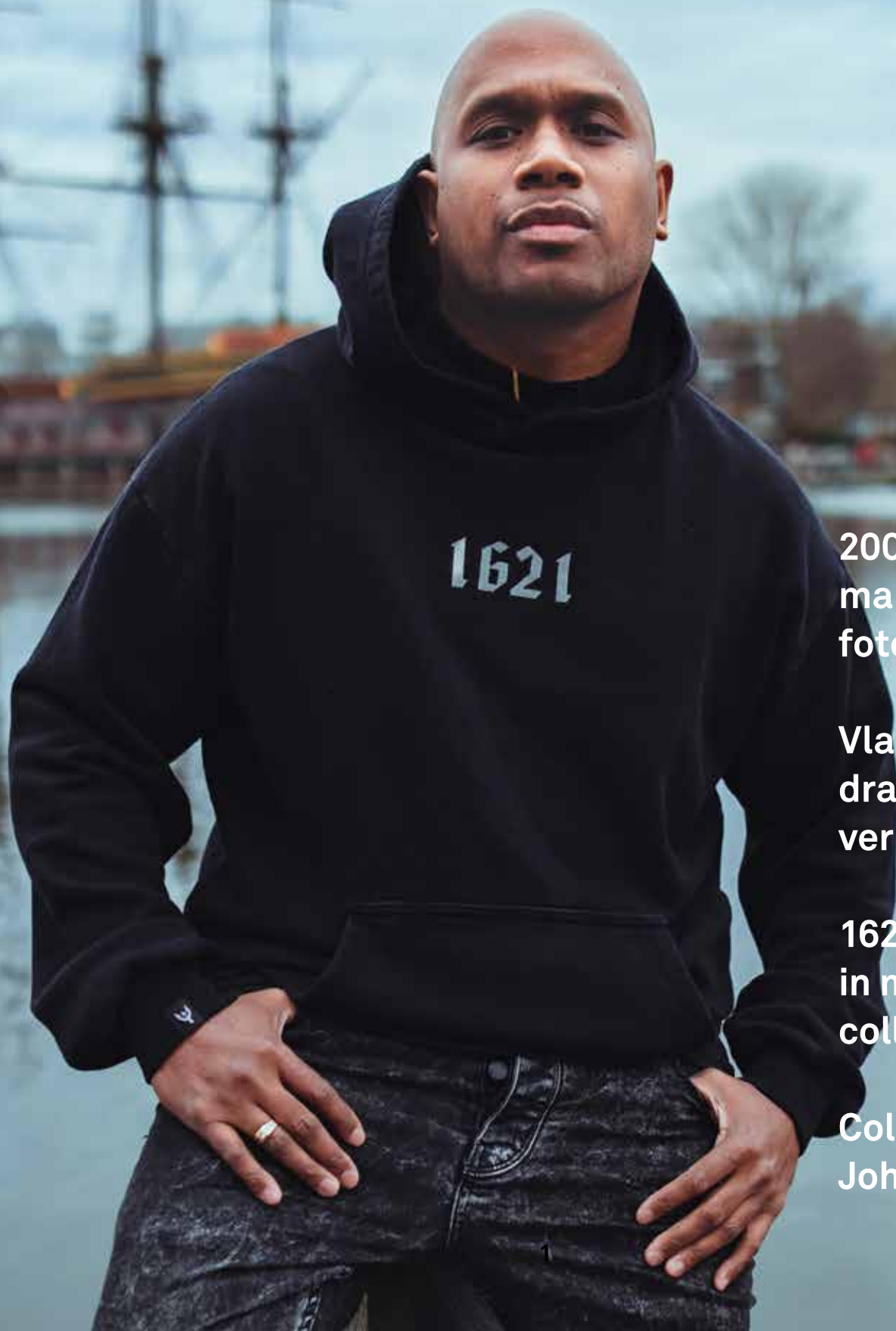


jaargang 49, juni 2022

zeemagazijn

het scheepvaart **national maritime** museum



200 duizend
maritieme
foto's

Vlaggen als
dragers van
verhalen

1621-trui
in museum
collectie

Column
Johan Fretz



Museum van jou

Michael Huijser
algemeen directeur



foto: Julie Blik

Voor je ligt weer een fonkelnieuwe editie van *Zeemagazijn*. Boordevol verhalen en portretten van bijzondere mensen die allemaal op hun eigen manier verbonden zijn met Het Scheepvaartmuseum. Vaak heel persoonlijk en openhartig.

Het blijft me raken hoezeer mensen verbonden zijn met objecten, verhalen of plekken uit onze collecties en programmering. De mooie rol die voor ons als museum is weggelegd, heeft alles te maken met die persoonlijke verbindingen en verhalen.

Het is daarbij essentieel altijd nieuwsgierig te zijn naar onze bezoekers. Herkennen zij zichzelf in de verhalen die wij als museum brengen? Bieden we voldoende

'Bieden we voldoende ruimte voor het toevoegen van eigen verhalen?'

ruimte voor het toevoegen van eigen verhalen?

Er zijn verhalen die we met alleen het materiële erfgoed dat we onder onze hoede hebben, niet volledig kunnen vertellen. Daarom is het borgen van immaterieel erfgoed, zoals met *oral history*-projecten, essentieel. Dat is voor ons museum - ook voor de komende jaren - een belangrijke opdracht.

In dit *Zeemagazijn* lees je over mensen die door onze collectie en programma's geïnspireerd worden om hun eigen verhaal toe te voegen. Daarmee zetten we weer een stap op weg naar hetgeen wij willen zijn: echt een museum van jou.

Veel leesplezier!

In dit nummer



6 Verhalen krijgen een stem
Gesprek met Raul Balai, Jennifer Tosch en Eefje Valkema

12 Terug van weggeweest
Het verdwenen NACO-huisje terug naar Amsterdam

18 Ex Voto
24 kleurrijke scheepsmodellen



24 Knowledge by Roots
Eerste '1621-trui' opgenomen in de museumcollectie

26 Museum van jou
Bezoekers aan het woord

30 Fellowships
Inkijkje in recent onderzoek



32 I Love Banda in Jakarta
Museum over de grens

34 Een tekening begint bij mij met woorden
Interview met illustrator Kwennie Cheng

38 Solebay door Franse ogen
Penning in de hoofdrol

41 Ander Licht
Column Johan Fretz

42 Gesignaleerd
In de bibliotheek



44 Twee schijnbare uitersten
LHBTI+ op Zee

48 Een fundering vol verhalen
Reflectie door Esmay Usmany



50 200 maritieme foto's
Nieuwe collectiewebsite en beeldbank

54 Op de agenda
Programmering zomer en najaar 2022

56 Kom aan boord
Steun het museum

58 In gesprek
Leden VNHSM aan het woord

Colofon Zeemagazijn
Het Zeemagazijn is het magazine van Het Scheepvaartmuseum en tevens het ledenmagazine van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum.

Hoofdredactie
Tessa van den Dolder, Marleen Smit, Tim Streefkerk, Joan Teepe

Tekstredactie:
Sophie Verburgh

Vormgeving
Kingsize Creations

Basisontwerp
Thonik

Druk
Koopmans' Drukkerij BV

Aan dit nummer werkten mee
Brechtje van Asperen, Edo Dijksterhuis, Boudewijn Koopmans, Cato Ebeling Koning, Johan Fretz, Marja Goud, Lars de Graaf, Michael Huijser, Lucie van Hulst, Sara Keijzer, Sanne Koch, Hilde Manus-Van der Jagt, Bob van de Poll, Betty van Steenvoorn, Esmay Usmany, Eefje Valkema, Marijn Versteegen, Jeroen van der Vliet, Koos de Wilt, Erwin van Delden, Diederick Wildeman, Bart Lahr

Met dank aan
Yue Gao, Li Jialu, Keltow Patch, Kyrik Patch, John Knol, Gabriëlle van Poll-Bakhuizen van den Brink, Ron Grevink, Lukas Eleuwarin, Jennifer Tosch, Raul Balai, Kwennie Cheng, Gijs Hoen, Stella van Heezik

Fotografie
Bart Lahr, Gerard Herinx, tenzij anders vermeld.

