subject 'stoomboot'.

2.2 Wat is 'media'?

In navolging van de literatuur van Van Dijk over media, literatuur en technologie, is één van de definities van 'media' omschreven als de bemiddelaars tussen zender en ontvanger om de boodschap tussen deze laatste twee te vervoeren. Er zijn meerdere definities te geven van 'media'. Dit zou de indruk kunnen wekken dat media neutraal zijn en de boodschap niet veranderen, maar dit is niet het geval. Een medium is drager van een boodschap, maar de manier van zenden bepaalt ook de vorm van de boodschap.¹⁰ Een medium is dus meer dan alleen een drager van een boodschap, de representatie van de boodschap kan de interpretatie van de boodschap door de ontvanger veranderen of op zijn minst beïnvloeden. Deze representatie en interpretatie zijn afhankelijk van de technologie van het medium en de cultuur van de ontvanger.

Maar wat is het belang van media in dit onderzoek? De focus ligt voornamelijk op de wisselwerking tussen literatuur en technologie, en hoe de nieuwe technologische ontwikkelingen uit de eerste helft van de negentiende eeuw hun uitwerking vinden in de literatuur uit deze periode. Toch kunnen we de media niet volledig buitensluiten wanneer er gekeken wordt naar de representatie van technologie, aangezien veel technologische middelen de functie van medium hebben. Daarnaast is het leven van de mens altijd al onlosmakelijk verbonden geweest met technologie, en men is altijd op zoek naar middelen om het makkelijker en efficiënter te maken in het dagelijks leven. Voorbeelden hiervan zijn telefoons, televisie en computers. Deze technologische middelen helpen ons om een boodschap te verzenden naar desgewenste ontvanger(s). In dit onderzoek richt ik me voornamelijk op literatuur en technologie, maar in hoeverre kan literatuur gezien worden als medium? Literatuur is namelijk weldegelijk drager van een boodschap. Het onderscheid dat hier gemaakt moet worden, is het onderscheid tussen 'literatuur' en 'boek'. De literatuur is hier de boodschap in de vorm van geschreven tekst. Het boek is de drager van de boodschap, een object. Maar is een boek ook te bestempelen als een medium? Om deze vraag te kunnen beantwoorden, moet ik verder toelichten waar 'literatuur' staat in het veld van literatuur, media en technologie. Anders gezegd: hoe komt de wereld in contact met literatuur? Dat proces voltrekt zich op vele manieren. Het boek is namelijk niet de enige link tussen literatuur en de wereld. Er zijn ook nog andere objecten en technieken bij betrokken, en dus ook andere media. De stap van literatuur naar media en mediastudies is dus een logische stap. 'Aan de basis van de mediastudies ligt immers het inzicht dat de mens zijn wereld altijd via technische media ziet en bewerkt – ook literatuur ontsnapt niet aan de voorwaarden en de beperkingen die daardoor bestaan.'¹¹ Van Dijk licht hier toe dat literatuur een vorm is van media, vanwege de objecten en technieken die verbonden zijn met het object 'boek'. Het boek is dus op zich geen medium, maar enkel een drager van de boodschap. Eerder was vastgesteld dat een medium meer is dan alleen een drager van de boodschap, aangezien representatie en interpretatie van de boodschap beïnvloed worden door de technologie van het medium.

¹⁰ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 197-198

¹¹ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 195-196

Nu is vastgesteld wat er verstaan wordt onder 'media' kan er verder ingezoomd worden op de theorie achter de wisselwerking tussen literatuur en media middels de mediatheorie.

2.3 Mediatheorie

'The medium is the message'.¹² Deze uitspraak bevestigt dat het medium zichtbaar invloed heeft op de boodschap die wordt verzonden. Het medium bepaalt hoe de boodschap wordt weergegeven, hoe de werkelijkheid (van de boodschap) wordt gerepresenteerd.

Er zijn drie grote namen aan te wijzen binnen de ontstaansgeschiedenis van de mediatheorie: Walter Benjamin, Marshall McLuhan en Friedrich Kittler.¹³ Ik zal me richten op de invloeden en ideeën van McLuhan wat betreft de mediatheorie en zijn 'eigenzinnige vorm van cultuurgeschiedenis' aangezien zijn theorie de meeste aansluiting vindt bij mijn onderzoek naar representatie.¹⁴ In paragraaf 4.2 is vastgesteld dat (de technologie van) het medium de representatie en interpretatie beïnvloedt. Het is daarom waardevol om verder in te gaan op mediatheorie in het licht van dit onderzoek over representatie.

'McLuhan comprimeerde het waarnemingshistorische postulaat van Benjamins (en Riegels) kunstgeschiedenis in de jaren zestig in de bekende slagzin: "*the medium is the message*". Daarmee bedoelde McLuhan dat elk nieuw medium een nieuwe werkelijkheidsbeleving of een andere manier van waarnemen uitdrukt: 'For the message of any medium or technology is the change of scale or pace or pattern that it introduces into human affairs.'¹⁵ Het soort medium bepaalt volgens McLuhan de aard van de boodschap. Eerst waren de media een soort prothesen voor de mens, die met hun mechaniek de taken van de mens overnam. Met de komst van de elektrotechnologie namen de media een steeds grotere plaats in en waren het niet langer meer 'prothesen' maar werd het eerder het besturingssysteem van de mens, of zoals McLuhan het zelf omschreef: 'the central nervous system'.¹⁶ Dit niveau van media is op het niveau van technologie. De media zijn een vorm van technologie.

Media zijn niet alleen de dragers van de boodschap, maar beïnvloeden ook de vormgeving van de werkelijkheid door middel van de manier van representatie van de boodschap. McLuhan was ten tijde van het poststructuralisme altijd al bezig met 'hoe betekent het' en dus met hoe representatie werkt. Op dit niveau gaat het dus niet om de technologie die achter het medium zit, maar op de manier waarop de boodschap verzonden wordt en hier mee hoe de boodschap gerepresenteerd wordt. McLuhan werd als revolutionair gezien vanwege zijn opvattingen over representatie, maar eigenlijk pasten zijn ideeën juist binnen de ideeën van het poststructuralisme. Binnen deze stroming verschoof de vraag van 'wat betekent het' ook steeds meer richting 'hoe betekent het', onder de invloed van het tekensysteem van De Saussure. De Saussure stond aan de wieg van het arbitraire tekensysteem waarin een teken alleen betekenis kon krijgen vanwege de afgesproken benaming van het object binnen een cultuur of taalgemeenschap (*signifiant et signifié*). Voorbeeld: het woord 'stoel' heeft op zichzelf geen betekenis, maar is een representatie van een object waarvan we collectief hebben afgesproken om dat 'stoel' te noemen. McLuhan sluit hier ook bij aan met zijn theorie over representatie en interpretatie, aangezien deze ook afhankelijk zijn van afspraken die hierover gemaakt zijn binnen een cultuur of taalgemeenschap. Naast De Saussure en McLuhan was ook Barthes een grote naam wat representatie betreft. Zijn standpunt over foto's was baanbrekend, want hij stelde dat foto's 'niet noodzakelijk een objectieve weergave van de werkelijkheid zijn, maar een representatie die vatbaar is voor interpretatie. Het is in die lijn van ontwikkelingen, in het kort de

¹² Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 199

¹³ F. Hellemans (1996): *Mediatisering en Literatuur*. p. 14

¹⁴ F. Hellemans (1996): *Mediatisering en Literatuur*. p. 14

¹⁵ F. Hellemans (1996): *Mediatisering en Literatuur*. p. 15

¹⁶ F. Hellemans (1996): *Mediatisering en Literatuur*. p. 16

linguistic turn, dat McLuhans inzicht – dat media niet slechts vehikels voor objecten of gedachten zijn, maar ook de werkelijkheid vormgeven – geplaatst moet worden.¹⁷ Een representatie is dus niet een weergave van de werkelijkheid zoals deze ook werkelijk is, maar een vorm waarin de werkelijkheid kan worden weergegeven. Deze weergave hoeft niet dicht bij de werkelijkheid te staan om toch een representatie van de werkelijkheid te zijn. De keuzes die gemaakt worden voor de wijze van representatie zullen bepalen hoe een weergave geïnterpreteerd zal worden door de ontvanger.

Maar in hoeverre is de mediatheorie ook van toepassing op de vroegere periode van de moderne tijd, op de eerste helft van de negentiende eeuw? ‘De maatschappelijke veranderingen die door digitalisering werden veroorzaakt, leidden tot een groeiend inzicht dat mediawisselingen ook vroeger al sterk samenhangen met sociale en esthetische ontwikkelingen. Onderzoekers zagen zich daardoor genoodzaakt McLuhans gedachte dat media onze wereld ‘determineren’ bij te stellen. Die gedachte heeft inmiddels plaatsgemaakt voor de visie dat media geen autonoom opererende, sturende krachten zijn, maar in wisselwerking met de mens ontstaan. [...] Onderdeel van het mens-zijn is dat we ons bedienen van allerlei ‘protheses’. We laten media, met andere woorden, altijd *bemiddelen* in onze relatie tot de wereld, en dat beïnvloedt weer onze zintuiglijke ervaring en waarneming van die wereld.’¹⁸ Deze ruime opvatting over de rol van media in het leven van de mens is ook toepasbaar op eerdere periodes in de geschiedenis. Hiermee is de mediatheorie ook van toepassing op de eerste helft van de negentiende eeuw, de periode waarin ik mijn onderzoek verricht. De negentiende eeuw was een periode bij uitstek waarin men op zoek was naar technologieën die de mens kon helpen om sneller, efficiënter en beter te werk te gaan. Voorbeelden hiervan zijn de stoomtrein en de stoomboot, om mensen en goederen sneller te verplaatsen.

Het betrekken van (de functie van) media in onderzoek is pas later ontwikkeld door McLuhan, maar dit is met terugwerkende kracht ook van toepassing op eerdere periodes waarin ook nieuwe media opkwamen.¹⁹ De opkomst van nieuwe media is niet iets van de laatste jaren, maar is al zo oud als de mensheid. Feit is wel dat media opkomen en ook weer verdrongen worden door nieuwe media. Hierdoor wordt soms vergeten dat niet alleen computers en mobiele telefoons ‘media’ zijn, maar ook oudere media als bijvoorbeeld romans tot dezelfde categorie behoren. De mediatheorie zal de basis vormen voor het onderzoek naar de representatie van de stoomboot in de literatuur uit *De Gids* (1837-1856), omdat deze theorie uitlegt dat het waardevol is om literatuur in verband te brengen met media en technologie.

Voordat de mediatheorie wordt toegepast op de literatuur van mijn onderzoek is het van belang om te kijken hoe literatuur in verband gebracht kan worden met media. Dit verband bestaat uit vier relaties tussen literatuur en media.²⁰ Allereerst, ‘literatuur kan *theoretisch* zijn; ze kan reflecteren op de aard en de gevolgen van nieuwe technologie. Dat heeft enerzijds een informatieve en populariserende functie: voordat die taak werd overgenomen door massamedia, werd literatuur gebruikt om nieuwe ontwikkelingen in wetenschap en technologie te verspreiden en toe te lichten.’²¹ Ten tweede heeft literatuur een kritisch potentieel, want literatuur kan in verhalen de meest extreme gevolgen van nieuwe technologie verbeelden nog voordat deze technologieën werkelijkheid zijn worden en de verhalen vormen op die manier een waarschuwing voor wat ons nog te wachten kan staan. Ten derde was de fascinatie met reproductieve media ook zelfreflexief. En tot slot een formele laag. Dit is duidelijk het effect van de drager op de wijze van uitgave van de boodschap. ‘Deze laag is van belang, omdat een tekst ook op *inhoudelijke* wijze op zijn mediale en materiële, zijn

¹⁷ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 200

¹⁸ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 201

¹⁹ M. McLuhan (1964): *Understanding Media: The Extensions of Man*

²⁰ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 203-205

²¹ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 203-205

technoculturele omgeving reageert.²² Wanneer een tekst bijvoorbeeld in meerdere delen wordt gepubliceerd, dan heeft dat ook invloed op de receptie van de inhoud van de boodschap. Literatuur gaat dus op vier manieren een relatie aan met media, en deze relaties zijn van belang voor de analyse van de literatuur uit het corpus op de manier van representatie van een technologie, dan wel medium. Het genre van de tekst uit het corpus zal mede bepalen welke relaties van toepassing zijn. Wanneer het een fictieve tekst betreft, zal de theoretische functie van literatuur over media minder van toepassing zijn dan wanneer het een non-fictie tekst betreft, zoals een ingezonden brief. Het tegenovergestelde geldt voor het kritisch potentieel van een tekst over een (nieuw) medium, aangezien alleen fictieve teksten commentaar of waarschuwingen kunnen uiten over nog niet uitgevonden media. Wel kan een non-fictie tekst de mens waarschuwen voor de gevolgen van nieuwe media die opkomen.

Dat ons leven altijd al sterk beïnvloed is door nieuwe technologische ontwikkelingen staat al vast vanaf 'de ontwikkeling van een geürbaniseerde en geïndustrialiseerde maatschappij in de eerste helft van de negentiende eeuw'.²³ Welke discours bracht de technologie met zich mee, en wat voor invloed had dit discours op de literatuur? Van Dijk onderscheidt vier tendensen: 'Voor de moderne periode kunnen we vier tendensen onderscheiden in de manieren waarop het discours van de technologie zich manifesteert in de literatuur – of waarop literatuur dat discours mee vormgeeft. Ten eerste geven literaire teksten vaak uiting aan het besef of het vermoeden dat modernisering leidt tot mechanisering en bureaucratisering van de werkelijkheid. [...] Een tweede grote tendens die te onderscheiden is in de literatuur over technologie is de poging het dualisme natuur-techniek in metaforen op te heffen of te deconstrueren.'²⁴ De derde en vierde tendens sluiten aan bij mijn onderzoek naar de representatie van stoomboot in literatuur uit de eerste helft van de negentiende eeuw. De derde tendens is gebaseerd op de veranderde 'ruimte-tijdperceptie, onder invloed van nieuwe transport- en communicatietechnologie.'²⁵ Dit houdt in dat door de komst van o.a. treinen en auto's de afstanden kleiner werden, en dat men kon gaan communiceren met personen die niet ter plekke aanwezig waren, met behulp van de telegraaf. Hierdoor kon er in kortere tijd een grotere afstand overbrugd worden. 'De vierde tendens in de manieren waarop er in literatuur over technologie wordt gedacht, is een variatie op de mimesis, de eeuwenoude ambitie van literatuur om de werkelijkheid weer te geven, om die vast te leggen – de archivering kortom van de werkelijkheid.'²⁶ De manier om de werkelijkheid weer te geven is een vorm van representatie en sluit daarom aan bij mijn onderzoek naar representatie van technologie in de literatuur, met de stoomboot als nieuw opkomende technologie in de eerste helft van de negentiende eeuw.

Dit onderzoek naar de representatie van de stoomboot in de literatuur in *De Gids* (1837-1856) valt binnen de grenzen van het NWO project van Van Dijk en Horsman. Zij hebben in september 2013 een NWO onderzoeksvoorstel ingediend op het gebied van 'Media and Technology'. Zij omschrijven de wisselwerking tussen media, technologie en literatuur als volgt:

'New' media-technologies of any age have left their impact on literature, and vice versa: literary texts are not only the products of a techno culture; they are also partly the producers of such a culture. They structure the relation between the modern subject and technologies, foregrounding questions that consider how we may develop, understand, accept and live with (media-) technological change. We consider literature to be the place that gives birth to particular mentalities—the condition for transformation on the level of technicality. This research project diachronically charts the relation between Dutch literature and its

²² Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 203-205

²³ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 205

²⁴ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 206-210

²⁵ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 206-210

²⁶ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 206-210

surrounding techno-media landscape. Media are understood here not simply as technological apparatuses, but as conglomerations of technology, institutions, and cultural and political forces.²⁷

Deze omschrijving van het belang om media, literatuur en technologie niet los van elkaar te bespreken maar om juist het samenspel te zien, is de basis geweest om mijn onderzoek binnen dit veld te beginnen. Binnen het NWO project wordt uitgegaan van drie veronderstellingen wat literatuur en media betreft. De tweede en derde veronderstelling hebben ook betrekking op mijn onderzoek. De tweede veronderstelling gaat uit van de wisselwerking tussen verschillende media. 'Media exist in a configuration with other media to form 'media ecologies'.²⁸ Hier wordt er vanuit gegaan dat een medium niet alleen figureert in literatuur, maar met het eigen voorkomen ook andere media met zich meebrengt. De derde veronderstelling is gebaseerd op het idee dat literatuur een unieke manier is om de eerste sporen van een media-historisch moment te traceren. De eerste keer dat er kennis wordt gemaakt met een nieuw medium zullen hier ook sporen van terug te vinden zijn in de literatuur. 'Literary texts bear the traces of the unique media-historical moment in which they were produced. Insofar as they are aware of their own 'mediality' and their relation to other media, they also shed light upon the possibilities and limitations of specific media. Hence literary texts are both objects of media-theoretical analyses, as well sources of media-theoretical insights.'²⁹

De noodzaak van het onderzoek heeft voornamelijk betrekking op de negentiende en twintigste eeuw. Er zijn al heel wat onderzoeken die zich richten op de literatuur uit deze vroege moderne periode, maar nauwelijks op het gebied van literatuur in wisselwerking met media en technologie: 'To be sure, in studies of early modern Dutch cultural history, ample attention has been given to the cultural effects of technology and to the institutional and political effects of media, the printing press in particular. For the nineteenth and twentieth centuries, however, very little work has been done on the relations among literature, media and technology (exceptions are Hellemans, and Humbeek).'³⁰ Het zijn dan ook juist Hellemans en Humbeek die ik gebruik bij de theoretische onderbouwing van mijn onderzoek, aangezien zij een van de weinige zijn die onderzoek hebben gedaan naar de negentiende eeuw vanuit het oogpunt van literatuur, media en technologie.

Frank Hellemans schrijft, als een van de weinigen, over de wisselwerking tussen media en literatuur. Hier volgt een citaat dat beknopt de inhoud van zijn proefschrift weergeeft, zonder afbreuk te willen doen aan de grondige aanpak van zijn onderzoek: 'De invloed van deze media op de literaire vormgeving wordt, zoals reeds aangestipt, niet rechtstreeks bestudeerd. Ik waag me dus in wat volgt niet aan een analyse van romanfragmenten of gedichten die in hun vormgeving de sporen zouden dragen van een eventuele mediatisering. Het eerste oogmerk van dit essay is een beschrijving van enkele essentiële etappes in de moderne evolutie van de avant-garde vanuit een synchrone beschrijving van enkele essentiële versnellingen in de mediageschiedenis. Hoe theoretisch een dergelijk essay op het eerste gezicht ook lijkt, het is vaak via de omweg van de avant-gardistische denktank dat er achteraf nieuwe technieken in de literaire praktijk van romanschrijven of poëzie binnensijpelden.'³¹ Hellemans brengt, net zoals Van Dijk, media in verband met literatuur. Het verband berust op een overeenkomst: literatuur en media zijn beide onderdeel van een verandering van 'de waarnemingsstructuur'. Hij laat in zijn essay zien hoe deze waarnemingsstructuur verandert in de loop van de tijd, beginnend bij de avant-garde aan het eind van de achttiende eeuw. Hellemans zegt het volgende over de verandering in de waarnemingsstructuur: 'Literatuur en (beeld)media zijn volgens mij allebei exponenten van een fundamentele verandering van de waarnemingsstructuur,

²⁷ Y. van Dijk & Y. Horsman (2013): NWO project onderzoeksvoorstel

²⁸ Y. van Dijk & Y. Horsman (2013): NWO project onderzoeksvoorstel

²⁹ Y. van Dijk & Y. Horsman (2013): NWO project onderzoeksvoorstel

³⁰ Y. van Dijk & Y. Horsman (2013): NWO project onderzoeksvoorstel

³¹ F. Hellemans (1996): *Mediatisering en Literatuur*. p. 23

zoals die zich vanaf de modernisering op het einde van de achttiende eeuw voordoet. Die “moderne” waarneming van de “schokbeleving” kreeg pas in de loop van de negentiende eeuw duidelijke contouren. Zowel de moderne literatuur als de media dragen hiervan sporen.³² De verandering die Hellemans beschrijft laat ‘een ‘revolutie’ zien in hoe de mens tegen zijn omgeving aankijkt.’³³ In de negentiende eeuw was dit op een analoge wijze maar in de loop van de twintigste eeuw heeft deze analoge wijze plaats moeten maken voor een digitale wijze. Deze verschuiving van analoge media naar digitale media leidde tot de ‘schok’. ‘De schok, de botsing tussen elementen is wat betekenis creëert in de moderne belevingswijze. [...] Die ‘schok’ is het constituerende element in de nieuwe media sinds de telegraaf, digitale media; die schok staat centraal in de theorieën over de moderne waarnemingswijze, bij Benjamin, in de verschillende avant-gardes, en een aanzet daartoe is al te vinden in de achttiende eeuw.’³⁴ Benjamin stond samen met McLuhan en Kittler aan de wieg van de mediatheorie. De waarnemingsstructuur verandert mee met de komst van nieuwe media die de representatie, en daarmee de waarneming, van de boodschap beïnvloeden en in het geval van een nieuw of ander medium ook kunnen veranderen. Hellemans richt zich op de verandering van de waarnemingsstructuur door de tijd heen in verband met de opkomst van nieuwe media. De insteek van mijn onderzoek is niet gericht op het verloop van een ‘revolutie’ in de tijd, maar op de representatie en waarneming van een nieuwe technologie in een specifieke periode. Hierin verschillen Hellemans en ik van elkaar. Het verschil zit hem dus in de focus op de verandering van representatie tegenover de focus op het betekenis-effect van de representatie.