Contact
Heeft u vragen of suggesties ten aanzien van de Vereniging Historisch Scheepvaartmuseum? Neem dan contact op per e-mail via vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl

Adres
Het Scheepvaartmuseum,
Postbus 15443, 1001 MK Amsterdam
zeemagazijn@hetscheepvaartmuseum.nl



Zeemagazijn is gedrukt op FSC-gecertificeerd papier. FSC (Forest Stewardship Council) is een internationale organisatie die verantwoord bosbeheer stimuleert. FSC stelt wereldwijde standaarden voor bosbeheer op, met daaraan gekoppeld een keurmerk.



Verhalen krijgen een stem

Een museum vertelt verhalen. Niet alleen over de geschiedenis van objecten en over de geschreven bronnen in de collectie maar juist ook die verhalen waarvan de bronnen in de collectie ontbreken. Hoe geef je die verhalen een stem? Onder meer door nauw samen te werken met partners van buiten de museummuren. Het Scheepvaartmuseum maakt hier – letterlijk – ruimte voor vrij. Zo presenteert het vanaf juli 2022 de installatie *Decoding the Atlantic World*. Naar aanleiding van dit project sprak Koos de Wilt met Raul Balai, Jennifer Tosch en Eefje Valkema over het project en over hun samenwerking, over welke verhalen musea kunnen vertellen en hoe dit verandert door de tijd.

door Koos de Wilt

'Het Scheepvaartmuseum acht partners onmisbaar voor het museum en voor het vertellen van nieuwe verhalen. Zo werken we via Sites of Memory met Raul Balai, actief als hedendaagse kunstenaar en als conservator die kunstenaarsbetrekt bij tentoonstellingen', aldus Eefje Valkema, hoofd Programma & Publiek bij Het Scheepvaartmuseum. 'Het museum vindt het belangrijk niet alleen verborgen verhalen te vertellen zoals die door kunstenaars als Raul en Jennifer belicht worden. Maar ook door zelf mee te veranderen in de verhalen die wij vertellen. En dat doen we in deze samenwerking'.

Eefje Valkema: 'Het dominante beeld van de VOC was lange tijd dat van een handelscompagnie, en veel minder een beeld van geweld, zoals oorlogsvoering of slavernij. De vraag is nu of de handel al het geweld wel kon rechtvaardigen.'

‘Weten wat er nu speelt is ook een belangrijke taak van een historisch museum’

Eefje Valkema, hoofd Programma & Publiek

Als je zo'n vraag vanuit internationaal perspectief bekijkt, dan blijkt ineens dat de VOC internationaal bijvoorbeeld veel meer geassocieerd wordt met oorlogsvoering en geweld dan in Nederland. Bij de opstelling *Republiek aan Zee*, waar we aan de hand van vijftig objecten het verhaal vertellen van de Republiek in de zeventiende en achttiende eeuw, zeggen we heel expliciet: geen handel zonder oorlog. Dat zijn begrippen die rondom de geschiedenis van de VOC bij elkaar horen.'

Voordat Valkema vier jaar geleden bij Het Scheepvaartmuseum aan de slag ging, werkte ze bijna zeven jaar bij het Tropenmuseum - onderdeel van het Nationaal Museum van Wereldculturen. 'Daar ging het toen ook al over thema's als inclusie en diversiteit. Maar ik weet nog dat ik rondom de tentoonstelling *Zwart en Wit* in 2014 voor het eerst van een Surinaamse collega hoorde dat ze zich nooit gemakkelijk had gevoeld bij het Sinterklaasfeest of het fenomeen Zwarte Piet. Ik herinner me nog hoe dat gesprek letterlijk mijn ogen opende voor andere verhalen die we als musea moeten aanhoren en doorvertellen. Ik ben opgeleid als historica, deed de master 'De Gouden Eeuw van Amsterdam'. Daar werd het slavernijverleden primair behandeld in dienst van de handelscompagnie en niet als onderwerp op zichzelf. Ook ontbrak de aandacht voor de doorwerking van het slavernijverleden. In de gesprekken met de stagairs van nu merk ik hoe dat enorm is veranderd, nu is er meer focus op de impact van het maritieme verleden.'

Over *Decoding the Atlantic World*

Vanaf juli 2022 presenteert het museum tijdelijk een installatie, gebaseerd op de theatrale voorstelling en stadswandeling *Future for the Past*, en de film die daarover in december 2021 werd gelanceerd in

Het Scheepvaartmuseum. In de opstelling staan het gedeelde koloniale verleden en onderbelichte geschiedenissen centraal. Het museum werkt daarbij samen met Jennifer Tosch van Sites of Memory en met kunstenaar Raul Balai. Deze presentatie is onderdeel van een serie op weg naar een nieuwe opstelling over de Atlantische wereld.

‘Ik wil het verhaal compleet maken’

Jennifer Tosch, medeoprichter van de Sites of Memory Foundation

'Toen ik in 2012 in Amsterdam een cursus in postkoloniale geschiedenis deed, bemerkte ik het gebrek aan bewustzijn van de geschiedenis van de zwarte bevolking in Nederland', zegt Jennifer Tosch. Zij kreeg nationale bekendheid als de eerste spreker bij de demonstratie op de Dam na de dood van George Floyd in de Verenigde Staten. Tosch is oprichter van de Black Heritage Tours, lid van het Mapping Slavery Project en medeoprichter van de Sites of Memory Foundation. In Amsterdam maakte ze twee verschillende tours langs de zichtbare sporen van het slavernij-

verleden: een stadswandeling rondom de Dam en een boottocht over de grachten. Deze Black Heritage-tour per boot is in 2019 opgenomen in de randprogrammering van het Holland Festival. Daarnaast kwamen er ook soortgelijke tours in Brussel en in New York.

Met Sites of Memory (SoM) organiseert Tosch activiteiten rondom ons gedeeld cultureel erfgoed en de verborgen en ondervetegenwoordigde verhalen van Nederland en de voormalige koloniën. En dat was nodig, vindt de historica. 'Bij mijn onderzoek viel me op dat het vooral ging over de glorie van de Gouden Eeuw. Er overheerste de idee dat er hier in Nederland geen slavernij bestond.' Daar moest verandering in komen, vond Tosch. 'Mijn Surinaamse voorouders zijn nog geboren op een plantage en

emigreerden in de jaren zestig naar de VS. Ik werd geboren in Brooklyn, New York en studeerde aan de Universiteit van Californië in Berkeley en aan de Universiteit van Amsterdam, waar ik een masterstudie deed in Heritage and Memory Studies. Om de verborgen koloniale geschiedenis ook een plek te geven, richtte ik in 2013 Black Heritage Tours op en ging ik onder andere samenwerken met Het Scheepvaartmuseum met de tentoonstelling *Zwarte Bladzijde*. Als je niet beide kanten of verschillende perspectieven begrijpt, dan is het dominante verhaal van Nederland incompleet. Daarbij speelt wederzijds begrip en vertrouwen een grote rol. Vertrouwen opbouwen is iets waar je de tijd voor moet nemen, maar inmiddels zijn we erin geslaagd om mooie initiatieven te ontwikkelen. Dat hebben we samen gedaan.'



foto: Jan Willem Kaldenbach

'Wat recent sterk ontwikkeld is in ons museum is bijvoorbeeld hoe wij omgaan met het VOC-schip dat hier voor het museum ligt, en de vragen en discussies die dat schip oproept', zegt Eefje. Vroeger schoten we nog wel eens in een kramp als we werden benaderd voor maatschappelijke vragen over het schip of een film erover. Een belangrijke kentering in ons denken vond plaats in 2020 naar aanleiding van Black Lives Matter, dat was toevallig ook net in de periode dat het schip voor groot onderhoud naar de werf zou gaan. We hebben toen besloten dat als het schip terugkwam we een rol zouden nemen en het debat erover agenderen en met het publiek in gesprek gaan over de rol van dit schip, bijvoorbeeld met het project 'Jij aan het roer'. Die instelling maakt ons museum veel relevanter. Wij kunnen met het schip én met onze collectie meer context geven aan de debatten die nu in de maatschappij spelen. Ook hoe we met ons kenniscentrum daar de nuances in kunnen aanbrengen. Sterke samenwerkingen, zoals die rondom de installatie *Decoding the Atlantic World* helpen het museum hierin enorm verder.'

'We zijn er niet voor om propaganda te maken, maar we moeten ook erkennen dat we niet neutraal zijn'

Vlaggen als dragers van verhalen

Raul Balai, Beeldend kunstenaar bij Sites of Memory

Deze zomer maakt beeldend kunstenaar Raul Balai (1980) voor Het Scheepvaartmuseum en met Sites of Memory een serie vlaggen die kunnen helpen inzicht te krijgen in hoe ons koloniale verleden doorwerkt in het

heden en ons beeld voor de toekomst. Balai is beeldend kunstenaar, tentoonstellingsmaker en ontwerper. Samen met de Zuid-Afrikaanse kunstenaar Jarrett Erasmus maakte hij eerder al een serie vlaggen voor een voorstelling *Future for the Past*, over het gezamenlijke koloniale verleden van Nederland en Zuid-Afrika. 'Vlaggen spelen een uitgesproken rol in het kolonialisme en de natie staat', zegt Balai. 'En juist ook in de scheepvaart spelen vlaggen een

belangrijke rol. Ze zijn een vorm van communicatie, van signalen en van identiteit. Met vlaggen vertellen we wie we zijn en willen zijn. Met vlaggen kun je ook verhalen vertellen die niet verteld kunnen worden omdat er geen objecten en geschreven bronnen bewaard zijn gebleven. Voor de installatie willen we onder andere een interactie aangaan met het VOC-schip en de VOC-vlag. Daarin ligt heel veel geschiedenis verborgen die we kunnen ontrafelen.'



De replica van de Oost-Indiëvaarder *Amsterdam* in het dok in 2021, foto: Damen Shiprepair Amsterdam

'Wij kunnen met het schip én met onze collectie meer context geven aan de debatten die nu in de maatschappij spelen'



Hier achter het Centraal Station staken ooit vijftien steigers enkele tientallen meters vanaf De Ruijterkade het IJ in. Op steiger 7 stond tot 2004 het Minangkabause Huis of NACO-huisje, foto: Fotomuseum Rotterdam

Terug van weggeweest

Het verdwenen NACO-huisje terug in Amsterdam

Zeventien jaar was het verdwenen uit het stadsbeeld. Nu is het terug, aan het IJ achter Amsterdam Centraal, een paar honderd meter oostelijker dan waar het ooit stond; het huisje waar decennialang passagiers kaartjes kochten om aan boord te gaan van een van de veerboten. Het Scheepvaartmuseum onderzoekt samen met Stadsherstel en een aantal culturele instellingen in het oostelijk deel van Amsterdam de mogelijkheden om het NACO-huisje te betrekken bij de plannen voor de Cultuur Ferry en er een culturele informatieplek van te maken.

door Koos de Wilt



Vanaf de steiger waarop het NACO-huisje stond, konden passagiers kaartjes kopen om aan boord te gaan van forensenboten naar onder meer Lemmer, Kampen, Zwolle en Marken, foto: Stadsarchief Amsterdam

Niets herinnert nog aan de bijna veertig beurtvaart-diensten met passagiers en lading die hun steigers hadden achter station Amsterdam Centraal. Het was een plek waar het altijd krioelde van de mensen en waar vijftien steigers enkele tientallen meters vanaf de De Ruijterkade het IJ in staken. Duizenden mensen per dag, onder wie in 1946 ook de Britse premier Winston Churchill en koningin Wilhelmina, kwamen op deze plek aan wal of vertrokken er vandaan naar andere plaatsen in het land. Inmiddels is het hier nog steeds druk, zij het compleet veranderd, met wandelaars, fietsers en automobilisten die over elkaar heen buitelen in en rond het treinstation. Maar er is ook iets teruggekomen: een steigerhuisje dat achttien jaar geleden nog op steiger 7 achter het station stond, vlak naast waar nu de pont naar Buiksloterweg vertrekt. In 2004 moest het Rijksmonument echter plaatsmaken voor de uitbreiding van het Centraal Station, de Noord/Zuidlijn, het busstation en de ondergrondse fietsenstalling. En dus werd het NACO-huisje weggesleept; overgeva-

naar een werf in de Isaac Baarhaven in Zaandam. Daar wachtte het zeventien jaar op geld voor de nodige restauratie en een nieuwe bestemming.

Vorig jaar was het zover, en het werd een spektakel dat de nationale pers haalde: een compleet huisje werd hangend aan staalkabels over het IJ naar huis gevaren. Nu staat het aan de oostkant van de De Ruijterkade, naast een nieuwgebouwde pontfuik voor de veerdienst naar het IJplein in Amsterdam-Noord. En weer staat het op een plek waar mensen van hot naar her op weg zijn. Maar ditmaal is het steigerhuisje een oase van rust, in een zogenoemde shared space, een plek waar fietsers en wandelaars, tienduizenden bezoekers per dag, zonder verkeersborden en stoplichten, kriskras door elkaar hun weg weten te vinden naar de stad. Een rustpunt is het geworden, dit houten gebouwtje van zo'n 140 vierkante meter, op betonnen palen, dat weer een vergelijkbare functie heeft gekregen als het decennialang had.

Amsterdamse School

Guillaume la Croix (1877-1923) had het huisje in 1919 ontworpen in de stijl van de Amsterdamse School, de bouwstijl die onder meer bekend is van architect Michel de Klerk, die tekende voor gebouw Het Schip en de omliggende Spaarndammerbuurt in Amsterdam. La Croix was geboren in een door en door Amsterdams gezin in de Nieuwmarktbuurt. Zijn vader was timmerman en later opzichter bij de gemeente. Guillaume begon zijn carrière als assistent-tekenaar bij architect Eduard Cuypers. Daar raakte hij bevriend met Amsterdamse School-architect Jan der Mey, ontwerper van het Scheepvaarthuis. Behalve vanwege het NACO-huisje werd La Croix beroemd als de architect van het gebouw aan de Cornelis Schuytstraat in Amsterdam-Zuid, waarin tot 1973 Het Scheepvaartmuseum was gevestigd en daarna de Amsterdamse vestiging van veilinghuis Christie's. Het steigerhuisje dat La Croix aan de IJ-zijde van het station ontwierp, was bedoeld als kantoor van J.G. Koppe's Scheepsagentuur N.V., later Reederij Koppe, een Nederlandse rederij die tussen 1909 en 1972 voornamelijk actief was in de binnenvaart. Vanaf de steiger waarop het huisje stond, konden passagiers kaartjes kopen om aan boord te gaan van veerboten naar onder meer Lemmer, Kampen, Zwolle en Marken.

Na 1963 werd nog maar een paar jaar gevaren voor toeristen, tot de Noordhollandsche Auto Car Onderneming (NACO) de diensten overnam – vandaar de huidige naam van het huisje. De laatste gebruiker van het huisje was tot 2004 Noord-Zuid-Hollandse Vervoer-Maatschappij (NZH VM), het latere Connexion. Voor het ontwerp van het NACO-huisje zou La Croix zijn geïnspireerd door Finse blokhutten, huizen op Marken en de voorgevels van oudere, voorover hellende grachtenpanden in Amsterdam. Een andere theorie is dat hij zijn inspiratie voor het huisje haalde uit het voormalige Nederlands-Indië. Het Minangkabause Huis, zoals het NACO-huisje oorspronkelijk heette, verwees naar de bouwstijl van de Minangkabauers op Sumatra. Hun traditionele huizen staan op palen en hebben puntige daken die verwijzen naar de opkrukkende hoorns van de karbouw, de waterbuffel. Wat verder opvalt aan het NACO-huisje is de onregelmatige indeling van de raampartijen in de zij- en voorgevel, de diagonale dakgevel en de bouwhoeken met zaagtandmotieven en de houten buffelhoorns op de voorgevel. De door sierlijke kraagstenen gedragen risaliet valt architectuurliefhebbers ook op. Deze vooruitspringende gedeeltes van een gevel werden soms aangebracht ter versteviging van een gebouw, zoals ook bij 's Lands Zeemagazijn. Hier bij het NACO-huisje lijkt het meer voor de sier.