Van Dijk onderscheidt twee verschillende niveaus van media, die elk een eigen definitie hebben. In het eerste niveau heeft het medium de functie van een ‘kanaal’, het doorgeven van een boodschap. De valstrik hierbij is wel dat het medium niet objectief is. Het medium codeert de boodschap en deze codering is afhankelijk van het soort medium. De boodschap en de representatie hiervan worden dus niet één op één doorgegeven aan de ontvanger. Hier zit een stap van representatie en interpretatie tussen. Het tweede niveau hanteert een ruimere definitie van ‘media’. Van Dijk grijpt hier terug op de uitspraak van McLuhan over media waarin hij stelt dat media als ‘any extension of ourselves’ gezien moeten worden.³⁵ Hierdoor is bijna alles om ons heen een medium. Mijn onderzoek is gericht op het eerste niveau van media. Ik onderzoek de representatie van de stoomboot in de literatuur in *De Gids* en dit vindt plaats op het eerste niveau. Het medium beïnvloedt de representatie van de boodschap en hiermee wordt ook de werkelijkheid beïnvloed. De verzonden boodschap is niet hetzelfde als de ontvangen boodschap. Humbeek heeft een zeer uitgebreid en grondig proefschrift geschreven over de komst van de trein in de Nederlandse letteren, en zijn onderzoek vindt plaats op het tweede niveau van media. Hij ziet media niet als hulpmiddelen om een boodschap te verzenden maar als proactieve objecten die het dagelijks leven van de mens continu beïnvloeden en sturen. Humbeek gaat uit van het zelf-reflexieve element van media waarbij media onlosmakelijk verbonden zijn met de mens. Dit laatste punt grijpt terug op de uitleg van de theorie van Humbeek in 1.3 ‘Aanleiding van het onderzoek’. Hierin stelt hij dat het gebruik van de trein in de literatuur geen thema is maar een ‘wijze van thematiseren’. De trein staat symbool voor een grotere en/of bredere betekenis en is hierdoor een betekenisdrager van een allegorie. De tekst roept een reactie op bij de lezer en deze reactie is misschien wel juist wat de schrijver van de tekst teweeg heeft willen brengen maar zelf niet expliciet verwoordde. Dit zelf-reflexieve element van literatuur is het uitgangspunt van Humbeek in zijn onderzoek.

Kris Humbeek heeft zich gespecialiseerd in de representatie van de stoomtrein binnen de Nederlandse literatuur. Hij licht verder ook toe hoe hij het samenspel en de wisselwerking ziet tussen media, literatuur en technologie. Media plegen een ‘gifmoord’ op het Boek, door het geschreven

³² F. Hellemans (1996): *Mediatisering en Literatuur*. p. 10

³³ A. Altena (online): <http://www.mediamatic.nl/magazine/previews/reviews/altena/altena-hellemans-n.html>

³⁴ A. Altena (online): <http://www.mediamatic.nl/magazine/previews/reviews/altena/altena-hellemans-n.html>

³⁵ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 197-198

woord te verdringen met de nieuwe technologische ontwikkelingen die het boek kunnen vervangen.³⁶ Het 'Boek' (literatuur) wordt gezien als unieke drager van de Waarheid. Met het verdringen van literatuur in boekvorm zou de technologie een vadermoord plegen op de literatuur. Humbeek stelt dat de literatuur een voorloper is van de technologie. Het 'schrift' kan worden uitgelegd als de geschreven tekst van een schrijver, maar ook als een technische manier om tekst te produceren. Hiermee komt de literatuur als voorloper van de technologie naar voren, en wordt tegelijkertijd verdrongen door diezelfde technologie. De literatuur moet plaats maken voor nieuwe technologische ontwikkelingen. Een kenmerk van het 'schrift' is dat ze van nature verdrongen worden door de komst van nieuwe technologieën en nieuwe media. In het geval van mijn onderzoek wordt de zeilboot verdrongen door de stoomboot. De opkomst van de stoomboot is terug te vinden in de literatuur maar de vraag is hoe de stoomboot wordt gerepresenteerd en wat het effect van deze representatie is. Ik ben geïnspireerd geraakt door het omvangrijke en gedetailleerde onderzoek van Humbeek om een (kleinschalig) tijdschriftenonderzoek op te zetten naar de representatie van de stoomboot in de eerste twintig jaargangen van *De Gids*.

In tegenstelling tot Humbeek ben ik niet op zoek naar de reactie en/of de kritiek die literatuur oproept bij de lezer, maar naar het betekenseffect van de vorm van representatie. Ik ga hiermee een stap minder ver dan Humbeek door niet de 'wijze van thematiseren' van de stoomboot te onderzoeken maar de representatie van deze nieuwe, opkomende technologie in de eerste helft van de negentiende eeuw. Literaire teksten worden opgevat als de culturele verbeelding van dergelijke technologische veranderingen en vormen een bron voor onderzoek naar representatie.

2.4 Van media tot stoomboot

Dat literatuur, technologie en media samenhangen is in de voorafgaande paragrafen uiteengezet. Nu is het zaak om binnen deze onderlinge wisselwerking de specifieke casus met de representatie van de stoomboot in de literatuur van *De Gids* (1837-1856) te plaatsen. Hiervoor moet dus een stap gemaakt worden van technologie en media naar de stoomboot. Frank Hellemans legt het verband tussen de technologie en media aan de hand van de 'primaire mediatisering': De invloed van de media op de waarnemings- en denkstructuur van de mens is zo oud als die media zelf, maar het is pas nu de media zo overduidelijk overal aanwezig zijn dat het prominente belang van die media ter discussie wordt gesteld. Als "middelen" in de etymologische betekenis van het woord "media" bediende de mens zich ook in zijn manier van communiceren van bepaalde werktuigen of instrumenten. Techniek of technologie in de zin van instrumentele materiaalbeheersing en media in de zin van communicatiemediën lagen dus van in het begin van de menselijke geschiedenis in elkaars verlengde.³⁷ De technologische ontwikkeling van de stoomboot in Nederland in de eerste helft van de negentiende eeuw staat dus in verband met de media uit deze zelfde periode. Maar wat is dit verband?

Van Dijk en Horsman beschrijven het verband tussen technologie en media als volgt: 'Technologie en maatschappij zijn voortdurend in transformatie en in interactie. Nieuwe media creëren steeds nieuwe relaties tussen het subject en de techno-culturele omgeving waarin hij leeft. In dit project worden literaire teksten opgevat als de culturele verbeelding van dergelijke technologische veranderingen. Dit is ook het geval in mijn onderzoek. De stoomboot is een technologische verandering ten opzichte van de zeilschepen die men gebruikte. De teksten uit mijn corpus zijn een culturele verbeelding van deze nieuwe, opkomende technologie. Literatuur structureert de relatie tussen het moderne subject en technologie door te bevragen hoe we zulke veranderingen kunnen voorspellen, verbeelden, ontwikkelen of accepteren. De opkomst van digitale media heeft in de cultuurwetenschappen geleid tot een nieuw bewustzijn van de interactie tussen media en cultuur, en met terugwerkende kracht gewezen op het feit dat de kunsten altijd in nauw verband hebben

³⁶ K. Humbeek (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. p. 62

³⁷ F. Hellemans (1996): *Mediatisering en Literatuur*. p. 13-14

gestaan met technologie, media en informatienetwerken.³⁸ Het verband tussen literatuur, technologie en media is gebaseerd op het idee van McLuhan dat de mens altijd al verbonden is geweest met technologie, en dat literatuur een culturele verbeelding vormt van deze technologie. Media zijn ook een vorm van technologie, en worden ook verbeeld in de literatuur. De tijdsgeest en historische situatie bepalen de manier van verbeelding, van representatie, vandaar de culturele verbeelding. Deze manier van de benadering van media, literatuur en technologie sluit goed aan bij mijn onderzoek naar de representatie van de stoomboot in de literatuur uit de eerste helft van de negentiende eeuw (afkomstig uit *De Gids*) vanwege de tweedeling van aandacht voor de representatie en aandacht voor de cultureel-historische omstandigheden waarbinnen de literatuur is geschreven.

Waar moet de stoomboot geplaatst worden binnen de driehoek van literatuur, technologie en media? Voorop staat dat de stoomboot een nieuwe technologische ontwikkeling was aan het begin van de negentiende eeuw in Nederland. Deze nieuwe manier van vervoeren, bood nieuwe perspectieven en mogelijkheden wat reizen en handel betreft. De stoomboot werd gebruikt voor zowel binnenlandse als buitenlandse reizen. Voorheen werd er over zee gereisd per zeilboot en de reis kon zomaar meerdere maanden duren als men naar het buitenland wilde. Met de komst van de stoomboot nam de snelheid waarmee gereisd kon worden flink toe. Men maakte reisjes met de stoomboot naar steden binnen en buiten Europa, ter vermaak of voor handel. Een reis die veel gemaakt werd voor de handel was die naar één van de Nederlandse koloniën: naar Nederlands Indië. Deze reis duurde nu geen maanden meer maar slechts enkele weken. Voor de rijkere lieden nam de luxe van de reis ook flink toe. De zeilschepen hadden niet veel comfort aan boord. De stoomboten die gebruikt werden voor overzeese reizen hadden salons en restaurants aan boord en 's avonds was er vermaak voor de gasten. Voor de armen bleef de reis afzien, ook al duurde de reis nu aanzienlijk korter, aangezien zij zich deze luxe niet konden veroorloven. De afgenomen reisduur zorgde er ook voor dat er minder doden vielen aan boord. De reizigers hadden meer vers voedsel tot hun beschikking dan voorheen, omdat het voedsel beter vers gehouden kon worden tijdens de kortere reis, en de mogelijkheden tot koelen verbeterden.³⁹ De stoomboot vormde een nieuwe technologische ontwikkeling, die mogelijk werd gemaakt door de uitvinding van de stoommachine aan het begin van de negentiende eeuw. De stoomschepen voeren op stoomkracht, die vrijkwam uit de stoommachines in de machinekamer van het schip.

Hoe verhouden de stoomboot en media zich tot elkaar? De stoomboot was een hulpmiddel voor de mensen uit de negentiende eeuw, om bijvoorbeeld sneller in Indië te komen dan voorheen mogelijk was met de zeilschepen. Zoals McLuhan zei over wat media is: 'any extension of ourselves'. Op deze manier kan de stoomboot ook gerekend worden tot de media, zeker voor de specifieke periode van de negentiende eeuw. De stoomboot was hierbij het object die het proces, bijvoorbeeld de reis naar Indië, mogelijk maakte.

In mijn onderzoek is de stoomboot zowel technologie als medium en wordt dit object op verschillende wijze gerepresenteerd in de literatuur. Dit wordt verder uitgewerkt in hoofdstuk 5 'Representatie van de stoomboot in de literatuur in *De Gids*'. Dit is de reden dat ik de mediatheorie heb betrokken bij mijn onderzoek. Het samenspel tussen literatuur, technologie en media laat zien dat literatuur een culturele verbeelding is van de (opkomst van) nieuwe technologie. De manier van representatie zegt iets over de cultuur van de schrijver en over de tijdsgeest. In het volgende hoofdstuk (3) zal ik ingaan op de tijdsgeest van de negentiende eeuw wat cultuur en technologie betreft.

³⁸ Y. van Dijk & Y. Horsman (2013): NWO project onderzoeksvoorstel

³⁹ I. Huussen (2011): 'Zeilend rond de Kaap, per koets door de woestijn en stromend langs Suez. Veranderingen in het reizen naar Indië in de negentiende eeuw'. p. 167-179

3. Cultureel-historisch overzicht van de negentiende eeuw

3.1 Inleiding

Voordat ik me specifiek zal focussen op de opkomst van de stoomboot in Nederland en de culturele gevolgen daarvan, wil ik eerst een cultureel en technologisch beeld schetsen van het begin van de negentiende eeuw. Dit zal ik doen aan de hand van de literatuur van Mathijsen, specialist van de negentiende-eeuwse Nederlandse letterkunde. De negentiende eeuw was een eeuw vol met nieuwe technologische ontwikkelingen, die in samenspel met de Industriële Revolutie een stempel drukten op het dagelijks leven van de Nederlanders. De ontwikkelingen hadden betrekking op de industrie, de communicatie en de vervoersmogelijkheden. Naast deze ontwikkelingen op technologisch gebied, waren er ook andere elementen die de negentiende eeuw typeren, zoals de romantische literaire stroming.

Mathijsen stelt dat de literatuur gezien kan worden als een travestie van een maatschappelijk conflict, aangezien de schrijver van de literatuur een eigen manier kiest om het conflict weer te geven, maar dat deze wel in samenspel is met de gebeurtenissen uit de realiteit. Literatuur en cultuurhistorie moet men niet los van elkaar willen zien: 'Teksten maken deel uit van de sociale wereld, het leven van de mensheid, en natuurlijk van de historische momenten waarin zij geschreven worden en geïnterpreteerd. Een tekst kan alleen begrepen worden door kritische kennis van de ideologische grondslag ervan, stelt Said.'⁴⁰ Om deze lijn door te kunnen trekken naar mijn onderzoek naar de representatie van de stoomboot in de literatuur uit het begin van de negentiende eeuw, is het nodig om vragen te stellen als 'hoe werd er geschreven over de stoomboot?' en 'waarom werd er op deze manier geschreven over de stoomboot?'. Om deze vragen te kunnen beantwoorden, zoals getracht wordt in hoofdstuk 5 'Representatie van de stoomboot in de literatuur uit *De Gids* (1837-1856)', is het belangrijk om eerst kennis te nemen van de historische context van deze periode. Vandaar het belang van dit hoofdstuk binnen het onderzoek naar de representatie. Verder onderstreept deze benadering alleen maar het samenspel tussen literatuur, media en technologie aangezien er een wisselwerking wordt verondersteld tussen literatuur en de 'sociale wereld', en dat media en technologie onderdeel zijn van deze wereld.

3.2 Gevoeligheid, verbeelding en vrijheidsdrang

Volgens Mathijsen is de negentiende eeuw te typeren aan de hand van drie sleutelwoorden: gevoeligheid, verbeelding en vrijheidsdrang.⁴¹ Deze sleutelwoorden hebben voornamelijk betrekking op de kunsten uit de negentiende eeuw, zoals schilderijen en literatuur. Maar zoals uiteengezet in hoofdstuk 2 in het 'Theoretisch kader' staat de literatuur niet los van de culturele omstandigheden van dat moment, er is juist een wisselwerking met literatuur. De gevoeligheid, verbeelding en vrijheidsdrang zullen achtereenvolgens besproken worden binnen de context van de negentiende eeuw.

De 'gevoeligheid' kwam in voornamelijk in de literatuur tot uiting. De literatuur van de negentiende eeuw wordt namelijk gekenmerkt door de Romantiek. Deze stroming stond bekend om de hartstocht, verlangen naar de dood, op zoek naar de ware liefde, platonisch leven, en andere uitgesproken manieren van leven. De Nederlandse literatuur staat bekend om de gematigdheid: alles gebeurt in Nederland een paar jaar later pas en op een minder uitgesproken manier. De Romantiek in Nederland was inderdaad minder uitgesproken dan in bijvoorbeeld Engeland, maar dat wil niet zeggen dat de Nederlandse literatuur uit de negentiende eeuw geen romantische kenmerken vertoont. Zo is de literatuur van Beets, HaverSchmidt en Bilderdijk weldegelijk romantisch te noemen. Mathijsen oppert een nieuwe visie op de negentiende eeuw, om het beeld van de

⁴⁰ M. Mathijsen (2004): *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*. p. 78

⁴¹ M. Mathijsen (2004): *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*. p. 10

Romantiek iets te nuanceren en uit te leggen hoe dit toch zijn uitwerking had in Nederland. Mathijssen stelt: 'De negentiende eeuw is een burgermanstijd in de goede zin van het woord.'⁴² Hiermee wordt bedoeld dat de burger meer stem krijgt, en het heft in eigen hand neemt. De klassenmaatschappij vervaagt langzaam en burgers willen minder extremiteiten in de vorm van armoede, onwetendheid, slavernij en ziekten. Dit alles zal niet binnen enkele jaren bereikt worden, maar een hervorming van de maatschappij is ingezet. Hierbij spelen de schrijvers uit de negentiende eeuw ook een grote rol. 'De negentiende-eeuwse burgerschrijver neemt bij de herstructurering van de maatschappij een bijzondere positie in. Doordat hij de openbare mening kan beïnvloeden, is hij een sleutelfiguur bij het verbeteringsstreven van zijn tijd, meer nog dan andere kunstenaars.'⁴³

De schrijvers uit die tijd nemen hun rol serieus en grijpen naar de pen om hun steentje bij te dragen aan de hervormingen. Maar hoe zijn deze hervormingen te rijmen met de romantische stroming in de literatuur? Beiden zijn te herleiden tot hartstocht. De literaire werken over de liefde (en de ondergang hierdoor) zijn gebaseerd op de hartstocht voor een onbereikbare liefde, en de onmogelijkheid om deze liefde te bereiken drijft de personages tot wanhoop en soms zelfs tot de dood. Dit is niet zomaar te vergelijken met de daadkrachtige, rationele burgers die de maatschappij graag willen hervormen. Toch is de hartstocht hier de overeenkomst, aangezien deze burgers ook gedreven worden door een bepaalde hartstocht voor hun medemens, al gaat het hier om een meer beheerste hartstocht.⁴⁴ De Romantiek wordt niet voor niets gekenmerkt door contrastwerking, zoals bij 'beheersing' en 'hartstocht' die op deze manier toch samen kunnen gaan. 'Als er ooit een tijd geweest is waarin beteugeling en hartstocht verenigd zijn, dan is dat wel in de negentiende eeuw.'⁴⁵

Met het begin van de negentiende eeuw startte niet alleen een nieuwe literaire stroming maar ook een nieuwe periode in de geschiedenis van Nederland: de moderniteit. Net zoals de Romantiek een literaire stroming was van contrasterende elementen, zo wordt de moderniteit ook gekenmerkt door tegenstellingen: 'De moderniteit is een paradoxaal gegeven, want ze wordt niet alleen gekenmerkt door vooruitgangdenken, maar ook door scherpe kritiek óp dat denken.'⁴⁶ De industrialisering bracht allerlei voordelen met zich mee, maar er was ook zeker kritiek op deze nieuwe technologische ontwikkelingen vanwege de bedreiging voor 'het natuurlijke, het spontane en het menselijke'.⁴⁷ Schrijvers besteedden vooral veel aandacht aan de negatieve gevolgen van de moderniteit. De industrie bracht de natuur in de verdringing, het spontane verdween met het planmatige en tijdsbewuste karakter van de negentiende eeuw en het menselijke werd ondergeschikt aan de technologie. Maar er zaten ook zeker voordelen aan de industriële revolutie, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit: 'De belangrijkste lijn in het verhaal van de technologische modernisering (industriële revolutie) is dat de mens geleidelijk aan zijn natuurlijke beperkingen overwon. Daarvan zijn vele voorbeelden te noemen. Neem het vervoer. De wereld werd steeds kleiner doordat mensen zich sneller en over grotere afstanden konden verplaatsen. Het gevoel van mobiliteit en snelheid werd steeds meer onderdeel van het moderne bewustzijn, [...].'⁴⁸ De mens kon zich steeds onafhankelijker opstellen vanwege de nieuwe mogelijkheden van vervoer. Dit vergrootte het gevoel van vrijheid, wat aansluit bij de drie sleutelwoorden van de negentiende eeuw. De ontwikkelingen op het gebied van vervoer in de negentiende eeuw zal elders nog uitgebreider aan bod komen.