De architect Guillaume la Croix (1877-1923) had het huisje in 1919 deels ontworpen in de stijl van de Amsterdamse School, de bouwstijl van onder andere de Spaarndammerbuurt, tekening J.W. Josseaud (1880-1935), Collectie: Stadsarchief Amsterdam



Het NACO-huisje op 6 mei 2004 gefotografeerd op een drijvend ponton in het IJ onderweg naar tijdelijke onderkomen in Zaandam, foto Stadsarchief Amsterdam, Doriann Kransberg.

Crowdfunding

Met de komst van modernere vervoersmiddelen dan beurtvaartdiensten, verdween ook de functie van het NACO-huisje en kwamen er plannen om het huisje een nieuwe functie te geven in de stad. Zo zou er om het huisje heen een enorme glazen stolp komen met daarin de grootste brasserie van de stad. Het mocht niet zo zijn, aangezien de bedenker van dat plan, ondernemer Frits Fentener van Vlissingen kwam te overlijden waardoor dat idee niet werd uitgevoerd. Woningcorporatie Ymere nam het huisje even voor de woningcrisis over en toen bleef het een tijd onduidelijk wat er mee moest. Tot in 2016 Stadsherstel Amsterdam een crowdfundingactie startte om het pand te kopen en op te knappen. Toen de voormalig wethouder van de gemeente Amsterdam

Hans Gerson vroeg of de vereniging zich wilde inspannen om dit zeer zeldzame huisje te herplaatsen, kwam Stadsherstel in actie. 'Vooral met bijdragen van de Vrienden van Stadsherstel is het gelukt', zegt Gijs Hoen, senior projectleider van Stadsherstel. 'In totaal brachten we zo'n 100.000 euro bij elkaar. En dankzij donateurs, fondsen en de gemeente Amsterdam konden we het huisje overnemen en kon de restauratie van het casco plaatsvinden. Een idee was om het tijdelijk in Noord neer te zetten, maar beter was het om het huisje cadeau te doen aan de stad. Die omarmde het idee.'

Stadsherstel bestaat sinds 1956 en sinds de oprichting ziet de organisatie het als haar taak de geliefde stad te behoeden voor sloop en verval. Hoen: 'Daar was alle reden voor, aangezien het stadsbestuur in die tijd de stad wilde transformeren in een moderne stad zonder de oude infrastructuur en de half vervallen gebouwen uit het verleden. Gelukkig is het tijdsgekeerd en zijn veel Amsterdammers hun cultureel erfgoed gaan koesteren. Inmiddels hebben we al meer dan 750 monumenten gered binnen een straal van 45 kilometer rondom Amsterdam. Stadsherstel zorgt ervoor dat de panden met kennis van zaken worden gerestaureerd, onderhouden en opengesteld zodat iedereen kan genieten van de stad.'

Ook het NACO-huisje is gered door de inspanningen van Stadsherstel. 'Het was een behoorlijke klus', zegt Hoen. 'De isolatie moest verbeterd worden, het verrotte hout worden vervangen, de ornamenten moesten geschilderd en het huisje moest worden ontdaan van schimmel en asbest. De trap in Amsterdamse schoolstijl wordt geïnstalleerd en de dakbedekking is ook weer aangebracht. De restauratie duurde een jaar en het huisje kan er na de restauratie weer een tijd tegenaan. Mooi is ook dat het weer een functie krijgt die recht doet aan het verleden: hier komt een culturele veerdienst die bezoekers aan de stad naar culturele locaties brengt.'

‘Mooi is ook de intentie om het huisje weer een functie te geven die recht doet aan het verleden'

De Cultuur Ferry

'De Cultuur Ferry gaat naar verwachting volgend jaar varen naar Het Scheepvaartmuseum en naar andere culturele instellingen in de stad, zoals het Joods Cultureel Kwartier', zegt Michael Huijser, algemeen directeur van Het Scheepvaartmuseum. 'Van de VriendenLoterij ontvingen we een cheque van 575.000 euro zodat we deze klimaat-neutrale rondvaartverbinding in het gebied rond de Plantage en het Oosterdok in Amsterdam kunnen realiseren. Met de Cultuur Ferry willen we onze bezoekers stimuleren om te kiezen voor duurzaam vervoer over het water. Juist in Amster-

dam zijn het water en het cultureel erfgoed al eeuwenlang nauw verbonden. Vanaf het water kunnen onze bezoekers de verhalen van toen, nu en de toekomst beter begrijpen en ervaren. Via de VriendenLoterij Cultuur Ferry laat ons museum het publiek kennismaken met bekende en minder bekende bezienswaardigheden van dit deel van de stad, een oase waarin cultuur en natuur hand in hand gaan. Het idee is dat culturele dagjesmensen vanuit het Centraal Station zó op de duurzame vaarverbinding stappen en de stad gaan verkennen. Zo is een dagtrip in Amsterdam leerzaam, leuk én duurzaam.' Huijser benadrukt dat de Cultuur Ferry niet alleen een initiatief is van Het Scheepvaart-

museum. 'We werkten daarvoor samen met Artis & Micropia, Buurtnetwerk de Plantage, Expeditie Oosterdok, Hermitage Amsterdam, Hortus Botanicus Amsterdam, Joods Cultureel Kwartier, Museum van de Geest | Outsider Art, Luther Museum, Nemo Science Museum, Museum Het Rembrandthuis, Port of Amsterdam, Stadsherstel en Verzetsmuseum Amsterdam. Het is echt een project waarbij Amsterdammers en Amsterdamse instellingen de handen ineen hebben geslagen om te zorgen dat de schoonheid van de stad optimaal tot zijn recht komt.'

ex voto

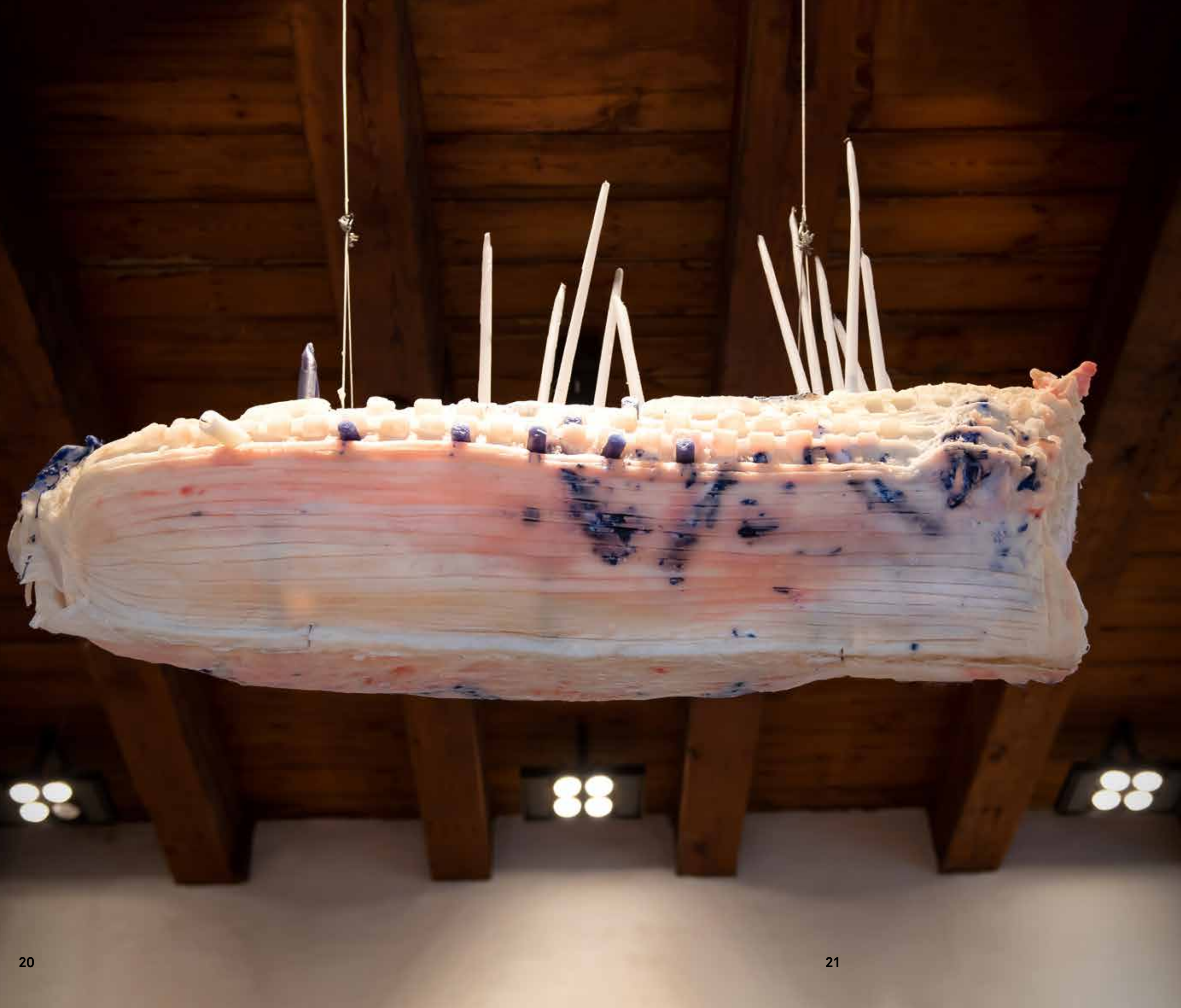
Wie Het Scheepvaartmuseum binnenkomt, ziet ze gelijk: de kleurrijke scheepsmodellen aan het plafond. Ze maken deel uit van het kunstwerk *Ex Voto* van Folkert de Jong, dat sinds februari op verschillende plekken in het museum is te zien. In totaal zweven er 24 gekleurde scheepsmodellen van kaarsvet als een armada door het gebouw.