De moderniteit bracht dus zowel de verheerlijking van het nieuwe met zich mee, als de schaduwzijde van deze nieuwe ontwikkelingen. De literatuur is een ideale kunstvorm om deze vertwijfeling te uiten

⁴² M. Mathijssen (2004): *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*. p. 12

⁴³ M. Mathijssen (2004): *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*. p. 12

⁴⁴ M. Mathijssen (2004): *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*. p. 13

⁴⁵ M. Mathijssen (2004): *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*. p. 15

⁴⁶ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 8, 17

⁴⁷ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 8

⁴⁸ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 24

met behulp van stijlfiguren, symbolen en verhalen, omdat de literatuur niet op zoek is naar oplossingen of antwoorden die de vertwijfeling kunnen wegnemen. In de literatuur konden de schrijvers deze vertwijfeling verbeelden, en deze verbeelding is ook één van de drie sleutelwoorden van Mathijsen. Er was niet alleen aandacht voor literatuur als kunstvorm in de negentiende eeuw, maar in het kader van mijn onderzoek beperk ik me wel tot deze kunstvorm.

Naast hervormingen op het gebied van technologie en literatuur zijn er ook nog andere hervormingen gaande in de negentiende eeuw. Zo was de negentiende eeuw namelijk ook de eeuw van de bestuurlijke, sociale en politieke hervormingen. Het kapitalisme en de democratie wonnen steeds meer terrein, en de macht van de provincies en regio's werd steeds meer gecentraliseerd in Nederland.⁴⁹ Vandaag de dag zijn deze hervormingen nog steeds terug te vinden in de Nederlandse regelgeving en besturing. Vaessens stelt dat de moderniteit zoals deze hier is besproken, een eurocentrische invalshoek heeft. De hervormingen beginnen in Europa en verspreiden zich daarna over de rest van de wereld. Deze manier van het benaderen van 'moderniteit' maakt dat Europa in de negentiende eeuw onlosmakelijk verbonden is met de moderniteit.⁵⁰ Het eurocentrisme brengt een globalisering met zich mee voor de Nederlanders uit de negentiende eeuw. De horizon werd verbreed en men was niet meer beperkt tot de eigen landsgrenzen. Dit was niet alleen het gevolg van de bestuurlijke en politieke hervormingen, maar ook het gevolg van de technologische ontwikkelingen op het gebied van vervoersmogelijkheden, zoals de stoomtrein en de stoomboot. Tegenwoordig heeft de globalisering zich nog verder uitgebreid en houden de grenzen niet meer op binnen Europa. Hiermee is het eurocentrisme achterhaald, of in ieder geval is het niet meer vanzelfsprekend dat Europa het centrum van de wereld is.

Ondanks de hervormingen in Europa bleef Nederland wel een eigen identiteit behouden. Hoe zou de nationale identiteit van Nederland in de negentiende eeuw omschreven kunnen worden? Dit is van belang in het kader van de cultuur uit de negentiende eeuw die ook invloed had op de literatuur die toen geschreven werd. 'Historici hebben erop gewezen dat zich in het stedelijk netwerk dat Nederland is een specifiek stedelijk zelfbewustzijn heeft ontwikkeld.'⁵¹ Vaessens licht dit toe door de woorden van Piet de Rooy aan te halen die deze stedelijke zelfstandigheid van Nederland in de negentiende eeuw omschrijft als 'onderlinge omgangsvormen waarin een subtiele balans bereikt was tussen gezag en vrijheid, onderdrukking en tolerantie'.⁵² Deze kernwaarden van het 'stedelijk zelfbewustzijn' kunnen mijn inziens doorgetrokken naar de kernwaarden van de nationale identiteit van Nederland. Zoals Mathijsen stelde was er behoefte onder de Nederlanders aan vrijheid maar wilde men ook samenleven in een gestructureerde maatschappij, zoals Vaessens schetst. Hierbij horen symbolen als de polder (nationaal erfgoed) bij de identiteit van Nederland.⁵³ Een noot bij deze alinea over de identiteit van Nederland die gemaakt moet worden, is het feit dat de identiteit van Nederland zich begon te vormen in de negentiende eeuw en dus sterker werd gedurende de eeuw voort duurde. De identiteit was in de eerste helft van de negentiende eeuw nog niet zo uitgesproken en typerend als aan het eind van de negentiende eeuw. Daarnaast zijn een aantal symbolen en het nationaal erfgoed 'recente' ontwikkelingen in de vorming van de Nederlandse identiteit. Van erfgoed en nationale symbolen was nog geen sprake in de negentiende eeuw. Deze zijn met terugwerkende kracht vastgesteld voor de negentiende eeuw.

De opkomst van de nationale identiteit verliep parallel met de ontwikkelingen betreft de geletterdheid en het lezen in de negentiende eeuw. Aan het begin van de eeuw was 65% van de

⁴⁹ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 39

⁵⁰ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 51-52

⁵¹ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 57

⁵² T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 57

⁵³ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 59

vrouwen nog ongeletterd en waren er nog weinig scholen.⁵⁴ Dit zegt niet direct iets over de literaire cultuur uit de negentiende eeuw, maar het geeft wel aan dat het niet vanaf het begin van de negentiende eeuw gebruikelijk was om scholing te krijgen en te kunnen lezen. Wat wel iets zegt over de literaire cultuur is de leescultuur van de negentiende eeuw. Vanaf de Verlichting was het niet enkel meer voorbehouden aan vorsten en monniken om boeken in bezit te hebben.⁵⁵ Met de komst van de gemechaniseerde productie van papier en persen, werd er een grote vooruitgang geboekt op het gebied van boeken en lezen. Door de snellere productie, konden er goedkopere boeken uitgegeven worden die hierdoor voor een grotere groep Nederlanders betaalbaar werden. Daarmee veranderde de leescultuur van collectief naar individueel, door zelf stil te lezen in plaats van collectief luisteren naar iemand die hardop voorleest. De toegenomen hoeveelheid (betaalbare) boeken maakte het lezen 'democratisch', lezen werd een mogelijke hobby voor iedereen.⁵⁶

3.3 Historisch overzicht van technologische ontwikkelingen

Tegen de komst van de eerste stoommachines, in de vorm van stoomkorenmolens, was erg veel verzet. De windkorenmolenaars, de omwonenden en de gemeente waren allemaal tegen het vestigen van een stoomkorenmolen in Amsterdam. De opkomst van de stoomtechniek ging gepaard met het gebruik van talloze nieuwe of vernieuwde arbeidswerktuigen. Veelal betekende een vernieuwing van het arbeidswerktuig een verdere stimulans of een voorwaarde voor de verspreiding van de stoommachine. De ondernemer die stoom introduceerde was in bijna alle gevallen 'gedoemd' tot een hogere productie en een grotere afzet. De stoommachine vereiste de aanwezigheid of de creatie van een voldoende grote markt. Bij een hogere productie en afzet stuitte de ondernemer op allerlei bestuurlijke, juridische, kunstmatige, traditionele en obscure barrières. Dit maakte dat niet alle ondernemers even positief waren over de schaalvergroting en opkomende Industriële Revolutie in Nederland. Een ander kenmerk van het ondernemerschap was de bereidheid te kiezen voor een risicovolle strategie waarbij de economische voordelen niet zonder meer duidelijk waren. Er werd veel van zijn inventiviteit en doorzettingsvermogen gevraagd. Een probleem was de inbedding van de stoominstallatie in de bestaande onderneming.⁵⁷ De ondernemer moest dus eerst zelf geld investeren, zonder vooraf te weten of deze vernieuwing ook zijn geld ging opbrengen, door middel van meer winst of afzet. Een ontwikkeling die met meer enthousiasme werd ontvangen, was de opkomst van de stoomboot in Nederland. Dit was niet zozeer een concurrerende ontwikkeling, maar eerder een verbetering van de eerdere vervoersmethode. Voorheen werd er met zeilschepen gevaren en de stoomboot ging veel kostbare tijd schelen.

Naast de opkomst van de stoommachines en de vele toepassingen daarvan, is de negentiende eeuw rijk aan nog meer technologische ontwikkelingen. Andere nieuwe media die opkwamen, waren de spoorwegen voor de stoomtreinen en trams, stoomtreinen en de telegraaf. Met de komst van de couranten werd er op regelmatige basis nieuws verspreid. Hierdoor werd de horizon van de Nederlanders verbreed, omdat men nu ook op de hoogte bleef van alle politieke ontwikkelingen en andere nieuwsfeiten die niet altijd binnen de eigen regio plaatsvonden. De komst van de stoomtrein bracht de Nederlanders nog dichter bij elkaar. De afstanden die eerst onoverbrugbaar waren, of een zeer lange reis met de koets vergden, konden nu in enkele uren met de stoomtrein overbrugd worden. Naast ontwikkelingen in de technologie voor de industrie en het vervoer, werden er ook nieuwe technologische middelen ontdekt om de communicatie over lange afstand te verwezenlijken. De telegraaf werd oorspronkelijk uitgevonden en aangelegd van de spoorlijnen van de stoomtreinen, om te kunnen communiceren met andere stations. 'Het enthousiasme waarmee de vinding [de telegraaf] werd ontvangen, was buitengewoon groot. De commerciële toepassing begon in 1840 in Engeland met de aanleg van een netwerk dat Londen als centrum had. [...] Duitsland en de VS kregen

⁵⁴ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 75

⁵⁵ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 75-76

⁵⁶ T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. p. 76

⁵⁷ H. Lintsen (2005): *Made in Holland: Een techniekgeschiedenis van Nederland 1800-2000*

in 1843 hun eerste commerciële telegraaflijnen, daarna volgden Frankrijk en Nederland (1845) en België (1849).⁵⁸ De communicatie voor de trein bezette maar een klein deel van de lijnen die was aangelegd en daarom werd het mogelijk om berichten door te sturen via de telegraaf voor de Nederlanders. Maar dit medium was niet van meet af aan bereikbaar voor iedereen, want het gebruik van de telegraaf had in het begin een hoge prijs. De burgers uit de lagere klassen konden zich de tochtjes met de trein of berichten via de telegraaf niet permitteren. Naar mate de negentiende eeuw verder verstreek, werden deze technologieën ook beschikbaar voor de 'gewone burger' en niet meer alleen voor de hogere klasse van de maatschappij.

3.4 Culturele impact van de technologische ontwikkelingen

De technologische ontwikkelingen uit de negentiende eeuw zorgden ervoor dat de buitenwereld dichterbij kwam voor de Nederlanders. De kranten brachten nieuws uit het hele land, en van daarbuiten, bij de mensen aan huis. Via de spoorwegen werd het steeds eenvoudiger om je te verplaatsen tussen steden en provincies en de telegraaf maakte communicatie over grote afstand mogelijk.

De stoomboot maakte het ook mogelijk voor meer mensen om verre reizen te maken, aangezien de reistijd aanzienlijk korter werd dan wanneer er met een zeilschip werd gereisd. De reis naar bijvoorbeeld de Oost kostte voorheen acht maanden, maar met de stoomboot was dit nog maar een reis van enkele weken. Wel was het in de eerste helft van de negentiende eeuw alleen voor de rijken weggelegd om een dergelijke luxe reis te maken. Deze reizen hadden ook invloed op de literatuur. Volgens Ida Huussen komt er een nieuw genre binnen de literatuur vanwege de reizen per stoomboot: 'Er verschijnen nu reisverhalen die meer op reisgidsen lijken, met allerlei tips over de bezoeken bezienswaardigheden.'⁵⁹ Dit genre is ook terug te vinden in het corpus van verhalen die ik geselecteerd heb voor mijn onderzoek naar de representatie van de stoomboot (meer over het corpus in hoofdstuk 4 en 5). Maar de reizen per stoomboot gingen niet allemaal richting de Oost (Nederlands Indië). Naast reizen per stoomboot naar de Oost, werden er ook tochten gemaakt met de stoomboot tussen Nederland en Engeland en andere Europese landen. De passagiers konden tijdens de reis meerdere malen van boord om steden te bezichtigen. Hierdoor werd hun kennis en indruk van de wereld vergroot. De reden van de tussenstops had niet alleen een toeristische aard. De stoomschepen moesten bijgevuld worden met kolen om de reis de te kunnen vervolgen. 'De reis kreeg steeds meer het karakter van een toeristische trip. In de plaatsen waar stoomschepen kolen bunkerden, mochten de passagiers aan wal. Zo kregen zij de gelegenheid om onderweg stadjes als Southampton, Marseille en Port Saïd te bezoeken. [...] Vanuit havensteden aan de Middellandse Zee, die aangedaan werden om kolen in te nemen, voeren de schepen naar het Suezkanaal. Dit kanaal loopt vanaf Port Saïd via de Bittermeren dwars door de woestijn naar het honderd zestig kilometer zuidwaarts gelegen Suez aan de Rode Zee.'⁶⁰ Verder waren er ook 'landverhuizers' die per stoomboot emigreerde van Nederland naar Amerika. De tochten tussen Nederland en Amerika waren winstgevend, vanwege de volgende reden: 'De trans-Atlantische lijndiensten tussen Amerika en Europa werden na 1850 een zodanig groot succes omdat ze heen en terug twee soorten massavervoer hadden en dus altijd vol zaten: katoen en graan van Amerika naar Europa, en 'landverhuizers', emigranten van Europa naar Amerika.'⁶¹

De belangrijkste culturele verandering die al deze technologische ontwikkelingen met zich meebrachten waren de macht over tijd en ruimte, zoals ook Van der Woud beschrijft in *De nieuwe*

⁵⁸ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 40

⁵⁹ I. Huussen (2011): 'Zeilend rond de Kaap, per koets door de woestijn en stromend langs Suez. Veranderingen in het reizen naar Indië in de negentiende eeuw'. p. 167-179

⁶⁰ I. Huussen (2011): 'Zeilend rond de Kaap, per koets door de woestijn en stromend langs Suez. Veranderingen in het reizen naar Indië in de negentiende eeuw'. p. 167-179

⁶¹ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 37

wereld als hij schrijft over de stoomboten die pakketten bezorgden: ‘De pakketboten waren schitterende bewijzen van macht over tijd en ruimte. Ze stoomden in hoog tempo en volgens vaste schema’s over de wereld. Ze waren in zekere zin reusachtige machines die samen met hun bemanning op een welhaast industriële manier werkten: voor de efficiënte genormaliseerde productie van massamobiliteit.’⁶² De afstanden (ruimte) werden kleiner door de komst van de stoommachine en de tijd werd van grotere invloed op de prijs, aangezien van de snelheid van afgelegde afstanden en productie steeds meer toenamen. Maar niet iedereen was blij met deze ontwikkelingen: ‘De massamobiliteit werd niet op prijs gesteld door degenen die een hekel aan de massa hadden. Talrijk zijn de schimpscheuten van de oude elite (en van degenen die zich daarmee identificeerden) aan het adres van het spoor. [...] Nicolaas Beets gaf in zijn *Camera Obscura* een ironische beschrijving van de reiziger: die is de gevangene van zijn medereiziger, van het vervoermiddel en van het reisschema. Ruskin en Beets hadden vanuit hun standpunt gelijk: ze waren gewend om hun koetsier te bevelen, ze reisden zoals zij dat zelf wilden. Voor het brede publiek betekende het echter wat Beets gevangenschap noemde, vrijheid.’⁶³ De stoommachine bracht ook een bepaalde dwang met zich mee: het was een machine die werd gebruikt voor fabrieksarbeid aan de lopende band en benam te vrijheid om te gaan en staan waar je zelf wilde, vanwege de vooraf vastgestelde (lijn)diensten. De mens werd dus meer onderhevig aan de machines dan voorheen, een ontwikkeling die we nu nog steeds zien gebeuren in de eenentwintigste eeuw in de vorm van mobiele telefoon en internet.

3.5 De opkomst van de stoomboot in Nederland

In Nederland werden de stoomboten onder andere gebruikt om van Nederland naar de Oost te varen, naar de voormalige Indische kolonie. Maar er werd al naar Indië gereisd voordat de stoomboot voet aan de grond kreeg in Nederland. De ontwikkeling van de reizen naar Indië verliep in drie stappen, zoals Ida Huussen beschrijft.⁶⁴ Allereerst ging men met zeilboten van Nederland naar de Oost. Deze tocht duurde zeven of acht maanden. De reistijd kon in de eerste helft van de negentiende eeuw al gehalveerd worden door lichtere en slankere zeilboten te bouwen.

Tussen 1845 en 1869 reisde men via de kortere overlandmail-route naar Indië. Alleen de bovenlaag van de maatschappij kon zich deze reis veroorloven. ‘Op luxe stoomschepen vertrokken zij vanuit Europese havensteden [...] naar Alexandrië. Als het schip in Alexandrië arriveerde, was het met het luxeleventje gedaan. Vooral in de beginjaren was het nog een hele onderneming om van Alexandrië in Suez terecht te komen; in primitieve omstandigheden werd Egypte doorkruist. Van Alexandrië naar het plaatsje Atfeh aan de Nijl voer men in een oude trekschuit door het Mahmoudi-kanaal. [...] In Atfeh ging de reis verder over de Nijl. Een oncomfortabel, stampvol rivierstomertje bracht de reiziger in een uur of vijftien a twintig naar Boulac, de haven van Caïro. Daar maakte men zich op voor de laatste en meest gevreesde deel van de expeditie: de honderddertig kilometer lange tocht door de woestijn. [...] De tamelijk eenvoudige rijtuigjes hadden twee wielen en rondom ramen die opengeschoven konden worden, maar meestal gesloten bleven om zand en stof buiten te sluiten. [...] Aan deze avontuurlijke tocht door Egypte kwam een einde, toen in 1859 het hele traject in een rit van slechts elf uur per trein kon worden afgelegd. Vanuit Suez ging de reis naar het Oosten verder op één van de twee Britse radarstoomschepen, de ‘Hindustan’ en of de ‘Bentinck’. [...] De Nederlanders voeren op de ‘Hindustan’ en de ‘Bentinck’ mee tot Ceylon, waar zij overstapten op een kleiner en minder luxe Brits stoomschip naar Singapore. Daar stapte men ten slotte op een Hollands schip naar Batavia.’ Ondanks de verkorte reistijd ten opzichte van de zeilschepen, waren de tochten met de stoomschepen niet enkel plezier. Aan boord leden vooral de arme passagiers aan dorst en ziektes die zich snel verspreidde onder de opeengestapelde reizigers. Ook was het lastig om voldoende voedsel

⁶² A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 39

⁶³ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 55

⁶⁴ I. Huussen (2011): ‘Zeilend rond de Kaap, per koets door de woestijn en stromend langs Suez. Veranderingen in het reizen naar Indië in de negentiende eeuw’. p. 167-179

mee te nemen voor gedurende de hele reis. De reizigers aten veel pekkelvles en dronken vervuild water. De rijkere passagiers leefden gescheiden van de arme passagiers en hadden gezonder en verser voedsel om te eten tijdens de reis naar de Oost.