Het kunstwerk is gebaseerd op zo-
genoemde kerkscheepjes die in veel
kerkgebouwen langs Europese kusten
te vinden zijn. De titel *Ex Voto* verwijst
naar het gebruik in de katholieke kerk
om bij herstel van een ernstige ziekte
of redding van een (scheeps)ramp een
belofte (ex voto) te doen door als dank
een beeldje, schilderij, plaquette of
een scheepsmodel te schenken. Ook in
protestantse kerken zijn kerkscheepjes
te vinden. Daar verwijzen ze meer naar
de gemeenschap en het werk van de
kerkgangers van de specifieke kerk.

Het Scheepvaartmuseum heeft in zijn
collectie ook twee kerkscheepjes, één
uit de zestiende en één uit de zeven-
tiende eeuw. Folkert de Jong liet zich
inspireren door dergelijke modellen.
Zijn scheepsmodellen zijn gemaakt van
paraffine in verschillende kleuren. Op
het dek staan offerkaarsen als masten,
die verwijzen naar de vergankelijkheid
van het leven.

Tot en met 6 november 2022
zijn deze gekleurde scheepjes
te zien in het restaurant,
de winkel, de foyers noord,
oost en west en in de entree van
Het Scheepvaartmuseum.





Knowledge by Roots

Eerste '1621-trui' opgenomen in de museumcollectie

1621 is het jaar waarin de West-Indische Compagnie (WIC) werd opgericht en Jan Pieterszoon Coen de Banda-eilanden aanviel. Dit gegeven inspireerde Lukas Eleuwarin een kledinglijn te ontwerpen met dit jaartal erop. Lukas sprak over het oprichten van zijn streetwear-merk 'Knowledge by Roots', over zijn familiegeschiedenis en over zijn connectie met Het Scheepvaartmuseum. 'Molukkers zijn verhalenvertellers,' zegt Lukas. Met dat in het achterhoofd heeft hij zijn merk opgericht, precies 400 jaar na 1621. Het eerste exemplaar van de 1621-trui is opgenomen in de collectie van Het Scheepvaartmuseum.

door Marijn Versteegen

In 2021 richtte je Knowledge by Roots op, was je daarvoor al lang bezig met jouw geschiedenis?

'Al van kleins af aan heb ik mij in geschiedenis verdiept, vooral nadat ik voor het eerst Indonesië had bezocht. Daar sprak ik regelmatig met familie over het verleden. In Nederland hou ik me bezig met culturele overdracht, bijvoorbeeld door een dansgroep waar ik in zit. We praktiseren de Molukse krijgersdans 'Tjakalele', waarbij traditioneel gezien één leidende danser in de groep is, de *kapitan*. Op deze manier ben ik mij al jaren aan het verdiepen in erfgoed, geschiedenis, cultuur en identiteit.

In augustus 2019 werd ik gevraagd door *TIFA* magazine voor een interview. *TIFA* is een Nederlands-Moluks magazine. Na dit interview ging er een balletje rollen en werd ik gevraagd voor de podcast *Molukse Dialogen* en werkte ik mee aan het boek *Banda: De genocide van Jan Pieterszoon Coen* van Marjolein Pagee. Door het magazine *Vice* werd ik

geïnterviewd over Molukse wijken. Steeds meer mensen gingen mij ook volgen op sociale media, voornamelijk Instagram. Ik ontving veel berichten van mensen die mij aanspoorden meer te doen met mijn kennis over de Molukse cultuurgeschiedenis. Toen dacht ik: wat kan ik doen? Welke kennis heb ik, welke interesses en welke diploma's? Ik heb ooit mijn vmbo-diploma metaalbewerking behaald en werk nog steeds in die industrie. Maar ik heb ook een mbo-diploma in mode en design, waar ik graag nog iets mee wilde doen. Ik besloot dat te combineren met de kennis die ik had opgedaan over mijn achtergrond.'

Wat was je motivatie om een kledingmerk op te richten?

'Voordat ik begon met Knowledge by Roots, zat ik heel lang niet lekker in mijn vel. Ik woon al drie jaar weer bij mijn moeder, mijn vader leeft niet meer. Veel mensen binnen de Molukse gemeenschap hebben een harde op-

voeding gehad, haast militair. Dat is ook niet gek als je bedenkt dat onze opa's militairen in het KNIL waren. Zij liepen met onverwerkte trauma's die ze vervolgens overdroegen aan hun kinderen. Mijn vader voedde mij ook op met harde hand, hij was erg streng. Zijn trauma's hadden weer invloed op mij. Dit zijn echt intergenerationale trauma's.

Mijn vader leeft al negen jaar niet meer, wij als gezin hebben tien jaar lang mantelzorg gedragen voor hem. Drie jaar na zijn overlijden ging mijn relatie uit. Het was een hele heftige periode waarin ik helemaal op mijzelf werd teruggeworpen en een half jaar in een burn-out belandde. Mijn therapeut raadde aan te onderzoeken wat ik nou écht wilde doen met mijn leven. Ik ging daardoor nadenken over wat ik allemaal zelf heb meegemaakt. Mijn merk is mede hieruit voortgekomen. Ik haal zoveel energie uit dit project, het zorgt ervoor dat ik verbinding met mijn roots voel en op die manier ook mijzelf leer kennen.'

‘Wat mij betreft mag het schip dus blijven, zolang het perspectief van mensen wier voorouders ongewenst op zo’n schip zaten maar goed belicht wordt’

Hoe heb je dat aangepakt?

'Ik besloot al gauw dat ik een street-wear-merk wilde oprichten. Deze kleding wordt bij uitstek gedragen door jeugd en jongvolwassenen, de generatie van nu. Zij zijn de toekomst en kunnen het verschil maken, daarom is het zo belangrijk om juist bij deze groep bewustzijn te creëren. Bij Knowledge by Roots werk ik samen met creatief directeur Dave Masbaitoeboen.

Een missie is belangrijk om een merk onderscheidend te maken. Een sterke missie zorgt ervoor dat mensen trouw zijn aan je merk. In het verlengde daarvan vind ik het ook heel belangrijk om duurzaam te produceren, mijn product moet bijdragen aan een gezonde maatschappij. Als je een trui koopt, betaal je voor de kwaliteit van het materiaal, het ontwerp én het merk. Je moet als dra-ger achter het volledige plaatje staan.