In 1869 werd het Suezkanaal geopend om naar Indië te kunnen varen met de stoomschepen, maar het realiseren van dit kanaal vroeg wel de nodige logistieke en technologische uitdagingen: 'Er werd gebruik gemaakt van stoomschepen om de bagger en het slib af te voeren. Naast stoomschepen werden er ook andere stoommachines gebruikt om het kanaal uit te graven. Alle middelen uit de negentiende eeuw werden ingezet om snel en effectief te werk te gaan. Het gebruik van de stoommachines en de tijds winst die dit kanaal ging opleveren laat zien dat in de negentiende eeuw de mensen meer macht kregen over de tijd en ruimte, zoals omschreven in *De nieuwe wereld*.⁶⁵ Er werd in de media niet veel aandacht besteed aan nieuwe wegen en wateren, maar het Suezkanaal vormde hierin een uitzondering, omdat dit kanaal ervoor zorgde dat er goedkoper grote hoeveelheden goederen en mensen tussen Nederland en Azië vervoerd konden worden: 'In tegenstelling tot de spoorwegen zorgden de buitenlandse waterwegen in de Nederlandse media voor weinig berichten, en landwegen hadden al helemaal geen nieuws waarde. [...] Het Suezkanaal was de grote uitzondering. [...] Van meet af aan was duidelijk dat het werk de politieke en economische relaties tussen Europa en Azië fundamenteel zou beïnvloeden. Dat gold ook voor Nederland. De oude handelsroute van Holland naar Zuidoost-Azië liep langs de westkust van Afrika en Kaap de Goede Hoop: met de afsnijding via het Suezkanaal kwamen de Aziatische belangen een stuk dichterbij huis. [...] Eeuwenlang had de woestijn hier alleen een karavaanroute gehad, een verbinding die te duur was voor bulkvervoer. Het kanaal opende de mogelijkheid voor aanzienlijk goedkoper massatransport van goederen en mensen.'⁶⁶

Maar wanneer voer eigenlijk de eerste stoomboot uit in Nederland? 'Aangezien men in Nederland nog geen ervaring had opgedaan met het vervaardigen van stoommachines verzocht men de regering dat één van de twee bestelde machines als voorbeeld mocht dienen bij het maken van machines in de toekomst. De regering gaf hiertoe op 7 januari 1823 haar goedkeuring, doch er zouden geen privileges worden gegeven. De Nederlander was op 31 mei 1823 gereed voor de proefvaart doch deze liep op een mislukking uit. Er ontsnapte zoveel stoom uit de slecht verpakte pijpen, dat het vaartuig bijna geen vaart liep en in Bruinisse moest men dan ook besluiten tot de terugkeer naar Rotterdam. Op 16 juni 1823 vond een tweede poging plaats, die goed slaagde. De Nederlander maakte een snelheid van ongeveer drie knopen. Koning Willem I getuigde van zijn grote belangstelling door deze proeftocht mee te maken. Op 23 juni van dat jaar werd een geregelde dienst geopend tussen Rotterdam en Antwerpen. Spoedig hierna werden nog drie schepen op stapel gezet: de Stad Antwerpen, evenals de Nederlander bestemd voor de vaart op Antwerpen, de stad Nijmegen voor een verbinding met Nijmegen, en de Zeeuw, bestemd voor de dienst op Zeeland en om als reserveboot te dienen.'⁶⁷

De komst van de stoommachines betekende een omslag in de zeevaart, want met een stoommachine als aandrijving was een boot voor het eerst in de geschiedenis niet meer afhankelijk van weersomstandigheden zoals de wind. 'Stoommachines maakten een schip onafhankelijk van de wind. Voor het eerst in de geschiedenis kwam er zekerheid omtrent de dagen waarop een schip arriveerde of vertrok, de volgende stap was dat er nu ook voor de internationale vaart dienstregelingen konden worden gemaakt. In de jaren veertig ontstonden zulke geregelde stoombootdiensten tussen Europa en Amerika die met houten raderboten werden uitgevoerd, daarna kwamen er Engelse lijnen naar India.'⁶⁸ De reis van Europa naar Azië om Afrika heen, was een

⁶⁵ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 33

⁶⁶ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 32-33

⁶⁷ F.C. Oosten (1972): *Schepen onder stoom: de geboorte van het stoomschip*. p. 34-37

⁶⁸ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 35

te lange reis om zonder het bijladen van steenkool af te leggen. Dit bijladen kostte te veel tijd en geld. Hierdoor bleef de tocht per zeilschip tot ver in de negentiende eeuw concurreren met de stoombootdienst. De komst van de stoomboot bracht dus een verbetering van de reistijd met zich mee, maar de stoomboot was niet alleen maar zaligmakend vanwege de kostprijs van de steenkolen om de stoommachines te kunnen laten draaien. Naast deze gevolgen, waren er ook nog gevolgen voor de veiligheid met de komst van de stoomboten: 'De deelname van stoomboten aan het scheepvaartverkeer maakte de kans op schade en conflicten groter. Ze veroorzaakten letterlijk veel deining, niet alleen kleine zeilschepen maar ook de walkanten hadden daar veel van te lijden, en de brede radarstoomboten hadden veel ruimte nodig. Terwijl de ingenieurs experimenteerden met technische voorzieningen die de oeverafslag moesten voorkomen, maakte het openbaar bestuur die de stoomvaart waar dat nodig was aan maximumsnelheden bond (in de orde van 6 tot 12 kilometer per uur); de stoomboten werden zo nodig ook van de zeilschepen gescheiden door aparte aanlegplaatsen in te richten. Als het mistig was, dienden stoomschepen op drukke binnenwateren hun snelheid te verlagen en onafgebroken de scheepsklok te luiden.'⁶⁹ De veiligheid moest dus extra aandacht krijgen met de komst van de stoomboot vanwege de snelheid waarmee dit vaartuig voer over de openbare wateren. Zeker zo lang niet alle vaartuigen voeren met stoomaandrijving was het zaak om de veiligheid voor de andere boten te kunnen waarborgen. De toegenomen vaarsnelheid was een groot voordeel om een lange afstand in relatief weinig tijd te kunnen overbruggen, maar deze grote snelheid was dus ook een nadeel wat de veiligheid voor andere vaartuigen betreft.

De stoomschepen hadden een functie binnen de handel maar waren daarnaast ook een vorm van vermaak. De rijkere burgers konden het zich veroorloven om pleziertochtjes en buitenlandse reizen te maken. Zo kwam ook het toerisme op in de loop van de negentiende eeuw. De stoomtrein en de stoomboot vergrootten de mobiliteit van de reizigers en de Nederlanders konden op deze manier hun horizon verbreden:

As early as the beginning of the 19th century, the opening up of the Central European system of transport brought about enormous change that genuinely deserves the designation as a "revolutionary development". It also improved the mobility of tourists and created new trends. Short-stay and day trips became popular and made use of the modern advances in transport technology. [...] Railways also created greater mobility. [...] However, the railway's use and popularisation of touristic routes and destinations only began somewhat later with the introduction of mountain railways towards the end of the 19th century. [...] The new means of transport enabled not only an increase in transport carrying capacity, but also reduced the cost of travelling. Moreover, ship and rail travel extend tourists' field of vision, bringing about a distinct form of "panoramatised" perception (i.e. the background replacing the foreground as the centre of attention) and encouraging an interest in travel writing.⁷⁰

De sociale klasse van de reizigers zal ook mede bepaald hebben of de stoomtrein en stoomboot vervoersmiddelen waren die betaalbaar zijn voor de 'gewone burger'. Eerst werd het mogelijk om een dagje weg te gaan, pas later kon men zich vakanties veroorloven. Het volgende fragment uit *History of Tourism* ligt dit toe aan de hand van de ontwikkeling van het toerisme in Europa:

It was another century before the lower middle and working classes could go on holiday. At first, they had to make do with day trips by train and ship in order to escape the city briefly. The foremost practitioners of middle-class tourism were the manufacturing and trading families, educated professionals working in the state bureaucracy, schools and

⁶⁹ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 238

⁷⁰ U. Gyr (2010): *The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity* (online): <http://ieg-ego.eu/en/threads/europe-on-the-road/the-history-of-tourism>

universities, as well as the new 'freelance professions', including writers, journalists, lawyers, artists, who were able to take the first steps out of the corporate society.⁷¹

Het is waardevol om even in te gaan op het toerisme in de negentiende eeuw, omdat het reizen per stoomboot hiermee verbonden is. Dit zal de herkenning van verhalen over reizen per stoomboot van de toerist ten goede komen (hoofdstuk 5). Zoals eerder geciteerd, verbeterde de stoomtrein en de stoomboot de mogelijkheden om grote afstanden sneller te overbruggen. Daarnaast waren de reisjes een goede tijdsbesteding in de vrije tijd. De middenklasse werd ten tijde van de Industriële Revolutie in de negentiende eeuw rijker en had vanwege de toegenomen liquide middelen meer vrije tijd:

In the context of the history of tourism, the term "introductory phase" refers to all the developments, structures and innovations of modern tourism between the first third of the 19th century and around 1950. [...] This period witnessed the beginning of a comprehensive process characterised by a prototypical upsurge in a middle-class culture of travel and its formation, popularisation and diversification. It prepared the way for a mass tourism recognisable to modern concepts of spending leisure time. The development progressed episodically and built upon a number of changing social conditions and factors. The most important undoubtedly include not only the advance of industrialisation, demographic changes, urbanisation and the revolution in transportation, but also the improvement of social and labour rights, the rise in real income and the resulting changes in consumer demand.⁷²

Toen de stoomboot net in opkomst was in Nederland, was er nog weinig aandacht voor de nieuwe technologische ontwikkeling in de vorm van de stoomboot in de literatuur. In de tijdschriften uit de negentiende eeuw was er, in tegenstelling tot de literatuur, wel aandacht voor de opkomst van de stoomboot: 'Het Suezkanaal was de enige buitenlandse waterweg waarover veel werd geschreven, maar des te meer belangstelling hadden de tijdschriften voor de omwenteling die er op het gebied van de scheepsbouw gaande was. Net als bij de spoorwegen richtte de aandacht zich vooral op de eigenschappen op het gebied van communicatie en mobiliteit belangrijk waren: nieuwe inhoudsmaten, nieuwe snelheden, nieuwe routes.'⁷³ In het financiële tijdschrift *De Economist* was er ook aandacht voor de stoomboten uit Engeland, het land dat aan de wieg stond van de stoomboot: 'De bouw van ijzeren schepen met stoomaandrijving verkeerde nog in de beginfase, maar het bewijs was al geleverd dat ijzeren stoomboten heel sterk waren: Engelse statistieken lieten zien dat ze acht keer minder kans op schipbreuk hadden dan zeilschepen.'⁷⁴ Het was per tijdschrift afhankelijk welke in plaats de aandacht voor de stoomschepen had, deze aandacht kon van financiële of andere aard zijn.

De komst van de stoomboot had in Nederland zeker zijn invloeden maar voordat deze nieuwe manier van vervoeren beschikbaar werd voor alle Nederlanders, was de eerste helft van de negentiende eeuw alweer voorbij. De tochten met deze vaartuigen waren eerst alleen voor de rijken weggelegd. Na deze schets van de historie van de technologische ontwikkelingen in de eerste helft van de negentiende eeuw, ga ik me verder richten op de representatie van technologie in de literatuur uit deze periode, toegespitst op de stoomboot.

⁷¹ U. Gyr (2010): *The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity* (online): <http://ieg-ego.eu/en/threads/europe-on-the-road/the-history-of-tourism>

⁷² U. Gyr (2010): *The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity* (online): <http://ieg-ego.eu/en/threads/europe-on-the-road/the-history-of-tourism>

⁷³ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 34

⁷⁴ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 34

4. Tijdschriftenonderzoek in *De Gids*

4.1 Inleiding

Ter introductie van deze masterscriptie over de representatie van de stoomboot, zal eerst een verkennend onderzoek gedaan worden naar de representatie van technologie in de literatuur uit *De Gids* van de eerste helft van de negentiende eeuw. Het doel van dit kwantitatieve onderzoek is een overzicht krijgen van de verschillende nieuwe technologieën die beschreven worden in de literatuur. Dit overzicht zal uitwijzen of er over technologie wordt geschreven in deze periode, en zo ja, over welke technologieën er dan wordt geschreven. De resultaten van het overzicht hebben ook verder bepaald over welke technologie het onderzoek met betrekking tot de representatie werd uitgevoerd. Dit (kwalitatieve) onderzoek is verder uitgewerkt in hoofdstuk 5 'Representatie van de stoomboot in de literatuur in *De Gids*'.

Voor verkennend onderzoek is de kwantitatieve methode van onderzoek doen een geschikte methode. Hierbij wordt namelijk een groot corpus aan teksten globaal geanalyseerd met behulp van *distant reading*. In dit geval wordt vooraf een lijst met zoektermen vastgesteld, en daarmee worden de eerste 20 jaargangen van *De Gids* doorzocht. Mijn verwachting is dat de meeste resultaten gevonden zullen worden bij de zoektermen die betrekking hebben op de stoommachine. Deze ontwikkeling had grote invloed op het leven van de mensen in Nederland, zoals Lintsen ook vaststelt in zijn techniekgeschiedenis.⁷⁵ De stoommachine maakte de mens meer en meer overbodig in de fabrieken, want veel werkzaamheden werden gemechaniseerd. Daarnaast veranderde de stoommachine ook de reismogelijkheden, want je kon ook gaan reizen per stoomtrein of stoomboot.

Het onderzoek naar tijdschriften is van belang, aangezien dit medium snel geproduceerd wordt dan bijvoorbeeld een roman en daarom sneller kan reageren op veranderingen in de maatschappij. Hierdoor is het aannemelijk dat nieuwe technologische ontwikkelingen eerder beschreven worden in teksten in tijdschriften dan in andere literaire werken. 'Tijdschriftenonderzoek is voor literair-historische analyses uiterst belangrijk. Welke invalshoek men ook kiest. [...] Omdat ze sneller geproduceerd worden dan de literaire teksten en sneller kunnen reageren op veranderde inzichten, geven ze vaak eerder een nieuwe ontwikkeling prijs.'⁷⁶ De keuze voor het literaire tijdschrift *De Gids* wordt onderstreept door deze uitspraak om hieruit een corpus samen te stellen voor het onderzoek naar de representatie van een technologie, te weten de stoomboot.

4.2 Onderzoeksvraag

De Industriële Revolutie begon in Nederland pas vanaf 1850, later dan in Engeland of België.⁷⁷ Maar werd er tot die tijd helemaal niet geschreven over nieuwe technologie? De revolutie werd pas zichtbaar vanaf halverwege de negentiende eeuw, maar de voorbereidingen voor de industrialisering waren wel al eerder in gang gezet. De onderzoeksvraag van dit kwantitatieve onderzoek luidt dan ook als volgt: "Werd er in de eerste helft van de negentiende eeuw al geschreven over nieuwe technologische ontwikkelingen in het literaire tijdschrift *De Gids*?" Het onderzoek met behulp van de vooraf vastgestelde zoektermen zal uitwijzen of er in de eerste helft van de negentiende eeuw geschreven werd over nieuwe technologische ontwikkelingen uit deze periode. De hypothese bij deze onderzoeksvraag is dat als er over technologie wordt geschreven, dat het dan om de stoommachine gaat. Dit was een nieuwe technologische ontwikkeling die niet alleen invloed had op de industrie maar ook op andere aspecten van het dagelijks leven van de Nederlanders uit de negentiende eeuw, zoals vervoersmiddelen als de stoomtrein.

⁷⁵ H. Lintsen (2005): *Made in Holland: Een techniekgeschiedenis van Nederland 1800-2000*. p. 130

⁷⁶ M. Mathijssen (2004): *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*. p. 101-102

⁷⁷ H. Lintsen (2005): *Made in Holland: Een techniekgeschiedenis van Nederland 1800-2000*. p. 130

4.3 Corpus

Voor het onderzoek naar de representatie van technologie in de literatuur in de eerste helft van de negentiende eeuw is het volgende corpus gebruikt: *De Gids*, jaargang 1-20 (1837-1856). Dit tijdschrift is het oudste literaire en algemeen culturele tijdschrift van Nederland. '*De Gids* besteedt aandacht aan literatuur, filosofie, sociologie, beeldende kunst, politiek, wetenschap, geschiedenis; kortom aan alles wat interessant is, mits er goed over geschreven wordt.'⁷⁸ Het criterium van de redactie betreft dus de kwaliteit van de teksten en niet het onderwerp of het genre. Dit biedt een breed aanbod van teksten om het kwantitatieve onderzoek op uit te voeren. Ik vind de eerste twintig jaargangen van *De Gids* een representatief corpus voor mijn onderzoek, omdat er geen genres worden uitgesloten en er aandacht is voor een breed scala aan onderwerpen. Hierdoor wordt de kans op een divers corpus vergroot, die waarschijnlijk verschillende manieren van representatie van technologie bevatten. Dit zal ook het kwalitatieve onderzoek (hoofdstuk 5) ten goede komen, aangezien ik daar zal focussen op de representatie van de stoomboot in de literatuur in *De Gids* (1837-1856).

Naast de inhoudelijke redenen om *De Gids* als corpus te gebruiken voor mijn onderzoek, was het ook een praktische overweging. Alle jaargangen van dit literaire tijdschrift zijn gedigitaliseerd door de DBNL en daardoor goed doorzoekbaar.⁷⁹ De jaargangen zijn te downloaden als PDF-bestand en daarna doorzoekbaar met de zoekfunctie van de computer (Ctrl+f).

Het kwantitatieve onderzoek zal uitwijzen of er al voor 1850 werd geschreven over nieuwe technologische ontwikkelingen. Hierbij is het noodzakelijk om ook gebruik te maken van cultuurhistorische achtergrondliteratuur, die een context kunnen bieden waarbinnen het corpus gelezen moet worden. Daarnaast helpt deze achtergrondliteratuur ook om een correcte lijst met zoektermen op te stellen, die onderbouwd is met jaartallen en feitelijke informatie over de opkomst.

4.4 Methode

Het kwantitatieve onderzoek naar de representatie van technologie in de eerste 20 jaargangen van *De Gids* is volgens dit stappenplan uitgevoerd:

1. Inzicht verkrijgen in de historie van de negentiende eeuw, gericht op de technologische ontwikkelingen in de eerste helft van deze eeuw.
2. Vaststellen van de zoektermen waarmee vervolgens de eerste 20 jaargangen van *De Gids* doorzocht zullen worden. Als naslagwerk in hiervoor *Made in Holland: Een techniekgeschiedenis van Nederland 1800-2000* gebruikt van H. Lintsen (2005). De lijst met zoektermen staat in paragraaf 3.4 vermeld.
3. De eerste 20 jaargangen van *De Gids* zijn doorzocht met behulp van zoekfunctie 'Ctrl+f', waarbij werd bijgehouden waar in het tijdschrift (verwijzing) de desbetreffende technologie werd gerepresenteerd en hoeveel *hits* de zoekterm verkreeg. Dit is structureel uitgevoerd voor alle zoektermen.
4. De meeste zoektermen zijn samenstellingen. Bij de analyse van de zoektermen in de eerste 20 jaargangen van *De Gids* is gezocht naar zowel de complete zoekterm als de afzonderlijke zelfstandig naamwoorden binnen de samenstelling. Bijvoorbeeld: bij de zoekterm 'stoommachine' zijn de jaargangen van *De Gids* doorzocht op: 'stoom', 'machine' en 'stoommachine'. Hiermee werd ondervangen dat representaties niet werden gevonden vanwege een te specifieke zoekterm. Daarnaast was een breed corpus qua soorten teksten een vereiste, maar moest het wel reëel blijven om het onderzoek binnen aanzienlijke tijd af te ronden, aangezien het een verkennend onderzoek betrof. Daarom is besloten om het corpus te beperken tot de eerste 20 jaargangen, en niet voor het totaal aantal jaargangen uit de negentiende eeuw. De jaargangen starten in 1837, vandaar dat dit de start is van het corpus.

⁷⁸ *De Gids* (online): <http://www.de-gids.nl/pagina/geschiedenis>

⁷⁹ DBNL archief *De Gids* (online): http://www.dbnl.org/titels/tijdschriften/tijdschrift.php?id=_gid001gids01

4.5 Zoektermen

De zoektermen voor de kwantitatieve analyse zijn vastgesteld na het verkrijgen van een basaal overzicht van de technologische ontwikkelingen van de negentiende eeuw. Deze ontwikkelingen hadden vooral betrekking op de industrie, zoals te zien is aan de zoektermen. De machines werkten niet langer op wind- of paardenkracht maar werden aangedreven door motoren en machines.⁸⁰ Het overzicht van de belangrijkste nieuwe technologieën is weergegeven in Tabel 1.

Jaartal	Technologische ontwikkeling	Literatuurverwijzing
1712	De eerste werkende stoommachine gebouwd door Newcomen uit Engeland. Nederland was geen voorloper op het gebied van technologie in de negentiende eeuw, dus het duurde nog meerdere decennia voordat ook Nederland stoommachines ging gebruiken op grotere schaal.	Lintsen, 2005:134
1800	De eerste vijf werkende stoommachines in de industrie van Nederland, na vele mislukte pogingen. De grootschalige opkomst begon pas vanaf 1850 in Nederland. Ik ben geïnteresseerd in de representaties van de opkomende stoommachines en beperk me daarom tot de eerste helft van de negentiende eeuw. Na 1850 werd de stoommachine een gewoon fenomeen, en zullen de representaties anders zijn dan die van de eerste stoommachines.	Lintsen, 2005:130
1840	De elektromotor als tegenhanger van de stoommachine, die op elektriciteit werkte maar nu nog geen concurrent bleek te zijn aangezien elektriciteit nog nauwelijks verkrijgbaar was.	Lintsen, 2005:144
1880	De gasmotor vormde een serieuze concurrent voor de stoommachine, vanwege de lage gasprijzen en de bredere mogelijkheden wat betreft de pk's van de motoren.	Lintsen, 2005:144
1880	Elektriciteitscentrales zorgden ervoor dat de elektromotor meer kans kreeg tegenover de stoommachine en daardoor terrein begon te winnen. Elektriciteit was zelf op te wekken en werd later lokaal aangelegd zodat iedereen voorzien was.	Lintsen, 2005:144

Tabel 1: Zoektermen voor tijdschriftenonderzoek in *De Gids*

Naast de ontwikkelingen op het gebied van de industrie, waren er ook ontwikkelingen gaande met betrekking tot vervoersmogelijkheden. Voorheen verplaatste men zich te voet over korte afstanden of bestelde een koets voor de langere afstanden. Om je over water te kunnen verplaatsen waren er zeilschepen. Hier kwam verandering in toen de stoommachine zijn intrede deed in Nederland. Deze machines werden ook ingezet als motoren van de stoomtrein en de stoomboot. Uiteraard werden deze vervoersmiddelen allereerst gebruikt om goederen sneller mee te kunnen vervoeren, maar het vervoersmiddel werd ook toegankelijk voor persoonsvervoer.

4.6 Resultaten

De resultaten van de relevante zoektermen met *hits* zijn weergegeven in Tabel 2. Een aantal ontwikkelingen werd pas later in Nederland in gebruik genomen, wat de verklaring is voor het feit dat bijvoorbeeld de radio niet wordt gerepresenteerd in de eerste 20 jaargangen van *De Gids*. De stoommachine was wel al duidelijk aanwezig, zoals blijkt uit het aantal *hits* van de zoekterm 'stoommachine'. Naast de zoekterm 'stoommachine' heb ik ook gezocht op 'stoom' en 'machine' om afwijkende samenstellingen die wel wijzen op de stoommachine niet te missen in de zoekresultaten.

⁸⁰ H. Lintsen (2005): *Made in Holland: Een techniekgeschiedenis van Nederland 1800-2000*. p. 135 (tabel 8.1)

Zoekterm	Hoeveelheid hits	Opmerkingen
Stoommachine (ook 'stoom-' of '-machine')	286	Naast 'stoommachine' is ook 'stoomboot' een samenstelling die voorkomt.
Machine (ook: machinerie)	64	Veel niet-technologisch gebruikt: in een samenstelling als 'staatsmachine'.
Elektromotor	1	-
Gasmotor	22	In teksten met een chemische achtergrond

Tabel 2: Resultaten van tijdschriftenonderzoek in *De Gids*

4.7 Conclusie

Het kwantitatieve onderzoek in de eerste 20 jaargangen van *De Gids* had als doel om meer inzicht te verkrijgen in de representatie van nieuwe technologie in het algemeen en specifiek voor de technologie uit de eerste helft van de negentiende eeuw. Het resultaat van dit onderzoek geeft een gegronnd startpunt om met één specifieke zoekterm verder toe de spitsen op de representatie van deze technologie in het corpus van geselecteerde teksten op basis van de zoekresultaten in *De Gids*.

De nieuwe technologische ontwikkelingen die in het corpus van *De Gids* worden gerepresenteerd, zijn de stoommachine, de stoomboot, machines, elektromotoren en gasmotoren. De verwachting was, dat het voornamelijk de stoommachine zou zijn die veel zoekresultaten zou opleveren. Dit is ook het geval, alleen wijzen de zoekresultaten voornamelijk op de stoommachines zoals deze gebruikt werden in stoomschepen en niet voor de industrie. Dit is dus een kleine nuancering ten opzichte van de verwachting. Na dit kwantitatieve onderzoek zal ik me in het kwalitatieve onderzoek concentreren op de representatie van de stoomboot in de geselecteerde literatuur uit *De Gids* (1837-1856). Het kwantitatieve onderzoek zal grotendeels antwoord moeten geven op de onderzoeksvraag van deze scriptie, ondersteund door de informatie over de cultuurhistorie uit hoofdstuk 3.

5. Representatie van de stoomboot in de literatuur in *De Gids*

5.1 Inleiding

Met de opkomst van de stoommachines in Nederland in de negentiende eeuw kwamen er heel wat veranderingen op gang. Binnen de industrie kregen efficiëntie en tijd een belangrijke plaats. Met de opkomst van de industrialisatie in het begin van de negentiende eeuw nam de vraag naar producten toe en dus moest er zo efficiënt mogelijk geproduceerd worden in een korte tijd. De stoommachines hadden hierbij een belangrijke functie, aangezien veel handmatig werk nu overgenomen kon worden door machines. Maar de stoommachines hadden niet alleen invloed op de industrie, ook de vervoersmogelijkheden waren onderhevig aan veranderingen. Na de komst van de stoomtrein voor snel vervoer over land, werd ook het vervoer over water sneller met behulp van de stoomboot. In *De Gids*: 'Voeg nu bij de eigenaardige verschijnselen der Negentiende Eeuw: het verdwijnen van allen afstand, dat wij aan den stoom te water en te land hebben dank te weten, en de liefhebberij onzes tijds voor bespiegelingen en voorspellingen, op statistische tafelen gegrond; voeg bij deze den uit beide geboren' wedijver, wie den vreemde het eerst, het uitvoerigst, het drokst berigten zal geven; en gij verbaast er u niet langer over, dat de meeste kantoren van drie tot zes, ja tot tien en twaalf klerken hebben.'⁸¹

De opkomst van de stoommachine had invloed op het dagelijks leven van de Nederlanders. Werden de stoommachines ook gerepresenteerd in de literatuur nu deze machines een steeds prominentere rol gingen spelen? En zo ja, hoe werden de stoommachines gerepresenteerd en wat zegt deze wijze van representatie over de verhouding tussen mens en machine in de eerste helft van de negentiende eeuw? Deze vragen zal ik proberen te beantwoorden in dit hoofdstuk van mijn scriptie aan de hand van het corpus uit het literaire tijdschrift *De Gids* uit de eerste 20 jaargangen van 1837 tot 1856. Dat nieuwe technologieën uit de negentiende eeuw impact hadden op de literatuur uit dezelfde periode blijkt onder meer uit de populaire verhalenbundel van Beets, zijn *Camera Obscura*.⁸²

De technologie heeft altijd in dienst gestaan van de mens maar wanneer gaat de technologie het doen en laten van de mens bepalen, in plaats van andersom? Deze en andere vragen werden besproken binnen het 'Theoretisch kader' (mediatheorie), zoals behandeld is in hoofdstuk 4. Dat er over technologie werd geschreven in de literatuur van de negentiende eeuw staat als een paal boven water: 'Onze Trekschuiten, onze Diligences, onze Stoombooten, werden nooit tegelijk zoo luchtig en zoo geestig, zoo waar en zoo breed geteekend.'⁸³ Nicolaas Beets was een van de eerste Nederlandse schrijvers die in zijn *Camera Obscura* schreef over het samenspel tussen mens en technologie. Beets was misschien wel een van de eerste die schreef over de nieuwe technologische ontwikkelingen in de negentiende eeuw maar niet de enige. Ook andere schrijvers begonnen naar hun pen te grijpen om de nieuwe technologieën te verwerken in hun literaire werken. Dit blijkt uit het aantal teksten (fictie en non-fictie) die in het geval van dit onderzoek de stoomboot representeren in het tijdschrift *De Gids* uit de eerste helft van de negentiende eeuw (1837-1856). Voor mijn onderzoek heb ik vijftien verhalen geselecteerd met behulp van de zoektermen 'stoomboot', 'stoomschip' of enkel 'stoom'. De verhalen vallen binnen het genre van reisverhalen en fictie. De grens tussen deze twee genres is niet zwart-wit. De reisverhalen zijn verslagen van de reizen en avonturen die zijn gemaakt, en het is goed mogelijk dat deze verhalen enigszins zijn aangedikt ter vermaak van de lezer. De fictieve verhalen berusten vanzelfsprekend niet op de waarheid, maar kunnen wel waarheidsgetrouwe gebeurtenissen beschrijven.⁸⁴

⁸¹ In: *De Gids*, jr. 6 (1842), p. 562

⁸² N. Beets (1839): *Camera Obscura*

⁸³ In: *De Gids*, jr. 5 (1841), p. 541-542

⁸⁴ DBNL 'Reisverhaal' (online): http://www.dbnl.org/tekst/dela012alge01_01/dela012alge01_01_02708.php

In een verhaal van J.A. Alberdingk Thijm wordt het volgende over de stoomboot in de literatuur geschreven: 'Ik zal u, ter gelegenheid van mijn eerste stoombootreis, niet voor den honderdentweeden maal de *stoomboot* schetsen, ook al werd het gezelschap gekruid door de geestige zotten van twee erentfeste heeren uit Amsterdam, met de beide zoontjens van een van beiden en een grooten verrekijker. Kneppelhout en Ising beschrijven u dat, ieder naar de mate en den aard zijner gave, eens zoo knap; en men moet nooit datgene doen, waarvan men de oprechte overtuiging heeft, dat het door anderen beter gedaan wordt en beter gedaan is.'⁸⁵ Dit citaat toont aan dat er dus meer dan eens de stoomboot is beschreven in de literatuur. Het citaat geeft aan dat deze technologische ontwikkeling na introductie in het leven van de Nederlander ook begon door te dringen in de literatuur. Op welke manier de nieuwe technologie werd gerepresenteerd in de literatuur zal blijken uit de citaten uit het corpus die hieronder besproken zullen worden.

De vijftien verhalen uit het corpus heb ik gecategoriseerd naar inhoud en representatie van de stoomboot. Ik ben tot de volgende categorieën gekomen: korte, binnenlandse boottochtjes, buitenlandse bootreizen binnen Europa, koloniale bootreizen en verhalen over de marine van Nederland. Daarna zal ik nog enkele opmerkelijkheden bespreken omtrent de communicatie tijdens de bootreizen, het woordgebruik en de (invloed van de) stoombootdienst van de heer Cores de Vries. De geselecteerde citaten zullen zoveel mogelijk binnen de context van de oorspronkelijke tekst besproken worden, met aanvullende historische informatie. Vooraf moet nog wel de opmerking gemaakt worden dat van een groot aantal van de teksten de schrijver niet bekend is. In sommige gevallen is het verhaal wel ondertekend maar enkel met de initialen van de schrijver.

5.2 Korte, binnenlandse boottochtjes

Met de stoomboot werden onder meer korte binnenlandse tochtjes gemaakt, bijvoorbeeld over het IJ. Deze reises vielen onder de pleziervaart, ter vermaak van de reizigers en om van de natuur te kunnen genieten vanaf het water. In het verhaal 'Het einde goed, alles goed.' (vertaald, naar het verhaal van Joyce Jocund) vliegt er een stoomboot in brand, en één van de hoofdpersonen is aan boord tijdens dit pleziertochtje:

'Geen gekschere,' hervatte Briggs, 'ik heb nog niet uitgeklaagd. Zoo mij jagt noch visscherij gelukt, hoe veel erger word ik teleurgesteld, als ik een' dag voor plezier van huis ga! De stoomboot raakte in brand, toen ik laatst een togtje naar Gravesend deed, en de postkoets viel om, toen ik terugkeerde. Wie hoorde ooit, dat u zoo iets overkwam?'⁸⁶

Uit deze passage blijkt dat naast vissen en jagen ook het maken van een tochtje met de stoomboot tot de vrijetijdsbesteding behoorde in het begin van de negentiende eeuw. De hoofdpersonen van het verhaal zijn twee vrienden uit Engeland. Dit boottochtje is dus geen reis binnen Nederland, maar wel een tochtje binnen Engeland. De vrienden vertellen elkaar hun belevenissen wanneer ze elkaar weer ontmoeten. Zo kwam het voor dat één van de twee jongens een meisje en haar vader van een brandende stoomboot heeft gered:

En nu over de stoomboot. Gij moet weten, Jack! dat ik onder het gesis der vlammen, en aan boord van dat zelfde vaartuig, kennis maakte met een' allerdeftigst oud Heer, en het liefste schepsel ter wereld, zijne dochter. Ik had het geluk hen in de algemeene verwarring te kunnen bijstaan, toen wij, door een ongelukkig toeval, in de rivier werden geworpen. [...] zij hadden niets geleden dan de verschrikkingen der vrees, terwijl ik bovendien bijna aan stukken was gescheurd, half gaar gekookt door den stoom, en bijna in een mummie verkeerd

⁸⁵ In: *De Gids*, jr. 13 (1849), p. 359

⁸⁶ In: *De Gids*, jr. 2 (1838), p. 230

door het slik; - en echter is de herinnering eene onuitputtelijke bron van allerstreelendst genoeg.⁸⁷

Deze passage komt misschien wat overdreven over, maar dit soort literatuur past juist binnen de literaire stroming van de Romantiek. Binnen deze stroming waren er vier kenmerken te ontdekken. De literatuur moest allereerst origineel zijn. Een vermenging van kunstvormen leidde tot originaliteit. Een tweede kenmerk is de fascinatie voor het onverklaarbare in het leven. Een voorbeeld hiervan is de kracht en het onvoorspelbare van de natuur. Het derde kenmerk is geschiedenis. Het verleden werd hergebruikt. Dit gold voor alle kunstvormen. 'De architectuur oriënteerde zich op de stijl van het verleden. De treinstations die gebouwd werden voor een totaal revolutionair vervoersmiddel, grepen terug op de vormen van kathedralen en paleizen.'⁸⁸ Vooral het tweede kenmerk, de fascinatie voor het onverklaarbare in het leven, is van toepassing op deze passage. De passagiers aan boord van het stoomschip weten niet wat hun overkomt wanneer het schip dreigt te zinken. De gebeurtenis wordt op emotionele wijze beschreven en gelukkig kan de hoofdpersoon de oude man en zijn mooie dochter redden van de dood, uit de klauwen van de rivier. Deze contrastwerking tussen schoonheid en het pure, wilde van de natuur is ook een kenmerk voor de romantische literatuur.

De 'allerdeftigst oud Heer' die met zijn dochter gered wordt door de jongen (Robert) was een nette mijnheer. Met deze aanduiding van de man geeft de schrijver indirect aan dat er waarschijnlijk voornamelijk rijke burgers aan boord waren, omdat zij zich dit soort pleziertochtjes konden wel veroorloven. De stoomboot was niet meteen een gangbaar vervoersmiddel, maar gedurende de negentiende eeuw werd dit wel steeds meer het geval. Naast aandacht voor de passagiers wil ik ook graag aanstippen dat de stoomboot wordt geanimaliseerd met behulp van de metafoor van 'aan stukken gescheurd' waarmee het ongeluk met de stoomboot wordt uitgedrukt. Van Dijk bespreekt in haar mediatheorie dat dit een gebruikelijke manier is om (nieuwe) technologie aan te duiden.⁸⁹ Deze 'versmelting tussen techniek en het levende, vooral het dierlijke' geeft aan dat het technologische verbeeld wordt op een organische manier in plaats van een mechanische manier. Hiermee komt de technologie dicht bij de mens te staan, aangezien algemeen aanvaard is dat de mens onlosmakelijk verbonden is met de natuur. Het gebruik van een dierlijk metafoor in het geval van technologie zegt dus iets over de verbondenheid van de schrijver met de technologie. Daarnaast zal de lezer ook meegaan in deze metafoor en aanvoelen wat het effect is, dan wel moet zijn, van de metafoor.

Naast verhalen over boottochtjes in Engeland zijn er ook verhalen die beschrijven hoe de stoomboot werd gebruikt voor een pleziervaart in Nederland. De volgende passage is afkomstig uit het verhaal 'Een uitstapje naar Y-Muiden' waarin de ik-verteller en een vriend uit het buitenland, die in Nederland op bezoek is, samen een avondje uitgaan. De heren gaan met de stoomtrein naar IJmuiden toe, om daar vervolgens samen te eten en terug te reizen per stoomboot. Het is goed mogelijk dat de ik-verteller graag aan zijn buitenlandse vriend wil laten zien welke (nieuwe) mogelijkheden er allemaal zijn in Nederland wat betreft reizen, en dat hij vermogend genoeg is om zich dit soort uitstapjes te veroorloven. Dat de gastheer graag wil laten zien hoe modern hij is, blijkt ook uit het feit dat hij eten bestelt in IJmuiden via de telegraaf. In paragraaf 5.6 wordt nader ingegaan op het voorkomen en gebruik van de telegraaf in dit verhaal. In de volgende passage over het uitstapje van en naar IJmuiden gaat het mogelijk meer om de reis dan om de bestemming:

Hebt ge nog iets op de Beurs te doen of te zien? – niet? zoo laat ons een droschke nemen, naar den Hollandschen Spoorweg rijden, naar Y-Muiden stoomen, daar dineren en den

⁸⁷ In: *De Gids*, jr. 2 (1838), p. 233

⁸⁸ Literatuurgeschiedenis – Romantiek in Nederland (online):
<http://www.literatuurgeschiedenis.nl/lg/19de/literatuurgeschiedenis/lg19003.html>

⁸⁹ Y. van Dijk (2013): *Literatuur in de wereld*. p. 207-208

schoonen avond aan den oever der zee doorbrengen. Wij kunnen met de boot langs het kanaal terugkeeren.⁹⁰

Eenmaal bij het kanaal werden de eerste boten al meteen zichtbaar en als vervoersmiddel aangedragen voor de terugweg, op een vrij nonchalante, ongedwongen manier: 'Wij kunnen met de boot langs het kanaal terugkeeren'. Het is dus een mogelijkheid om met de boot terug te reizen, maar het hoeft niet als de buitenlandse vriend het niet wil. De stoomtrein en stoomboot worden beide als gebruikelijk vervoersmiddel aangehaald in dit verhaal, maar dat was lang niet voor iedereen het geval in de eerste helft van de negentiende eeuw. Kritische noot hierbij is dat het niet duidelijk is uit welke klasse van de maatschappij de personages uit de verhalen afkomstig zijn en dus niet representatief voor alle Nederlanders uit de eerste helft van de negentiende eeuw. Het feit dat de ik-verteller een vriend uit het buitenland kan laten overkomen, getuigt wel van enige sociale en daarmee economische status die dit mogelijk maakt. Voor de 'gewone arbeider' lag dit niet binnen de mogelijkheden in de eerste helft van de negentiende eeuw.

Eenmaal aangekomen in de haven van IJmuiden, rijzen de boten op voor het oog van de personages. De stoomboot die de heren in IJmuiden zien, wordt als volgt gerepresenteerd in het verhaal:

Zonder moeite schoot eene stoomboot het zeekasteel voorbij, die tegen wind en stoom op een Surinamevaarder en twee schoeners, waarschijnlijk uit de Middellandsche Zee, stadswaarts boegseerde.⁹¹

De stoomboot wordt hier gerepresenteerd als een snel en krachtig vaartuig, met de woorden 'Zonder moeite schoot eene stoomboot het zeekasteel voorbij'. De stoomboot wordt hier gebruikt als trekschuit om de zeevaarder vanuit Suriname de haven binnen te leiden. Er wordt zowel pleziervaart als beroepsvaart beschreven, die werkzaam zijn in de haven en die varen over internationale wateren. Opmerkelijk is dat de kolonie expliciet wordt benoemd, zowel Suriname als Nederlands Indië (later in het verhaal). Dit past bij de Nederlandse trots uit de negentiende eeuw, bij het nationalisme. Men is trots op de koloniën en wil graag laten zien dat de macht van Nederland niet beperkt is tot het eigen land. In de passage wordt de stoomboot genoemd in één zin met 'wind en stoom'. Dit zijn in de negentiende eeuw de gebruikelijke manieren om een schip voort te laten bewegen. Verder is het woord 'zeekasteel' opvallend. Hiermee wordt een onwaarschijnlijk groot schip aangeduid.⁹² Het stoomschip had een omvang die ongebruikelijk was tot die tijd. De eerste stoomschepen rezen hoog op voor de wachtende passagiers aan de kade, zo groot en imposant als een kasteel. Daarnaast brengt het woord 'kasteel' een gevoel van onschendbaarheid met zich mee. Aan boord kon je niets gebeuren, want het was een veilig vervoermiddel.

Uit de besproken citaten komt naar voren dat de stoomboot zijn intrede heeft gedaan in het dagelijks leven van de Nederlanders. Het wordt gezien als een aangenaam vervoermiddel. Deze positieve positie van deze nieuwe technologie zou een argument kunnen zijn voor de aanwezigheid van de stoomboot in de literatuur uit de eerste helft van de negentiende eeuw. In de volgende paragrafen worden de andere opmerkelijkheden uit de vijftien verhalen besproken met betrekking tot de stoomboot.

Naast binnenlandse reisjes met de stoomboot werden er ook overzeese reizen gemaakt met dit nieuwe vaartuig. De bestemmingen waren Europese steden, Amerika of Indië. De volgende paragrafen (paragraaf 5.3 en 5.4) zullen hier verder op ingaan.