De missie van Knowledge by Roots is het delen van kennis, bewustzijn creëren en daarmee gemeenschapszin. Mijn omgeving en online volgers zeiden dat ik kennis heb die ik zou moeten delen. Daarom wilde ik iets doen met ‘knowledge’. Omdat mijn kennis voornamelijk over de Molukse cultuurgeschiedenis gaat, koos ik voor Knowledge by Roots. Als jij dit merk draagt gaat het om jouw verhaal. Wat is jouw kennis en wat kun je uitdragen? Mijn hoop is, dat als je iemand ziet die een Knowledge by Roots trui draagt, dat je denkt: ik kan met hem verhalen uitwisselen. Het hoeft dan ook geen discussie te zijn, maar een dialoog.'

Waar staat editie 1621 voor?

'1621 is een jaartal dat eigenlijk voor iedereen ter wereld belangrijk is. Door 1621 letterlijk zichtbaar te maken in het straatbeeld, hoop ik dat mensen gaan opzoeken waar het voor staat en wat er toen gebeurd is. Het is onderdeel van thema's die de laatste

jaren veel meer aan bod komen, zoals dekolonisatie, Black Lives Matter en de Zwarte Piet-discussie. Mensen die zich hiermee verbonden voelen gaan zich steeds meer profileren in de maatschappij, ook witte mensen. Dit vind ik ontzettend goed en belangrijk. Luister naar elkaar en toon begrip, op die manier vormen we een inclusieve en verbonden maatschappij.

Knowledge by Roots is niet per se een Moluks merk, maar hopelijk iets waar iedereen zich in kan vinden. Mijn verhaal is Moluks en het logo ook. Het jaar 1621 was een keerpunt. Mijn voorouder Raja Waer verliet de Banda-eilanden voordat Jan Pieterzoon Coen er genocide pleegde, en ging richting de Kei-eilanden. Hij vestigde zich in het dorp Dian en woonde op de heuvel Bukit Ohoiren. 1621 was vorig jaar 400 jaar geleden, een belangrijke mijlpaal. Het logo van het merk is een Molukse drietandspeer, waarmee mijn voorouders tegen de VOC hebben gevochten op de Molukse eilanden Ceram en Saparua.'

Hoe ben je in contact gekomen met Het Scheepvaartmuseum?

'Op Instagram had ik gereageerd op een post van Beyond Walls, die voor Museumnacht een project deden met Het Scheepvaartmuseum omtrent het VOC-schip. Ik had al eerder aan een project van hen meegedaan, met de dansgroep waar ik in zit. Dat was toen een filmopname met betrekking tot zeventig jaar Molukkers in Nederland. Ze vroegen of ik naar het museum wilde komen om een interview te doen waarin ik mijn mening gaf over het schip. Ik twijfelde, omdat ik normaal zelden mu-sea bezoek, maar mijn vrienden spoor-den mij aan om te gaan. Toen dacht ik, waarom doe ik dan niet een sample van mijn trui aan?

In het museum was het druk, dus dwaalde ik een beetje rond. Nadat ik

op het schip was geweest voelde ik me haast misselijk, ik vroeg mij af hoe mensen zich hadden gevoeld op dat schip. Beyond Walls was buiten al wat mensen aan het interviewen, maar toen ik aankwam namen ze mij meteen mee naar binnen, waar een hele installatie aan lichten en camera's klaarstond. De laatste vraag van het interview was: 'Wat vind jij dat er met het schip moet gebeuren?' Mijn beleving op het schip was heftig, de geschiedenis ervan is niet enkel rozengeur en maneschijn. Maar het is wél de geschiedenis van Nederland, Indonesië en de wereld. Wat mij betreft mag het schip dus blij-ven, zolang het perspectief van men-sen wier voorouders ongewenst op zo'n schip zaten maar goed belicht wordt.

Tijdens mijn interview kwamen steeds meer mensen nieuwsgierig eromheen staan, waaronder conservator Tim Streefkerk. Na het interview sprak hij mij aan en zei dat hij geïntrigeerd was door mijn trui. Ik gaf aan dat ik pas net was begonnen met het merk en verder nog niks had. We spraken af contact te houden en toen de eerste volledig door mij en mijn partners goedgekeurde trui af was, heb ik die aan het museum geschonken. Het is een enorme eer dat de trui nu in de museumcollectie is opgenomen.'

Kunnen we in de toekomst nog meer van je gaan horen?

'Na ‘1621’ komen nog zeker ook andere edities. Ik zit nu nog volop in het proces van deze eerste editie, maar ga tegen die tijd gewoon nadenken over welk verhaal ik dan wil vertellen. Misschien ga ik wel een samenwerking aan met een muzi-kant of met kunstenaars. Kleding zegt iets over je identiteit, het straalt uit wie je bent. Tim had mij al zien lopen in het mu-seum en was geïntrigeerd, het heeft zo moeten zijn dat ik hem daar tegenkwam en op die manier een nog groter podium voor het verhaal heb kunnen krijgen'.



Museumnacht 2021, foto: Twycer

Jij aan het roer en Beyond Walls

Tim Streefkerk: 'Het Scheepvaart-museum is dit jaar actief het gesprek aangegaan met het publiek. De cen-trale vraag daarbij is wat betekent het om uit te kijken op de replica van een VOC-schip? De komende tijd zijn er daarnaast organisaties en kunstenaars in huis die op de replica reflecteren en bezoekers erover bevragen. Zo willen we in 2022 tot een vollediger en meer-stemmig verhaal komen dat aan boord van het schip wordt verteld.

Wij zijn een nationaal museum in een wereldstad. Hier laten we zien hoe de Nederlandse geschiedenis verbonden is met water. We zijn ons ervan bewust dat een deel van die maritieme geschie-den is ook een koloniale geschiedenis is. Dat brengt verantwoordelijkheid met

zich mee: hoe zorgen we dat we meer-stemmig zijn in onze verhalen en dat iedereen zich hier welkom voelt? Hoe maken wij het museum zo inclusief en toegankelijk mogelijk?

Tijdens Museumnacht 2021 vond op het schip een interventie plaats van Beyond Walls. Ze plaatsten het schip letterlijk in een ander licht. Zij gingen op zoek naar de betekenis van het schip bij de bezoekers van Museum-nacht. Voor wie heeft het schip (geen) waarde en waarom? Welke stemmen zijn te vinden aan boord en welke verhalen ontbreken?'

Hedendaagse reflecties op het verleden

'Het Scheepvaartmuseum probeert niet alleen de Nederlandse maritieme geschiedenis te verzamelen, maar ook vast te leggen hoe deze maritieme geschiedenis mensen tegenwoordig

inspireert. Met zijn merk en de kleding-lijn 1621 brengt Lukas verschillende elementen uit de Nederlandse mari-tieme geschiedenis samen: het jaartal verwijst naar de moordcampagne van Jan Pieterzoon Coen tegen de bewoners van de Banda-eilanden, maar 1621 is ook het jaar waarin de West-Indische Compagnie werd op-gericht. Het is een duidelijk voorbeeld van de manier waarop de soms con-fronterende en pijnlijke Nederlandse maritieme geschiedenis tegenwoordig mensen aan het denken zet. Kleding is bij uitstek een middel waarmee je als drager jouw identiteit kunt uitdragen. De keuze voor 1621 is in die context veelzeggend. Als conservator van de deelcollectie kunstnijverheid en ge-bruiksvoorwerpen vind ik het belangrijk dit soort voorbeelden van hedendaagse reflecties op het verleden in de collectie op te nemen om zo voor de toekomst te bewaren.'

Museum van jou

Wat vinden de bezoekers van Het Scheepvaartmuseum? Wat brengt hen naar het museum, is hen nog iets opgevallen en wat maakte het meest indruk?'