⁹⁰ In: *De Gids*, jr. 12 (1848), p. 668

⁹¹ In: *De Gids*, jr. 12 (1848), p. 673

⁹² Encyclo (online): <http://www.encyclo.nl/begrip/zeekasteel>

5.3 Buitenlandse bootreizen

De buitenlandse reizen binnen en buiten Europa werden gemaakt ter vermaak van de reizigers. De passagiers aan boord van het schip hadden blijkbaar voldoende geld om zich deze luxe te veroorloven. De reizigers voeren over rivieren en over zee naar verschillende plekken in Europa om daar de steden en de natuur te bezichtigen. Eenmaal in de haven aangekomen, konden de reizigers ook even van boord, want de stoomschepen moesten meerdere malen per reis steenkool bijladen om de reis te kunnen voltooien. De verhalen bevatten geen uitgebreide beschrijvingen van het leven aan boord van het schip, er is vooral oog voor de schoonheid van de steden en de natuur die de reizigers aandoen. Ook aan land verplaatsten reizigers zich om meer van het land te kunnen zien. De stoomtrein was hierbij een gebruikelijk vervoersmiddel.

Een voorbeeld van een representatie van een reis met de stoomboot door Europa is het verhaal 'Angela en la Badoni. (Rijnherinneringen)', geschreven door J.A. Alberdingk Thijm. In dit verhaal wordt een bootreis over de Rijn beschreven:

Men kan in ieder reisboek lezen en van elken toerist vernemen, dat de Rijn te Bonn eigenlijk eerst zienswaardig begint te worden. We lieten dan ook niet na van het verlof, dat ons het reisboek en de toeristen gaven, gebruik te maken, en uit de Akademiestad per stoomboot den Rijn op te trekken.⁹³

Het wordt door dit hoofdpersonage als meerwaarde gezien om met de stoomboot te reizen, als vrijetijdsbesteding tijdens het verlof. Daarmee wordt het nuttige met het aangename verenigd, want de boottocht is een aangenaam tijdverdrijf en de bestemming wordt ook (snel) bereikt. De passagiers op de boot zijn de welgestelde mensen met een mooi uiterlijk. Zo blijkt uit deze passage:

De stoomboot, die ons naar Maintz bracht, was niet belangrijk, behalven door de tegenwoordigheid van den schoonsten Andaluzischen jonkvrouwelijken type, dien men zich denken kan, doch van wie we niets naders leerden kennen dan de sévère gelaatstrekken, den briljanten blik, het fiere en toch buigzame figuur; behalven door het contrast, dat deze type met dien van een allerliefst Engelsch brunettjen opleverde, dat met hare moeder reisde, de naïviteit had van te gelooven, dat zij schetsen van bergvormen en burchtrümen zou kunnen maken, wanneer zij de lijnen volgde, die in gedurige afwisseling, bij de vaart der stoomboot, zich aan haar oog voordeden, en, dat we te Frankfort nog eenmaal, met haar vriendelijken glimlach en aangenaam stemmetjen, te-rug zouden vinden.⁹⁴

Aan boord zijn niet alleen Nederlanders maar ook Spaanse vrouwen uit Andalusië. Het uiterlijk van de vrouwen wordt gewaardeerd door de (mannelijke) Nederlanders. Dit is misschien niet alleen door hun 'fiere en toch buigzame figuur' maar ook vanwege hun exotische achtergrond. De stoomboot maakte de beleving van afstand niet alleen anders, ook kwamen de Nederlanders eerder in contact met mensen uit andere landen. De reizen per stoomboot binnen Europa droegen hieraan bij.

De volgende passage komt uit een verhaal over een bootreis tussen Napels en Palermo. De passagiers zijn klaar om te vertrekken en worden ongeduldig, maar de kapitein heeft nog geen toestemming gekregen om de haven te verlaten:

Tien ure! Reeds dampte de stoomboot en ontrolde hare walmende rookvlag, die waarlijk in geen opzigt met den sierlijken, luchtig wapperenden wimpel van gewone vaartuigen mag vergeleken worden. Wie twijfelt er aan, of wij vertrekken dadelijk? [...]

⁹³ In: *De Gids*, jr. 13 (1849), p. 358

⁹⁴ In: *De Gids*, jr. 13 (1849), p. 360

‘Waar is de Kapitein?’ Terstond begaven zich eenigen onzer naar de kajuit, en vroegen de reden van het oponthoud. Een gemelijk: ‘Ik vertrek nog niet!’ was het eenige troostwoord. ‘De passagiers verliezen slechts geduld, ik tijd en stoom!’⁹⁵

De rook die vrijkomt uit de schoorsteen van de stoomboot is duidelijk die van een stoomboot en niet van een ‘gewoon’ vaartuig. De stoomboot wordt gezien als een bijzonder vervoermiddel door de passagiers aan boord die het verhaal vertellen van hun reis. De personificatie van de stoomboot met ‘hare rookvlag’ geeft aan dat de verteller(s) de stoomboot niet enkel als ‘technologie’ zien maar juist betrokken zijn bij dit vaartuig dat nieuwe mogelijkheden met zich meebrengt. Nu men met stoomkracht begon te varen, werd het mogelijk om dienstregelingen op te stellen. De kapitein was niet meer afhankelijk van de wind maar had zelf invloed op de richting en snelheid van de reis. Dit blijkt ook uit de verwijzing van de kapitein naar ‘tijd en stoom’ dat hij verliest zolang hij de haven nog niet mag verlaten. Toen men nog op windkracht moest varen was er nooit enige zekerheid over de tijdsduur van de reis. Opvallend is dat in het verhaal ‘Tusschen Napels en Palermo’ de historische zeeheld Michiel de Ruyter wordt aangehaald.⁹⁶ Ook in de negentiende eeuw was De Ruyter al een historisch figuur, want hij stamt uit de zeventiende eeuw:

Er zweeft nog eene groote, eerbiedwaardige schim over deze watervlakte. Zij matigt zich geenen voorrang aan, en toch wijken de geesten der helden van vroegeren en lateren tijd bij hare verschijning terug. Geene enkele vlek kleeft aan hare herinnering; al de zeeën, en ook dit gedeelte der Middellandsche kom, kenden haar! Het is De Ruyter! Het omgekeerde van Nelson’s gedrag vereerde juist te Napels den grootste der Nederlanders.⁹⁷

Een mogelijke reden om deze zeeheld aan te halen, is de afgenomen macht van Nederland op zee. In de tijd van Michiel de Ruyter was Nederland nog wel een grootmacht op zee, en was Nederland zelfs in staat om de vloot van Engeland met succes te bevechten. Die tijd is voorbij, maar dient nog altijd als voorbeeld. In paragraaf 5.5 wordt nader ingegaan op Nederland als zeemacht in de negentiende eeuw, en de positie van de marine. Naast de frustratie over de afgenomen zeemacht van Nederland zou ook het nationalisme aan de grondslag kunnen liggen van deze tekst. Zoals eerder aangehaald in hoofdstuk 3 ‘Cultuur-historisch overzicht van de negentiende eeuw’ was de negentiende eeuw de eeuw van het opkomende nationalisme. Symbolen die als cultureel erfgoed konden dienen werden langzaam duidelijk. Zo was de polder typisch Nederlands maar zo ook Nederland als waterland. Nederland werd in haar trots gekrenkt en een deel van haar identiteit afgenomen door de bezuinigingen op de marine.

Naast bootreizen binnen Europa werden er ook bootreizen gemaakt buiten Europa. De volgende passage komt uit het verhaal ‘De landverhuizers naar Texas’ en gaat over emigreren van Nederland naar Amerika. Gedurende het verhaal komt in mindere mate de migratie naar voren, maar wordt er gefocust op het vervoer van slaven met behulp van stoomboten:

De reis gaat eerst op Havana, om slaven voor de nieuwe volkplanting aan te kopen, alwaar de Vrijheer aan eene opene tafel den Generaal Austin, den Overste Warton en den President van Texas, Archer, ontmoet, uit de Mexicaansche gevangenis teruggekeerd, [...]. – De togt wordt echter voortgezet met de Eglantine, benevens eene stoomboot voor de slaven.⁹⁸

De reis gaat per stoomboot en met de stoomboot worden ook slaven meegenomen. Dit zegt niet alleen iets over het gebruik van de stoomboten maar ook over de Nederlanders uit de negentiende

⁹⁵ In: *De Gids*, jr. 7 (1843), p. 649

⁹⁶ En toen... (online): <http://www.entoen.nu/michielderuyter>

⁹⁷ In: *De Gids*, jr. 7 (1843), p. 651

⁹⁸ In: *De Gids*, jr. 7 (1843), p. 156

eeuw. Deze mensen zien de slaven als handelswaar en nemen ze mee in de laadruimte van het schip, om ze op de plantages in te kunnen zetten als werkkrachten. Ook de tochten over zee moesten af en toe onderbroken worden om de lading steenkool weer aan te vullen, aangezien de stoommachines van de stoomschepen werkten op deze brandstof. Daarnaast vind ik het opvallend dat de stoomboot hier genoemd wordt, want de stoomboot had niet van meet af aan alle terrein van de zeilschepen gewonnen. Het had dus ook gekund dat de slaven uit dit verhaal verscheept waren met een zeilschip maar de schrijver geeft aan dat de slavenhandelaren al wel waren overgestapt op de efficiënte en snelle stoomschepen. Stukje bij beetje begon de stoomboot dus de functie van het zeilschip over te nemen. Deze informatie is dus wel relevant voor mijn onderzoek naar de representatie van de stoomboot. Ook al is deze representatie op zich niet speciaal, het feit dat de stoomboot wordt beschreven in plaats van een zeilschip is toonaangevend voor de opkomst van de stoomboot.

De volgende passage bevat ook referentie aan de slaven uit Amerika, die gebruikt werden om te werken op de plantages. Dus naast de buitenlandse reizen waren er ook binnenlandse bootreizen in Amerika om de slaven te vervoeren. Hier wordt de stoomboot gerepresenteerd als praktisch vervoersmiddel van mensen, die niet menselijk werden behandeld. Er wordt ook duidelijk dat een bootreis vaak niet met één boot werd afgelegd. Er werd regelmatig overgestapt van de ene op de andere boot om de reis voort te kunnen zetten. Dit zou ook toegeschreven kunnen worden aan de nieuwe lading steenkool die nodig was om de reis te kunnen vervolgen:

Op eene Amerikaansche stoomboot, waarmede verder de reis voortgezet wordt, de rivier Jacynthos opwaarts (in plaats van de Brazos, aan welker oever de aangekochte landen des Vrijheers gelegen zijn), ontmoet hij den Overste Houston, die hem een uitgebreid, maar ontmoedigend verslag geeft van den vertegenwoordigen toestand des Lands, en verhaalt, dat de stoomboot met de slaven, onder bevel van Hamar, te New-Orleans is binnengelopen, alwaar deze de slaven heeft gewapend, tot bijstand van Texas tegen eenen gedreigden aanval der Mexicanen.⁹⁹

De reisverslagen hebben al snel een romantisch karakter, aangezien de nadruk meestal niet ligt op het vervoersmiddel maar op de bezienswaardigheden of de eindbestemming van de reis. Maar dat de stoomboot ook daadwerkelijk technologie is, blijkt uit de volgende passage die gaat over de zakelijke instelling van de kapiteins van de stoomboten. Het gaat hun ten slotte niet om de mooie reis maar vooral om geld verdienen. Zij besteden niet veel aandacht aan 'de middelen' maar vooral 'to make money':

Zeer karakteristiek zijn de beschrijvingen van de ledig blijvende gezelschapszaal des Vrijheers, op den avond van zijne afzetting (waarmede de Roman, vrij doelmatig, wordt aan gevangen); van de gros der landverhuizers, met den zendeling, die, om vrijen overtocht te genieten, aan den togt deel neemt; van de visitatie der brik te Havana; van de open tafel aldaar, met hare gasten van verschillende natien en betrekkingen; van het bedrog des Amerikaanschen stoomboot-kapiteins, wiens eenig doel is to make money, zonder op de middelen te zien.¹⁰⁰

Vanwege de mogelijkheden die reizen op stoomkracht bood, en de hierdoor vastgestelde dienstregelingen en reistijden kon men nu ook commercieel omgaan met de reizen per stoomboot. In paragraaf 5.8 wordt er verder uitgelegd hoe de dienstregeling van de Nederlandse stoombootmaatschappij in zijn werk ging.

De volgende passage komt uit het reisjournaal 'Pesth en Presburg in 1843' en beschrijft de reis met de stoomboot naar en door Hongarije. Dit Europese land was goed te bereiken vanuit Nederland via

⁹⁹ In: *De Gids*, jr. 7 (1843), p. 156-157

¹⁰⁰ In: *De Gids*, jr. 7 (1843), p. 159

de rivier de Rijn. Mogelijk is het land een gewilde bestemming vanwege de goede bereikbaarheid via het water. De stoomboot vaart langs de stad, zodat de passagiers hun ogen de kost kunnen geven en al het moois kunnen aanschouwen vanaf het water:

Na drie uren varens, naderden wij Presburg, en terwijl aller verrekijkers hun best deden, om zoo veel van de schilderachtige ligging der stad in het geheugen te prenten, als maar eenigzins mogelijk was, vlogen wij pijlsnel de opening van de schipbrug door, en stoomden vol majesteit langs de eerste Hongaarsche stad van eenig belang, die zich aan onze oogen opdeed.¹⁰¹

Hier wordt de stoomboot als een prestigieus vaartuig gerepresenteerd, door de stoomboot als volgt te omschrijven wanneer deze langs vaart: 'stoomden vol majesteit langs'. Deze boot vaart langs een stad in Hongarije, als een majesteit in een koets langs de onderdanen. Daarnaast benoemt de schrijver ook de snelheid die werd ervaren door de passagiers aan boord. Een zeilschip kon alleen snelheid maken op open zee met behulp van wind, maar het stoomschip had de snelheid in eigen beheer vanwege de stoommachines aan boord. Aangenomen mag worden dat de reis meestal over de rivier de Donau werd afgelegd, vanwege de goede stoombootdienst op deze rivier:

10 Augustus verlieten wij Pesth ten achte ure, met het stoomschip van dien naam. Over het algemeen is de stoombootdienst op den Donau zoo goed, ja, welligt beter dan ergens anders.¹⁰²

De strakke dienstregeling op de Donau had een goede reputatie onder de reizigers dat ook weer nieuwe reizigers aantrok die benieuwd waren naar de reis per stoomboot. Maar er werd niet alleen naar het midden van Europa gereisd. Ook Engeland was een geliefde bestemming. Er werd heel wat afgereisd tussen Nederland en Engeland. De volgende passage komt uit een verhaal dat kritiek levert op de cultuurveranderingen door de vele reizen met de stoomtrein en de stoomboot, en over de homogene cultuur die ontstaat binnen Europa nu alle afstanden steeds kleiner worden vanwege deze nieuwe technologieën:

De reisrouten, die ge, zoo ge den stroom volgt, langs trekt, hebben meestal alle karakter verloren. Stoombooten en spoortreinen, hotels en table d'hote's hebben volkomen hetzelfde voorkomen, in welk land ge ze ontmoet. Voorts ziet ge bergen en rivieren, musaea en kerken in menigte, en zoo ge zin hebt voor natuur- en kunstschoon, kan uwe reis voor de ontwikkeling van uwen geest en de verfijning van uw gevoel zeker rijke vruchten dragen; maar de natie, die ge doortrekt, blijft u volkomen vreemd; de stroom van vreemdelingen vloeit en ebt af en aan, door eene onoverkomelijke grens van de bevolking, waardoor zij zich beweegt, gescheiden, en zonder zich immer met de inboorlingen te vermengen. Wat leeren wij van de bewoners der Rijn- oevers kennen, hoe vaak we ook die rivier op en neder stoomen?¹⁰³

De (onbekende) schrijver van dit verhaal levert kritiek op de cultuur die langzaam verdwijnt en uniform wordt voor alle landen die aangedaan worden door de toeristen. Hij geeft geen expliciete oorzaak voor deze kritiek maar net zoals het met alle nieuwe technologische ontwikkelingen gaat, zijn er niet meteen alleen maar voorstanders voor de nieuwe technologie. Als de reizigers op reis gingen voor de cultuur van het desbetreffende land was er misschien geen probleem geweest, maar de toeristen reizen mogelijk ook wel om te kunnen zeggen dat ze gereisd hebben. Het maken van tripjes en reizen behoort tot een statussymbool, zeker in de eerste helft van de negentiende eeuw

¹⁰¹ In: *De Gids*, jr. 8 (1844), p. 88

¹⁰² In: *De Gids*, jr. 8 (1844), p. 116

¹⁰³ In: *De Gids*, jr. 10 (1846), p. 649-650

toen dit soort reizen nog niet toegankelijk waren voor iedereen. Een speciaal soort buitenlandse reizen per stoomboot gingen naar de koloniën. De representatie van de stoomboot in deze context zal in de volgende paragraaf (5.4) besproken worden. Daarnaast is het opvallend dat de schrijver expliciet benoemd dat men zich bewust gescheiden houdt van de ‘inboorlingen’ en dus de andere culturen en volkeren wel wil zien, maar er niet echt mee in contact wil komen.

5.4 Koloniale bootreizen

De andere soort buitenlandse reizen had een koloniale bestemming. De reizen per stoomboot gingen voornamelijk naar Nederlands Indië, om daar handelswaar voor in Nederland op te halen of om de plantages te bezichtigen. Met deze reizen gingen zowel matrozen, een kapitein als toeristen mee op de stoomboot. Onder de toeristen bevonden zich ook de handelaren en plantagehouders, maar deze laatste groep woonde veelal permanent in Indië. De investeerders kwamen wel af en toe kijken wat er van hun investeringen terecht kwam, en deze reisden ook met de stoomboot. De schrijvers van verhalen die de reizen naar Indië beschrijven en het verblijf daar, hebben niet altijd evenveel oog voor de mooie steden en natuur daar vanwege het praktische doel van de reis, zoals het geval is bij de handelaren. Zij kwamen niet voor de schoonheid van de natuur van de kolonie maar voor de handelswaar. In deze verhalen is er bijvoorbeeld meer aandacht voor de bestuurlijke macht van de kolonials. De toeristen die meereisden met de stoomboot kwamen weldegelijk naar Indië voor de schoonheid van de natuur. De volgende passage illustreert dat de toeristen zich eenmaal in Indië, ook per stoomboot tussen de verschillende eilanden bewogen:

door middel van kleine stoomvaartuigen, die de verschillende hoofdpunten geregeld zouden bezoeken; een verslag van de aanvankelijke uitbreiding van een in 1846 te Batavia, [...].¹⁰⁴

De toeristen reisden niet alleen van Nederland naar Indië, maar ook in Indië tussen de verschillende eilanden aldaar. Hiervoor werden de ‘kleine stoomvaartuigen’ gebruikt. In dit verhaal is er minder aandacht voor de representatie van de stoomboot, en wordt vooral de praktische kant belicht van het (snel) reizen. De volgende passage gaat over een stoomboot die de internationale wateren gaat bevaren. De lading werd met een aparte boot naar het schip gebracht, en daarna kon het schip vertrekken. Het schip verdween vervolgens langzaam uit het zicht van de achterblijvers:

En de boot zweefde voort op de wateren, en bereikte het zeeschip, dat zijnen kostbaren last aan boord ontfing, de ankers ligtte en den steven wendde naar het Pampus, waar 't aan den gezigteinder verdween.¹⁰⁵

De boot die ‘voort zweeft op de wateren’, is naar mijn mening een klein zeilschip dat vanaf de kade met de passagiers en bagage naar het grote zeeschip vaart, dat verderop in de haven ligt. Dit benadrukt het subtiele van een zeilschip dat over water kan zweven tegenover een groot en robuust stoomschip dat beschikt over een sterke motor die bestand is tegen alle weersomstandigheden. Dat het zeeschip een stoomboot was en geen zeilschip, blijkt uit het volgende fragment uit hetzelfde verhaal als dat van de voorafgaande passage:

En geen wonder, want de bel luidt en tintingt met tot spoed aanzettend geraas, en de damp ontsnapt met grommend gejoel aan den dunnen schoorsteen der stoomboot.¹⁰⁶

Al eerder werd er een personificatie toegeschreven aan de representatie van de stoomboot, en in deze passage is dat wederom het geval. De stoomboot wordt gerepresenteerd als een ‘grommend’ beest, als het stoom uit de schoorsteen blaast vlak voor vertrek. De personificatie, of in ieder geval

¹⁰⁴ In: *De Gids*, jr. 12 (1848), p. 111

¹⁰⁵ In: *De Gids*, jr. 15 (1851), p. 226

¹⁰⁶ In: *De Gids*, jr. 15 (1851), p. 228

de toeschrijving van kenmerken van een levend wezen, is opmerkelijk. De personages zijn duidelijk onder de indruk van de stoomboot en zien dit vaartuig niet puur als technologie. Deze vorm van deze dierlijke kenmerken toeschrijven aan een levenloos object heet een animalisatie.¹⁰⁷ Een reden waarom een stijlfiguur gebruikt is, zou kunnen zijn dat de schrijver wil laten blijken dat men onder de indruk was van het overweldigende voorkomen van de stoomboten, en dat men nog geen grip had op deze nieuwe vorm van technologie. Het object wordt daarom niet als levenloos gezien maar als subject met een 'grommende' motor. De levende kenmerken van de stoommachines in het stoomschip verbinden techniek met levende wezens (mens en dier). Het effect op de lezer is, dat deze net zo onder de indruk raakt van deze nieuwe technologie als de schrijver was toen hij voor het eerst een stoomboot zag. De geanimaliseerde metafoor is hiervoor een geschikt stijlfiguur.