'De navigatie-instrumenten waren mijn favoriet'



'Grappig om te zien hoe men dacht dat walvissen monsters waren'

'We wilden graag naar Het Scheepvaartmuseum door een podcast die we luisterden over de maritieme geschiedenis van Amsterdam'



'Onze vaders werken op zee, dus zijn we ook geïnteresseerd in verschillende soorten schepen'



foto: Monique Kooijmans



Keltow Patch & Kyrik Patch
(11 en 14 jaar)

Kyrik (14): 'Ik vond het leuk om te zien hoe schepen in het verleden werden gebruikt en hoe men de wereld verkende met verschillende navigatie-instrumenten. Het was ook grappig om te zien hoe men eerst dacht dat walvis-sen monsters waren en later hun spek gebruikte voor energie. Dat vond ik heel interessant'.

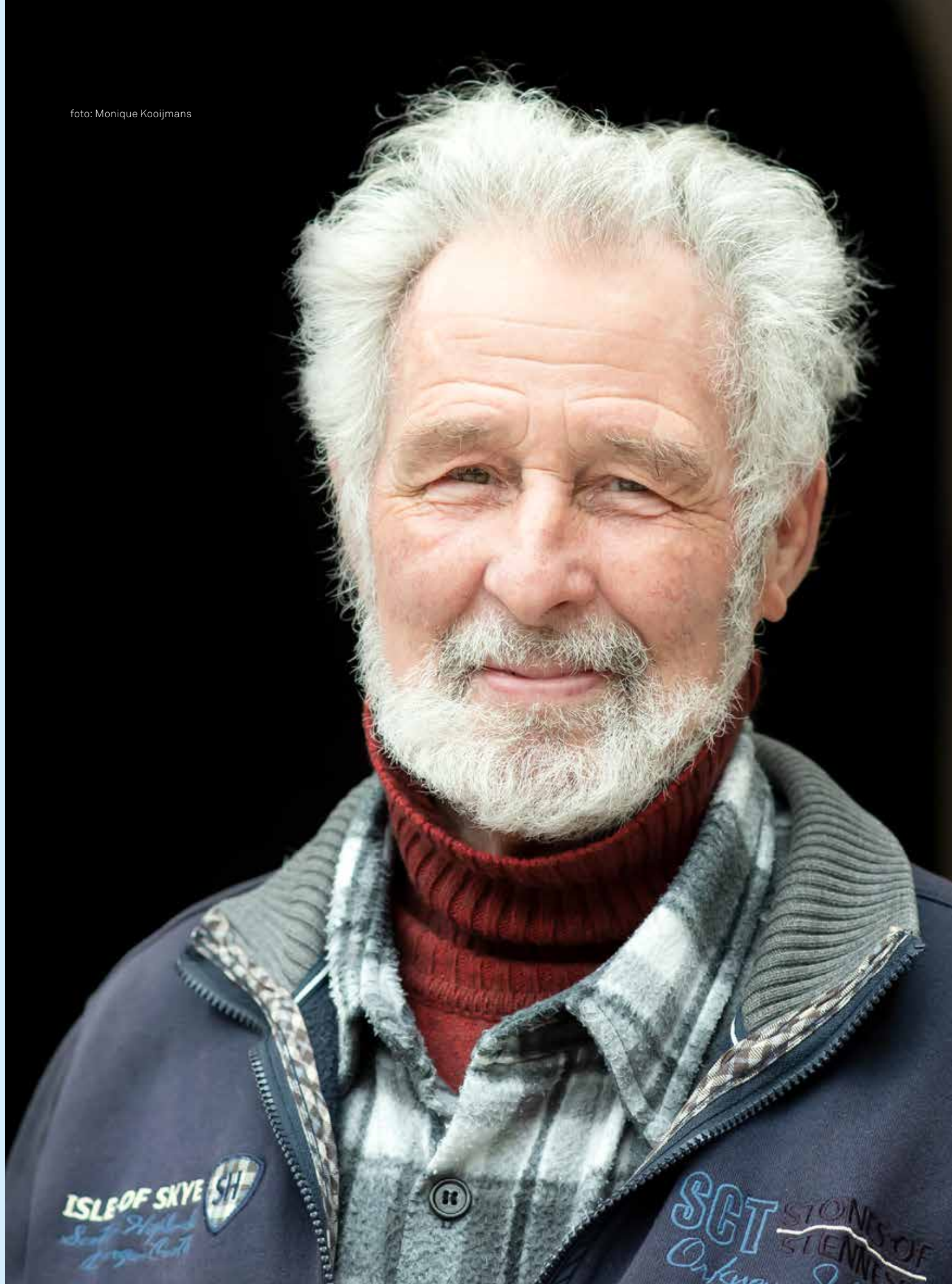
Keltow (11): 'De navigatie-instrumenten waren mijn favoriet. Ze moesten vroeger al deze ingewikkelde instrumenten gebruiken en in de goede richting zetten. Dat was erg ingewikkeld want ze hadden geen modernere apparaten zoals nu. Het was ook gaaf om alle scheepsmodellen te zien'.



Yue Gao & Li Jialu
(beiden 26 jaar)

'We wilden graag naar Het Scheepvaartmuseum doordat we in Frankrijk, waar we wonen, naar een podcast hebben geluisterd over de maritieme geschiedenis van Amsterdam en Nederland. Een museum zoals Het Scheepvaartmuseum is volgens ons heel belangrijk hier in Nederland, omdat het een heel belangrijk deel van de cultuurgeschiedenis van het land laat zien. Daarbij werken onze vaders ook op zee, dus zijn we ook geïnteresseerd in verschillende soorten schepen'.

foto: Monique Kooijmans



‘Wat mij opviel is dat er zoveel strijd is geweest!’

John Knol
(79 jaar)

'Wat mij opviel is dat er zoveel strijd is geweest! Wat is er een hoop geleden: mensen verdronken en werden met pikhaken uit elkaar gereten. Ook in de zestiende en zeventiende eeuw was er narigheid en verdriet, net als nu. Ook toen waren er vrouwen die alleen bleven, jonge weduwen en kinderen die wees waren. Dat zie je ook allemaal terug op de mooie schilderijen van Willem van de Velde & Zoon. Het was in die tijd hetzelfde –eigenlijk is het niets veranderd. Strijd zal er altijd zijn'.

FELLOWSHIPS

Op 25 februari 2022 vond in Het Scheepvaartmuseum weer de Fellowshipsmiddag plaats. Als gevolg van Covid kon deze in 2021 niet doorgaan, daardoor was het nu een goedgevuld programma. Naast Cora van de Poppe en Geke Burger, hun onderzoeken kwamen al eerder in *Zeemagazijn* aan de orde, presenteerden Lars de Graaf en Lucie van Hulst de resultaten van onderzoek dat zij tijdens hun Prof. J.C.M. Warnsinck Fellowship deden. Daarnaast gaf de nieuwe fellow Zhifan Liu een inkijkje in het onderzoek dat zij de komende periode zal gaan doen. De presentaties zijn via de website van Het Scheepvaartmuseum terug te kijken.



foto: Het Scheepvaartmuseum

Fortenbouw en burgerschap in Nieuw-Amsterdam

Lars de Graaf

Over een periode van zes maanden heb ik bij Het Scheepvaartmuseum onderzoek gedaan naar de kolonie van Nieuw-Nederland in Noord-Amerika. Dit onderbelichte stukje Nederlandse koloniale geschiedenis bevat verhalen over het leven aan de *frontier*, Atlantische handelsnetwerken en de impact van Europese politieke spanningen op het koloniale leven.

In mijn onderzoek focuste ik op de grootste stad van de kolonie, Nieuw-Amsterdam. Zoals de naam al suggereert was er een grote mate van Amsterdamse invloed op de ontwikkeling van de stad, een invloed die ook merkbaar was in de burgerlijke cultuur die er rond 1650 begon te ontstaan.

Want hoewel in 1624 als een simpele handelspost gesticht, groeide de stad in slechts veertig jaar tijd uit tot een handelsmetropool met inwoners uit alle windstreken. Tijdens deze transformatie kreeg de burgerbevolking langzaam steeds meer rechten en invloed in de vorm van een stadsraad en burgerrechten, ten koste van de macht van de WIC.