Er is, zoals hieronder ook wordt beweerd, al veel geschreven over Indië, maar de schrijver van dit verhaal miskent zijn eigen ervaringen niet en schrijft deze nog graag eenmaal op voor de lezer. De meeste verhalen uit het corpus zijn reisverhalen, en hiermee veelal ervaringen van een verre reis met de stoomboot naar een koloniale bestemming of een stad in Europa. Er zijn tussen al die reisverhalen ook ongetwijfeld een aantal aangedikte of verzonnen verhalen/ervaringen, die de lezer een verkeerd beeld zouden kunnen geven. Om de lezer een juist beeld van Indië te geven, schrijft de schrijver het volgende in zijn tekst over zijn reis:

Veel is er in de laatste jaren, vooral sedert 1848, over Indië geschreven; maar wij aarzelen geen oogenblik te verklaren, dat er onder die talrijke schriften nauwelijks twee of drie zijn, die, wat de geschiktheid betreft om door aangenamen vorm, bij degelijkheid van inhoud, de kennis van Indië onder het beschaafde publiek te helpen verspreiden, nevens de 'Indiana' mogen genoemd worden.¹⁰⁸

Eenmaal in Indië aangekomen, moesten de toeristen zich ook vermaken. Een expeditie per boot is hiervoor een goede optie. De expedities werden gedaan per stoomboot tussen de eilanden die Nederlands Indië rijk was:

Mogt inderdaad eenmaal zulk een historieschrijver der zeerooverij opstaan, hij zal den Heer Brumund grooten dank schuldig wezen voor zijne uitvoerige berigten aangaande de expedities van de stoombooten Hekla en Samarang, toegelicht door eene schetskaart van de onderneming tegen de Z.W. kust van het eiland Kangean, en eene kaart van een gedeelte der Noordkust van Flores.¹⁰⁹

Het maken van een reis per stoomboot naar Indië is dus een gebruikelijke onderneming. Niet alle burgers kunnen zich dit veroorloven. De arme jongens die toch het avonturen ruiken, gaan mee aan boord als matrozen. Een voorbeeld hiervan is te lezen in de volgende paragraaf (5.5) over de marine van Nederland.

5.5 De marine van Nederland

Wanneer er in de verhalen gesproken wordt over stoomboten, komt ook de marine op een gegeven moment ter sprake. Vooral de bezuinigingen wat betreft de marine vallen niet in goede aarde, zeker niet aangezien er niet wordt gekort op de landmacht. Juist nu Nederland geen grootmacht meer is op zee is het belangrijk om een goede oorlogsvloot te behouden om, indien nodig, andere landen te hulp te schieten en daarmee alsnog een eigen aandeel te kunnen leveren. In de negentiende eeuw heeft Nederland dus geen machtige vloot meer, zoals wel het geval was ten tijde van de 'Gouden Eeuw', in de zeventiende eeuw. De auteur(s) ergeren zich hieraan.

¹⁰⁷ E. van Boven & G. Dorleijn (2010): *Literair mechaniek*. p. 175

¹⁰⁸ In: *De Gids*, jr. 18 (1854), p. 565

¹⁰⁹ In: *De Gids*, jr. 18 (1854), p. 576

Doch, zegt men, de stoom zal de zware schepen nutteloos maken: de Prins de Joinville heeft het bewezen. Wij hebben een' ontzaggeelijken eerbied voor alle Fransche Prinsen, en gelooven blindelings aan het alvermogen van den stoom, - bijna even zooveel, alsof wij eenig fortuin bezaten, en dat in eene stoombootmaatschappij hadden belegd. Genoemde Prins heeft met vele woorden bewezen, dat de lineschepen nutteloos zijn, maar met weinige daden aangetoond, dat hij zonder die, te Tanger en te Mogador, bitter weinig zou hebben uitgevoerd. Zoo ooit de stoom de voornaamste rol spelen zal in den zee-oorlog, is dit tot nog toe het geval niet, en er moet veel veranderen, eer het zoo ver zal zijn. Tegen dien tijd, zoo hij ooit komt, zal men moeten beginnen het bouwen van lineschepen te staken, ten zij deze, dat waarschijnlijker is, dan met hulpstoomwerktuigen zullen worden voorzien.¹¹⁰

De schrijver wil graag terug naar de tijd dat Nederland nog een machtige vloot had en haar steentje kon bijdragen in zeeoorlogen. De opkomst van 'de stoom' en de hiermee bedoelde stoommachines voor de stoomschepen zouden de uitkomst moeten bieden om weer een waardige vloot op te bouwen. Men had een blindelings vertrouwen in de mogelijkheden die de stoommachine kon (gaan) bieden. Maar vanwaar die hang naar het verleden, naar de tijd dat Nederland een goede vloot had? Marita Mathijssen schrijft in haar *Historiezucht* dat de interesse in het verleden in de negentiende eeuw voortkomt uit het feit dat de mensen in die tijd leefden 'tussen en met de geschiedenis'¹¹¹:

Tussen 1750 en 1850 moeten er duizenden (van zulke) omslagmomenten zijn geweest in Europa. De mensen leefden tussen en met de geschiedenis, maar die had nog geen naam gekregen. Ze hoorde nog gewoon bij het leven van alledag. Tot er iemand kwam die wees op dat wat er aan het voorwerp, aan het gebouw kleefde. Het gewone ding werd een 'ding van herinnering'. Een plat, materieel aanraakbaar ding kreeg een symbolische lading, soms van de ene op de andere dag. [...] Het bijzondere is nu, dat dit aan het eind van de achttiende en het begin van de negentiende eeuw op grote schaal gebeurde, in heel Europa ongeveer in dezelfde tijd, en dat het verschijnsel massaal was.¹¹²

Het omslagmoment dat hier van toepassing is, was toen de stoomschepen de functie van de zeilschepen ging overnemen. Men was niet meer afhankelijk van de zeilschepen om de handelswaar te vervoeren of om een reis te maken, want de stoomschepen voeren op de regelmaat van de klok uit en hadden een vooraf vastgestelde reistijd.

Mogelijk is de frustratie over de afgenomen macht op zee van Nederland gebaseerd op de kennis over de geschiedenis van Nederland, die een belangrijke plaats in begon te nemen in het begin van de negentiende eeuw. Het werd aan de hand van de geschiedenis voor iedereen duidelijk dat Nederland in de zeventiende eeuw duidelijk een grote zeemacht was. Deze hang naar de geschiedenis en het verleden kwam voort uit het gevoel van nationalisme. Mathijssen haalt een Tsjechisch-Britse filosoof en socioloog aan die de opkomst van het nationalisme beschrijft, in samenspel met de opkomende moderniteit vanwege de Industriële Revolutie:

De Tsjechisch-Britse filosoof en socioloog Ernest Gellner beweerde in *Nations and Nationalism* dat nationalisme de moderniteit tekent, die begon in de late achttiende eeuw. De industrialisatie vroeg om een homogeen ontwikkelde cultuur, een eenheid in onderwijs en educatie. Die eenheid kan er volgens hem alleen zijn als een staat zich daarmee bemoeit, en zo'n staat kan alleen maar functioneren als er een natiegevoel heerst. Het komt erop neer dat de stoommachine alleen werkt als er iemand achter staat die geleerd heeft hoe die werkt. En die man moet ook nog een Engelse gebruiksaanwijzing kunnen interpreteren. Dat

¹¹⁰ In: *De Gids*, jr. 9 (1845), p. 367

¹¹¹ M. Mathijssen (2013): *Historiezucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw*. p. 10

¹¹² M. Mathijssen (2013): *Historiezucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw*. p. 10

heeft hij op een school geleerd die techniek en Engels onderwijst – wat alleen lukt als een staat zich met de school bemoeit. Wanneer de kerk het onderwijs reguleert, staan er andere zaken op het programma. Om te accepteren dat het onderwijs door de staat geregeld wordt, is nationalisme nodig.¹¹³

De industrialisatie vroeg om een homogene cultuur die alleen met behulp van het nationalisme gerealiseerd kon worden. Het nationalisme bracht de geschiedenis van het vaderland met zich mee, en dat wees de Nederlanders met de neus op de feiten. Vroeger was Nederland een zeemacht die serieus genomen werd in Europa, maar deze positie was Nederland nu kwijt. Over het belang van het onderhoud van het oorlogsmaterieel schreef de heer Hazenberg het volgende:

- en bij eene kleine zeemagt behoort gewis alles het voortreffelijkst te zijn, omdat het getal de soort niet kan vergoeden – geen Nederlandsche bodem dezelfde weerbaarheid bezat als een Fransche of Engelsche van gelijke nominale kracht.¹¹⁴

De zeemacht van Nederland is afgenomen sinds het een grootmacht was op het water ten tijde van de zeventiende eeuw. Dit tot ergernis van de auteur H.W. Hazenberg en compagnons. Hij maakt duidelijk dat het onderhoud van de vloot in zeer goede staat moet zijn om nog iets voor te kunnen stellen als zeemacht, naast de grote landen als Frankrijk en Engeland. En de reden om een zeemacht te willen zijn, blijkt uit de volgende passage:

Om met andere natiën op gelijken voet te blijven, moeten de schepen daarheen gezonden worden – al eischt de vredestand ze daar niet onmiddellijk – waar vele schepen van verschillende natiën bijeen zijn, en wedijveren, om schepen en volk tot den hoogstmogelijken staat van volkomenheid te brengen – niet eene verkwast- en verguldersvolkomenheid, maar die van echte oorlogsschepen.¹¹⁵

Om de vrede te bewaren en aandeel te kunnen leveren ten tijde van oorlog moet Nederland beschikken over een goed uitgeruste vloot voor de marine. Hiermee houden we andere landen te vriend en dus is de kans om zelf betrokken te worden in een oorlog kleiner. Opvallend is dat het voeren van oorlog via het water dus nog zeer gebruikelijk was in de eerste helft van de negentiende eeuw en dat de opkomst van de stoomboot daar voorlopig nog geen verandering in ging komen. De schepen zouden alleen maar sneller zijn dan voorheen en dus een meerwaarde in gebruik voor de marine.

Nederland! Waarom is ook in uwe staggen de ouderdom gekropen, of liever, waarom kwijnt `ge in de kracht van uw leven? Waarom is ook uwe oude, uwe trouwe gezellin, de heerschappij der wateren niet meer; waarom laat de stemme, die u bestierde, eene stemme des voortgangs, en der noeste volharding, zich niet meer hooren?¹¹⁶

Ook deze schrijver geeft geen antwoord op de vraag waarom Nederland geen grootmacht meer is op zee, maar stelt wel deze kritische vraag. Het eerder genoemde nationalisme en historische besef zou naar mijn mening een antwoord kunnen zijn op deze vraag.

5.6 Andere media

Met de komst van de telegraaf zou het niet ondenkbaar geweest zijn dat de briefpost in hoeveelheid zou afnemen, maar dat was niet het geval. Met de verbeterde en versnelde bezorging van de post,

¹¹³ M. Mathijssen (2013): *Historiezucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw.* p. 62-63

¹¹⁴ In: *De Gids*, jr. 9 (1845), p. 370

¹¹⁵ In: *De Gids*, jr. 9 (1845), p. 369

¹¹⁶ In: *De Gids*, jr. 15 (1851), p. 232

werd het versturen van brieven alleen maar populairder: 'De post werd rond 1850 in de westerse landen gesystematiseerd, de distributie van de post werd overal een staatsmonopolie, de frankering ervan geüniformeerd en aan vaste tarieven gebonden. [...] Met de stoomtreinen en stoomboten werd snelle bezorging echter normaal, niet alleen meer voor de post van bankiers en diplomaten maar ook voor de groeiende massa brieven die voor een laag uniform tarief werden verstuurd.'¹¹⁷ De briefpost werd dus niet overbodig, maar nam in aantal alleen maar toe. Zoals vermeld in hoofdstuk 2 kwam de telegraaf in Nederland pas op in de jaren '50 van de negentiende eeuw. Tot die tijd was briefpost dus in ieder geval de enige manier om een boodschap aan iemand te versturen over een (grote) afstand. Het medium van de stoomboot als bezorger van de brieven zorgde dus voor een toename van het aantal verstuurd brieven. Een andere reden voor de toename van het aantal brieven, naast de snelheid van de bezorging, kan ook zijn dat de mensen het steeds gebruikelijker begonnen te vinden om boodschappen over een grotere afstand te versturen naar familie en vrienden. Afstand werd steeds minder een belemmering om te kunnen overbruggen.

Tijdens de reizen per stoomboot werd er via brieven contact gehouden met de achterblijvers in Nederland. Moeders bleven in tranen achter wanneer hun zonen als matroos met de boot vertrokken, terwijl de jonge jongens alleen maar het avontuur roken en geen boodschap hadden aan de brieven van het thuisfront, zoals blijkt uit de volgende passage:

Daar zaten wij soms vier, vijf maanden, en al tuurden wij nog zoo ver de baai uit, de zee in, geen schip daagde aan den horizon. Kwam er eindelijk een, wat beweging, wat vreugde, om – eenige oude couranten, verjaarde brieven, grauw van de reis, dat heerlijke meel, dien ham en haring en welke heerlijkheden niet meer, waarvoor men elders zeker den neus had opgetrokken, hetgeen ik trouwens op Ambon ook deed.¹¹⁸

De brieven werden bezorgd met de postkoets, zodra de brieven van boord gingen. Dit vervoermiddel wordt ook enkele malen genoemd in het corpus van vijftien verhalen wanneer het gaat over brieven ontvangen en versturen:

De Heer Cores de Vries stelde zijne stoomschepen beschikbaar tot kosteloozen overvoer der voorwerpen, het Gouvernement bevorderde het transport en beloofde de bezoekers der tentoonstelling het vrije gebruik van postpaarden over Java, en door de in Indië zeldzame medewerking van verschillende ligchamen en personen kwam de tentoonstelling tot stand, die den 10en October door de commissie met eene korte rede van den voorzitter, - die door den Gouverneur-Generaal is beantwoord, - geopend werd.¹¹⁹

Ook in Engeland werd er gebruik gemaakt van de postkoets met paarden om brieven te bezorgen. Hier is dus een combinatie zichtbaar van een tocht over zee met de stoomboot, om vervolgens per postkoets op de eindbestemming bezorgd te worden:

' - zie, daar komt de postkoets.'[...]
'Raakte de brief niet zoek, die mij naar het doodbed van mijn' oom had moeten roepen, van wien ik geen onwaardig sommetje te wachten had; [...]'¹²⁰

De snelheid van de bezorging van brieven was toegenomen met de komst van de stoomboot. Dit gold uiteraard alleen voor de overzeese post. De brieven die (eventueel na een reis per boot) bezorgd moesten worden per postkoets waren niet altijd op tijd. Zoals uit de vorige passage blijkt,

¹¹⁷ A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld*. p. 45

¹¹⁸ In: *De Gids*, jr. 18 (1854), p. 570

¹¹⁹ In: *De Gids*, jr. 18 (1854), p. 214

¹²⁰ In: *De Gids*, jr. 2 (1839), p. 230

was de brief nog de gebruikelijkste manier om contact te houden met familie en vrienden op afstand. Als er een andere manier van communiceren beschikbaar was geweest die tot sneller contact had geleid, dan was die in het geval van een overlijden ongetwijfeld gebruikt. Helaas kwam deze mogelijkheid pas later in de negentiende eeuw. Naast de brief wordt ook de postkaart gerepresenteerd als manier van communiceren via de post:

Gewone reizigers, zulke namelijk, die men mijnenafleggers noemt, volgt men, met de postkaart in de hand, van plaats tot plaats; aan de ontbijttafel, onder het rooken eener cigaar, kruist men met hen Europa, door, en wat men er bij gewonnen heeft, is eene zeer gebrekkige, zeer onvolkomene repetitie van onze eerste schoollessen in de aardrijkskunde.¹²¹

Het blijkt dat de verhalen over Indië veelal ook elementen van media bevatten. Deze media worden ingezet in de verhalen om de personages contact met elkaar te laten houden tijdens verre reizen. De verhalen hadden niet het doel om het contact tussen reiziger en thuisblijvers te onderhouden maar beschrijven wel de situaties waarin dit voorkwam. Ook Indië had zelf media in de vorm van kranten om de nieuwsberichten van de eilanden te verspreiden:

Wij willen om haar belang te doen inzien, en te doen gevoelen hoeverre zij zich verheft boven onze gewone Courant-berigten over Indië, uit de Javasche Courant geput, hier kortelijk de onderwerpen opgeven, waartoe deze berigten betrekking hebben.¹²²

Zoals eerder genoemd, was een ander nieuw medium de telegraaf. Deze nieuwe technologische ontwikkeling komt ook eenmaal voor in het corpus van de vijftien verhalen:

- 'Even naar het kantoortje van de telegraaf, ons eten bestellen.'
- 'Hoe, daar? Ik dacht wij zouden buiten eten?'
- 'Juist; maar hier bestellen wij het. Dat doet men gewoonlijk, omdat het Badhuis in dezen tijd na beurs nog al veel onverwachte gasten krijgt. [...]'
- 'Dat is toch makkelijk, met die telegraaf!'
- 'Natuurlijk. Doch 't zou wat erg zijn, zoo dit haare eenig nut ware.'
- 'Hoe zoo?'
- Wij, Hollanders zijn praktische menschen, en wij hebben die telegraaf niet voor ons plezier aangelegd. Haar voornaamste bestemming is ten dienste van handel en zeevaart.¹²³

Deze passage is al eerder aangehaald, maar dan in het teken van de binnenlandse bootreisjes. Hier zou ik graag het gebruik van de telegraaf willen belichten. Het avondeten van de heren wordt door één van hun besteld met de telegraaf op het treinstation. De telegraaf vormt een nieuw hulpmiddel voor de mens binnen de handel en zeevaart wat onderling contact betreft. Maar naast het nuttige gebruik hiervan, wordt het dus klaarblijkelijk ook gebruikt voor persoonlijke berichten en contact tussen individuen. Maar naast de telegraaf, bleef de brief toch het meest gangbare medium van contact onderhouden:

Toen ik mij te Koblenz bevond, schreef ik aan een vriend: [...]¹²⁴

Het meest opvallende element van de analyse van de vijftien verhalen vond ik het feit dat in de verhalen waarin er over de stoomboot werd geschreven, of tenminste werd gerepresenteerd, er vaak ook andere media genoemd werden. Dit geldt vooral voor de combinatie van stoomboot en

¹²¹ In: *De Gids*, jr. 8 (1844), p. 523

¹²² In: *De Gids*, jr. 12 (1848), p. 110

¹²³ In: *De Gids*, jr. 12 (1848), p. 668

¹²⁴ In: *De Gids*, jr. 13 (1849), p. 359

stoomtrein. Is er een reden voor het feit dat de stoomtrein en stoomboot vaak samen in een verhaal gerepresenteerd worden? Een verklaring zou kunnen zijn dat de schrijver een welgestelde man was die graag wilde laten zien in zijn reisverhalen welke luxemiddelen hij zich allemaal kon veroorloven. Hij wilde laten zien dat hij een man was van de moderniteit en wilde daarmee pochen bij zijn buitenlandse vriend. Dit pochen met moderniteit is eventueel toe te schrijven aan het nationalisme. De schrijver is trots op Nederland en op het feit dat alle moderne vernuftigheden in Nederland aanwezig zijn.

Het is lastig in te schatten wat de fictieve waarde is van de verhalen, aangezien de meeste verhalen vallen in het genre van de reisverhalen. Wanneer een verhaal een duidelijke fictieve insteek heeft, is het niet ondenkbaar dat de schrijver graag wil uitpakken met de verschillende media die hij kent en gebruikt in het dagelijks leven van de personages. Wanneer een reisverhaal gebaseerd is op de werkelijkheid, is het mogelijk dat de schrijver daadwerkelijk welgesteld was en dit aan de lezers wil laten merken.

5.7 'Stoomen' met de stoomboot

Tijdens het lezen van de vijftien verhalen, kwam ik meerdere malen een mij onbekend werkwoord tegen. Onbekend, omdat het vandaag de dag niet meer wordt gebruikt maar de betekenis ervan was wel meteen duidelijk. Het gaat om het werkwoord 'stoomen'. Dit werkwoord werd gebruikt om het verplaatsen per stoomtrein of stoomboot te duiden. Zoals in het Woordenboek der Nederlandse Taal (WNT) te lezen is, is de omschrijving van het werkwoord 'stoomen' als volgt: '

Stoomen: Zich door stoom voortbewegen of laten voortbewegen van waren: onderweg zijn in een stoomboot.¹²⁵ Een daaraan verwant werkwoord is 'doorstoomen' en heeft ook een verwante betekenis: 'Doorstoomen ("Zelf had getuige geen averij, de YM 28 wel, doch toen deze doorstoomde, heeft getuige ook de reis vervolgd").¹²⁶

Het werkwoord 'stoomen' werd gebruikt om het varen met een stoomschip te duiden. Het WNT geeft alleen citaten waaruit blijkt dat het werkwoord opkwam in de dezelfde periode als de stoomboot zijn intrede deed in Nederland, in de eerste helft van de negentiende eeuw. Een voorbeeld van het gebruik van het werkwoord is de volgende passage:

De boot stoomde weg, maar lang nog zag ik van de eene en van de andere zijde een' zakdoek wuiven in ee'n oogenblik dat de oogen zijne dienst niet behoefden.¹²⁷

Maar het werkwoord was niet alleen voorbehouden voor het voortbewegen met een stoomboot, maar ook het vervoer per stoomtrein werd ermee omschreven. Het is in ieder geval een opvallend punt dat in de verhalen die een representatie van de stoomboot bevatten ook een ander medium bevatten, zoals postkoetsen en stoomtreinen. Dit zou toegeschreven kunnen worden aan de schrijvers van de literatuur die in *De Gids* verscheen, dat dit type schrijvers duidelijk (meer?) openstond voor nieuwe technologieën en media en dit dus ook eerder verwerkte in het literaire werk. De volgende passage is een voorbeeld van een samenkomst van de stoomboot en de stoomtrein:

Hebt ge nog iets op de Beurs te doen of te zien? – niet? zoo laat ons een droschke nemen, naar den Hollandschen Spoorweg rijden, naar Y-Muiden stoomen, daar dineren en den

¹²⁵ WNT (online):

<http://gtb.inl.nl/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M066816&lemma=stoomen&lemwrdsrt=%20Ww>

¹²⁶ WNT (online):

<http://gtb.inl.nl/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M066816&lemma=stoomen&lemwrdsrt=%20Ww>

¹²⁷ In: *De Gids*, jr. 15 (1851), p. 230

schoonen avond aan den oever der zee doorbrengen. Wij kunnen met de boot langs het kanaal terugkeeren.¹²⁸

Hier werd de heenreis met de stoomtrein omschreven als 'naar Y-Muiden stoomen' en wordt de terugreis met de stoomboot niet geduid met het werkwoord 'stoomen', maar de terugreis had ook nog niet plaatsgevonden en dus de verplaatsing per stoomboot ook nog niet. In de vorige passage was wel zichtbaar dat reizen per stoomboot werd omschreven als 'stoomen'. Maar van wie waren de stoomboten eigenlijk? Dit zal besproken worden in de volgende paragraaf (5.8).

5.8 Stoombootdienst

De heer Cores de Vries is een man die in twee verhalen expliciet wordt benoemd in verband met de stoombootdiensten die werden aangeboden tussen Nederland en Indië. Cores de Vries, bezitter van meerdere stoomboten in Indië, bood stoombootdiensten aan de organisatoren van een tentoonstelling in Batavia met nieuwe technologische vernuftigheden:

De Heer Cores de Vries stelde zijne stoomschepen beschikbaar tot kosteloozen overvoer der voorwerpen, het Gouvernement bevorderde het transport en beloofde de bezoekers der tentoonstelling het vrije gebruik van postpaarden over Java, en door de in Indië zeldzame medewerking van verschillende ligchamen en personen kwam de tentoonstelling tot stand, die den 10en October door de commissie met eene korte rede van den voorzitter, - die door den Gouverneur-Generaal is beantwoord, - geopend werd.¹²⁹

Het is aannemelijk dat meneer Cores de Vries voornamelijk stoomboten bezat in Indië en dan ook daar zijn diensten aanbood. Maar was het ook mogelijk dat deze stoomboten ook reizen verzorgde tussen Nederland en Nederlands Indië. De invloeden in Indië zijn in ieder geval ook in de volgende passage zichtbaar:

Wij moeten echter, om niet onbillijk te zijn, doen opmerken, dat, sedert dit geschreven werd, de stoombootdienst van den Heer Cores de Vries, en de zwakke poging in het vorige jaar gedaan bij eene door de Tweede Kamer aangenomen wet, die de openstelling der Moluksche havens met de instandhouding van het specerij-monopolie vereenigt, waarschijnlijk wel eenige verbetering zullen hebben aangebragt.¹³⁰

Maar wie was de heer Cores de Vries? In *Engines of Empire*¹³¹ is meer over deze invloedrijke man te lezen:

The former naval officer W.F.K. Cores de Vries was asked to set up an inquiry into the possibilities for a private enterprise; he left for Indonesia for this purpose in October 1847. His favourable findings, as well as financial commitments from several Rotterdam shipowners, prompted him to submit a plan for a shipping company in 1849. With the authority of the East Indian government, the Director of Products and Civil Depots concluded a contract with the Cores de Vries company on 19 July 1850 to maintain two lines from Batavia [...]. Cores de Vries ordered four screw steamers to be built in the Netherlands for this purpose [...].¹³²

¹²⁸ In: *De Gids*, jr. 12 (1848), p. 668

¹²⁹ In: *De Gids*, jr. 18 (1854), p. 214

¹³⁰ In: *De Gids*, jr. 18 (1854), p. 569

¹³¹ J.N.F.M. à Campo (2002): *Engines of Empire, Steamshipping and State Formation in Colonial Indonesia*.

¹³² J.N.F.M. à Campo (2002): *Engines of Empire, Steamshipping and State Formation in Colonial Indonesia*. p. 40-41

Er kan dus bevestigd worden dat Cores de Vries een grootmacht was in Nederland op het gebied van het aanbieden van stoombootdiensten. Hij had zelf meerdere stoomschepen in bezit, die zowel gebruikt worden voor de handel als voor toerisme. In de verhalen uit het corpus kwam naar voren dat alleen de toeristen hun reiservaringen opschreven tot verhalen, en dat de zakenlieden dit niet of nauwelijks deden. Het is voorstelbaar dat de toeristische passagiers meer oog hadden voor de schoonheid van de omgeving, de natuur en de steden en de gebeurtenissen aan boord van het schip dan de zakenlieden. De zakenlieden gingen voor de handel heen en weer tussen Nederland en de koloniën van Nederland. Deze reis maakten ze meerdere malen per jaar en dus was het voor hen minder speciaal om aan boord te zijn van een stoomschip. Voor de toeristen was het veelal de eerste keer dat ze op een stoomschip waren, en dus was de impact voor hen ook groter.

6. Conclusie

Media, technologie en literatuur zijn al sinds mensenheugenis onlosmakelijk met elkaar verbonden. Toch is het onderzoeksveld dat dit samenspel onderzoekt nog relatief jong en beperkt in het aantal uitgevoerde onderzoeken. Frank Hellemans en Kris Humbeek vormen hierin de uitzondering. Zij hebben allebei een uitgebreid proefschrift geschreven over de wisselwerking tussen deze drie elementen aan de hand van de mediatheorie. Hierin vormde de literatuur het corpus waarin representaties van technologie en media voorkwamen. Humbeek gaat uit van het zelf-reflexieve van media en technologie in literatuur, en hierdoor is literatuur in staat om juist datgene op te roepen bij de lezer wat wel bedoeld wordt maar niet expliciet benoemd in de tekst. Daarnaast is hij van mening dat technologie niet puur als allegorie of metafoor gebruikt kan worden in literatuur maar ook zelf in staat zijn om een tekst betekenis te geven door de 'wijze van thematiseren'. Hellemans richt zich meer op de veranderingen in de representatie van media en technologie in literatuur in de loop van de tijd. Door de veranderingen te bestuderen probeert Hellemans om een (r)evolutie te ontdekken in de relatie tussen literatuur en media. Mijn onderzoek is geïnspireerd op het werk van Humbeek en Hellemans maar wel (veel) kleinschaliger door me te beperken tot één vorm van nieuwe technologie in een afgebakend tijdvak.

In deze scriptie heb ik een beeld willen schetsen van hoe de stoomboot werd gerepresenteerd in de literatuur uit de eerste helft van de negentiende eeuw door teksten uit het tijdschrift *De Gids* te doorzoeken en te analyseren. Daarnaast was ik benieuwd wat de betekenis-effecten waren van de representaties. Aan de hand van de analyse van de representatie van de stoomboot in de literatuur uit de eerste helft van de negentiende eeuw kan er antwoord worden gegeven op de volgende onderzoeksvraag: *"Hoe wordt de stoomboot gerepresenteerd en wat zijn daarvan de betekenis-effecten?"*

De hypothese bij deze onderzoeksvraag was dat de stoomboot gerepresenteerd wordt als 'nieuwe technologie' door de stoomboot te beschrijven met stijlfiguren (bv. hyperbolen en personificaties) in plaats van met objectieve, beschrijvende waarnemingen. Het geluid, de snelheid en de omvang van de stoomboot waren overweldigend wanneer men voor het eerst een stoomboot zag. Dit was namelijk een totaal nieuwe ontwikkeling voor de Nederlanders in het begin van de negentiende eeuw. Naast deze literaire hypothese had ik ook een meer historische hypothese uitgesproken, want het corpus was misschien niet toereikend om me enkel te richten op de literaire representatie van de stoomboot. De hypothese hierbij was dat de nationalistische houding van de Nederlanders uit de negentiende eeuw mede bepalend was voor de representatie van nieuwe technologieën.

De eerste hypothese bleek te kloppen, maar niet voor alle genres van de teksten. In het geval van de fictieve verhalen over de reizen per stoomboot wordt de stoomboot inderdaad beschreven met stijlfiguren als personificaties en animalisaties. Het nieuwe van de technologie maakt dat de schrijver onder de indruk was van de stoomboot en dit maakt hij duidelijk aan de lezer door stijlfiguren te gebruiken. Het betekenis-effect van de representatie met behulp van stijlfiguren is dat de lezer zich beter iets kan voorstellen bij de overweldigende indruk die de stoomboot maakte op de schrijver. Het is makkelijker te begrijpen dat de stoomboot groot, indrukwekkend en machtig was wanneer bijvoorbeeld de stoom uit de schoorsteen wordt beschreven als 'grommend gejoel'. De animalisatie helpt hier om het juiste indrukwekkende effect over te brengen op de lezer. De teksten met een non-fictioneel karakter bevatten geen stijlfiguren als het om de representatie van de stoomboot gaat. Deze representaties waren beter te interpreteren met behulp van cultuur-historische kennis over de negentiende eeuw. Hierdoor werd wel duidelijk waarom de stoomboot juist op deze manier gerepresenteerd werd. Voorbeelden hiervan zijn passages uit een open brief over de staat van de Nederlandse vloot en de bezuinigingen op de marine. Hierin worden geen reisverhalen beschreven, maar is wel vanuit een historisch oogpunt te begrijpen dat Nederland wel graag een goede vloot wil

blijven behouden. Dit komt voort uit het nationalisme dat in opkomst was in de negentiende eeuw. Deze trots kwam voort uit de moderniteit. Men ging met de tijd mee maar wilde wel blijven herinneren waar je vandaan kwam. De horizon van de mensen werd verbreed door de toenemende reismogelijkheden maar juist dit zorgde ervoor dat men graag een eigen identiteit wilde blijven behouden en niet opgaan in de globalisering. Dit sluit ook aan bij de tweede hypothese. De non-fictionele teksten en passages waren minder geschikt voor de analyse van de literaire representatie, maar deze teksten waren wel van cultuur-historische waarde. De representaties en onderwerpen van de teksten staan niet op zichzelf maar zijn verbonden aan de tijdsgeest. Dit onderstreept de stelling dat literaire teksten een afspiegeling zijn van technologische veranderingen en vernieuwingen.

Terugkerend naar de onderzoeksvraag wil ik samenvattend stellen dat de stoomboot in fictieve teksten wordt gerepresenteerd als een overweldigend groot en machtig vaartuig met behulp van stijlfiguren die de lezer helpen bij het verbeelden van deze nieuwe technologie. In het geval van non-fictionele teksten wordt de stoomboot op een meer objectieve manier gerepresenteerd zonder stijlfiguren maar is het opmerkelijk in welke context deze nieuwe technologie gerepresenteerd wordt. Hier zit veelal een cultuur-historische verklaring achter, verbonden aan het nationalisme dat in opkomst was vanaf het begin van de negentiende eeuw.

Naast het beantwoorden van de onderzoeksvraag wil ik ook graag enkele kritische opmerkingen maken bij het onderzoek. Het vooronderzoek in de vorm van het tijdschriftenonderzoek heeft een bruikbaar corpus opgeleverd voor het onderzoek naar de representatie van de stoomboot, maar ik ben mogelijk wel toepasselijke teksten misgelopen door een beperkt aantal zoektermen te gebruiken. Dit is deels te wijten aan het feit dat het lastig was om een goed beeld te krijgen van de technologische ontwikkelingen in de negentiende eeuw met concrete jaartallen. Per toeval ben ik op een mooie passage bestuit waarin de stoomboot, stoomtrein en andere media samenkwamen. Dit soort passages waren helaas zeldzaam in het corpus en daarvoor dient bij een vergelijkbaar onderzoek meer aandacht besteed te worden aan het formuleren van zoektermen. Juist de resultaten waarin een opkomende technologie wordt gerepresenteerd samen met andere media als de telegraaf tonen precies dat aan waarnaar het onderzoeksveld van de mediatisering op zoek is, namelijk het samenspel en de wisselwerking tussen media, technologie en literatuur en de betekenis die dit heeft in, en de invloed op, de samenleving.

Op steeds meer universiteiten worden de Geesteswetenschappen in verband gebracht met media en digitalisering. Hiermee neemt ook de aandacht voor het onderzoeksveld van media, technologie en literatuur toe. Gezien het samenspel tussen deze drie elementen en de invloed die ze uitoefenen op de mens en de samenleving waarin we leven, is het waardevol om verder vervolgonderzoek te verrichten. Naar aanleiding van mijn onderzoek naar de representatie van de stoomboot in een specifiek corpus uit een beperkte periode, zou het een mogelijkheid kunnen zijn om meer te richten op de veranderingen van representatie van eenzelfde technologie over een langere periode. Daarnaast zou ook een vergelijkend onderzoek uitgevoerd kunnen worden waarin de representatie van twee verschillende technologieën met elkaar worden vergeleken. Daarnaast zou het een optie kunnen zijn om te onderzoeken of er een verband te ontdekken is tussen een literaire stroming en de representatie van technologie. Bij alle onderzoeksvoorstellen is het mijn inziens nuttig om dergelijk onderzoek uit te voeren met kennis van de cultuur-historische context. Dit draagt bij aan de interpretatie van de representaties door het in de context van de tijd waarin de literatuur geschreven is te plaatsen, en om juiste betekenis-effecten toe te kennen aan de representaties.

Tot slot zou ik graag nog even teruggaan naar de titel van mijn onderzoek: 'Zie ginds komt de stoomboot!'. Ik heb voor deze titel gekozen, omdat dit met een knipoog verwijst naar de bekendste representatie van de stoomboot, namelijk in het gelijknamige Sinterklaasliedje. Ook geeft het aan dat men in het begin van de negentiende eeuw erg onder de indruk was wanneer men voor het eerst een stoomboot zag en dat het dus niet raar was dat dit 'fenomeen' werd opgenomen in de literatuur.

Literatuur

Primaire literatuur

De Gids. Nieuwe Vaderlandsche Letteroefeningen. Amsterdam: G.J.A. Beijerinck, 1837-1856.

N. Beets (1839): *Camera Obscura.* Haarlem: Erven F. Bohn.

Secundaire literatuur

A. Altena (online):

<http://www.mediamatic.nl/magazine/previews/reviews/altena/altena-hellemans-n.html>

S. Besser & T. Vaessens (2013): 'Digital Humanities: the Next Big Thing? Enkele notities bij een ontluikend debat', In: *TNTL* 4, jaargang 129, p. 191-204.

E. van Boven & G. Dorleijn (2010): *Literair mechaniek. Inleiding tot de analyse van verhalen en gedichten.* Bussum: uitgeverij Coutinho.

J.N.F.M. à Campo (2002): *Engines of Empire, Steamshipping and State Formation in Colonial Indonesia.* Hilversum: Verloren.

DBNL archief van *De Gids* (online):

http://www.dbnl.org/titels/tijdschriften/tijdschrift.php?id=_gid001gids01

DBNL 'Reisverhaal' (online):

http://www.dbnl.org/tekst/dela012alge01_01/dela012alge01_01_02708.php

De Gids (online):

<http://www.de-gids.nl/pagina/geschiedenis>

Y. van Dijk (2013): *III.2 Medium.* In: *Literatuur in de wereld. Handboek moderne letterkunde.* Nijmegen: Vantilt. p. 195-223.

Y. van Dijk & Y. Horsman (2014): *Literature, Media and Technology in the Netherlands (1830-2010).* NWO research proposal.

Encyclo woordenboek (online):

<http://www.encyclo.nl/begrip/zeekasteel>

'En toen...' (online):

<http://www.entoen.nu/michielderuyter>

U. Gyr (2010): *The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity* (online):

<http://ieg-ego.eu/en/threads/europe-on-the-road/the-history-of-tourism>

F. Hellemans (1996): *Mediatisering en Literatuur. Een moderne mediavergelijkende literatuurgeschiedenis*. Leuven / Amersfoort: Acco, p. 13-26.

K. Humbeeck (1991): *Geschiedenis. Een roman. De komst van de trein in de Nederlandse letteren*. Wilrijk: Universiteit Antwerpen. Deel 1.

I.Huussen (2013): 'Op weg naar de Gordel van Smaragd. Reizen naar Indië in de negentiende eeuw', In: *Nieuw Letterkundig Magazijn* 31, nummer 2, Leiden, p. 81-88.

I.Huussen (2011): 'Zeilend rond de Kaap, per koets door de woestijn en stromend langs Suez. Veranderingen in het reizen naar Indië in de negentiende eeuw'. In: *Indische Letteren* 26, nummer 4, Leiden, p. 167-179.

H. Lintsen (2005): *Made in Holland: Een techniekgeschiedenis van Nederland 1800-2000*. Zutphen: Walburg Pers.

Literatuurgeschiedenis – Romantiek in Nederland (online):
<http://www.literatuurgeschiedenis.nl/lg/19de/literatuurgeschiedenis/lg19003.html>

M. Mathijssen (2013): *Historiezucht. De obsessie met het verleden in de negentiende eeuw*. Nijmegen: Vantilt.

M. Mathijssen (2004): *Nederlandse literatuur in de romantiek 1820-1880*. Nijmegen: Vantilt.

M. McLuhan (1964): *Understanding Media: The Extensions of Man*. London: Routledge & Kegan Paul.

F.C. Oosten (1972): *Schepen onder stoom: de geboorte van het stoomschip*. Bussum: Unieboek.

F. Ruiter & W. Smulders (1996): *Literatuur en moderniteit in Nederland 1840-1990*. Amsterdam: De Arbeiderspers, p. 11-60.

E. Stronks (2013): 'De afstand tussen *close* en *distant*. Methoden en vraagstellingen in computationeel letterkundig onderzoek', In: *TNTL* 4, jaargang 129, p. 205-214.

T. Vaessens (2013): *Geschiedenis van de moderne Nederlandse literatuur*. Nijmegen: Vantilt.

Woordenboek der Nederlandse Taal (online):
<http://gtb.inl.nl/iWDB/search?actie=article&wdb=WNT&id=M066816&lemma=stoomen&lemwrdsrt=%20Ww>

A. van der Woud (2006): *Een nieuwe wereld: het ontstaan van het moderne Nederland*. Amsterdam: Bert Bakker.