Deze ontwikkeling was echter niet vanzelfsprekend en zou in de beginjaren van de kolonie nog onmogelijk hebben geleken. De WIC hield namelijk vanaf de stichting van Nieuw-Nederland haar kaarten strak tegen de borst, met strenge bestuurlijke regels en een pelshandel die niet toegankelijk was voor private handelaren. Geleidelijk aan moest de compagnie echter erkennen dat ze door financiële tegenslagen, slecht bestuur en tegenvallende migratie de kolonie niet zelfstandig kon besturen. Daarop werd de handel op Nieuw-Nederland stap voor stap vrijgegeven aan private handelaren. Dit zorgde voor meer interesse in de kolonie en vanaf 1647 vertrokken steeds meer mensen naar Noord-Amerika.

De vraag die in mijn onderzoek centraal stond, was of er een verband bestond tussen deze groeiende mate van burgerlijk bestuur en de bouw van fortificaties. Deze vraag kwam voort uit de vondst van een verzoek van directeur-generaal Petrus Stuyvesant uit 1653, dat ik aantrof in het WIC-archief. Daarin vroeg Stuyvesant de burgers van Nieuw-Amsterdam om een financiële bijdrage voor het onderhoud van de bestaande fortificaties en de constructie van een palissade. De WIC had via haar octrooi het monopolie op fortenbouw in de West, dus een dergelijk verzoek riep vragen op. Vragen die er voor zorgden dat ik me ook ging verdiepen in onderwerpen als stadsrechten, burgerschap, handel en fortenbouw, wat uiteindelijk heeft geleid tot interessante nieuwe inzichten. De resultaten van het onderzoek zullen hopelijk gepubliceerd worden in het *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*.



foto: Het Scheepvaartmuseum

De nasleep van de ondergang van de *Van Imhoff*

Lucie van Hulst

Op 19 januari 1942 werd het koopvaardijsschip ss. *Van Imhoff* van de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM), gebombardéerd door een Japans gevechtsvliegtuig voor de kust van Sibolga in voormalig Nederlands-Indië. Aan boord van het schip bevonden zich 62 bewakers, 48 Nederlandse bemanningsleden en 477 geïnterneerde Duitse burgers die werden getransporteerd uit angst dat zij zich tegen de Nederlanders zouden keren in het geval van een Japanse invasie. Na het bombardement verliet de Nederlandse bemanning het schip, terwijl de geïnterneerden nog beneden in het ruim opgesloten zaten. Pas nadat de volledige bemanning het schip had verlaten, kwam een van de Nederlanders terug om de Duitsers uit het ruim te bevrijden. De meeste reddingsboten waren toen al in gebruik genomen. Slechts 65 Duitsers overleefden de ramp.

De *Van Imhoff*-ramp neemt een bijzondere plaats in binnen de Nederlandse herinneringscultuur: na de oorlog was Nederland vooral bezig met de wederopbouw en de *Van Imhoff*-ramp bleef onbekend. Pas in de jaren zestig kreeg de zaak aandacht in Nederland, toen journalist Dick Verkijk in 1965 een tv-documentaire over de *Van Imhoff* maakte voor het programma *Achter het Nieuws*. Hierin interviewde hij overlevenden van de ramp. De VARA verbood Verkijk de documentaire uit te zenden. Later bleek dat de omroep deze beslissing nam in opdracht van de Nederlandse regering. Toen Verkijk vervolgens een artikel over de *Van Imhoff* schreef in *Het Parool*, werd hij bij de VARA ontslagen.

De afgelopen zes maanden heb ik met dank aan het Prof. J.C.M. Warnsinck Fellowship onderzoek gedaan in Het Scheepvaartmuseum naar de ondergang van de *Van Imhoff* en de doofpotaffaire die erop volgde. Er bestaat veel archiefmateriaal over de *Van Imhoff*. Een van de meest opvallende bronnen die ik tegenkwam, was de correspondentie tussen het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken, het Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie RIOD [voorloper van het huidige NIOD - red.] en de Nederlandse ambassade in Duitsland, de instanties die ervoor zorgden dat de ramp decennialang onbekend bleef in Nederland. Op 8 juli 1965 schreef RIOD-historicus Loe de Jong in een brief aan het Ministerie van Buitenlandse Zaken: 'Ook wanneer men achteraf geneigd zou zijn het beleid van de gezagvoerder en de bemanning niet juist te achten, valt het gebeurde in de omstandigheden van het moment toch niet op 1 lijn te stellen met de moedwillige weloverwogen vernietiging van mensenlevens waartoe de nazistaat uit principe overging'. In een radio-interview in 1965 gebruikt VARA-televisiecommissaris Jan Willem Rengelink bijna precies dezelfde woorden om te verklaren waarom de aflevering van *Achter het Nieuws* werd verboden. Hieruit blijkt dat er niet alleen lijntjes liepen tussen de VARA en de Nederlandse regering, maar dat ook het RIOD hier een rol in speelde.

In het vervolgonderzoek voor mijn masterscriptie, ga ik mij richten op de persoonlijke kant van de *Van Imhoff*-ramp. Voor de nabestaanden is het pijnlijk dat hun grootouders werden geïnterneerd vanwege hun 'Duits-zijn'. In de nasleep van de ramp voelden zij zich in naoorlogs Nederland niet op hun gemak om het verhaal over de *Van Imhoff* te vertellen. Eerdere gesprekken met de nabestaanden inspireerden mij tot nieuwe (sub-)onderzoeksvragen, zoals: hoe verhoudt de schaamte rondom het 'Duits-zijn' in naoorlogs Nederland zich tot de relatieve onbekendheid van de *Van Imhoff*?

Het Fellowshipsprogramma wordt mede mogelijk gemaakt dankzij de Samenwerkende Maritieme Fondsen en de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum.

I LOVE JAKARTA BANDA

Onder het motto Water verbindt werelden is Het Scheepvaartmuseum ook actief buiten Nederland. Er wordt internationaal op hoog niveau samengewerkt met ambassades, musea en andere culturele instellingen. Onlangs opende de tentoonstelling *I love Banda*, die eerder al te zien was in het museum, in het Erasmus Huis in Jakarta.

door Sanne Koch



Ulfa ziet zichzelf levensgroot in de tentoonstelling, foto: Sanne Koch



Ulfa slaat op de gong en opent de tentoonstelling, foto: Oxalis Atindriyatri

Jakarta, één van de grootste steden ter wereld. Ik bevind mij in de constante stroom van auto's en scootertjes die zich langzaam richting de oude stad bewegen. Geen wonder dat Jakarta ook een van de meest *smoggy* steden ter wereld is. Dankzij wat last-minute inspanningen op taal-app Duolingo, probeer ik een taxichauffeur in Bahasa Indonesia mijn bestemming uit te leggen. Ik vraag hem of hij Het Erasmus Huis kent. Het voelt als een long shot in deze miljoenenstad en ik begin ondertussen Google Maps te openen om de locatie aan hem te laten zien. Verbazingwekkend genoeg blijkt dit niet nodig, de taxichauffeur kent mijn bestemming. En hij blijkt niet de enige.

Namens Het Scheepvaartmuseum ben ik in Jakarta om samen met Isabelle Boon de opbouw van de tentoonstellingen *I love Banda* en de *Hikayat van Neirabatij* te begeleiden. Op de compound van de Nederlandse ambassade staat het Erasmus Huis, het cultureel centrum van Nederland in het hart van Jakarta. Het staat bekend als een ontmoetingsplek: jong, oud en vrij toegankelijk voor iedereen. Door middel van tentoonstellingen, optredens, debatavonden, filmvertoningen en lezingen heeft het Erasmus Huis een reputatie opgebouwd als een levendig cultureel centrum dat de verbinding zoekt tussen Nederlanders en Indonesiërs op cultureel vlak. Vanaf 24 maart is hier de tentoonstelling *I love Banda* en de presentatie van de *Hikayat van Neirabatij* te zien, tot stand gekomen in samenwerking met Het Scheepvaartmuseum.

De tentoonstelling *I love Banda* was eerder in Het Scheepvaartmuseum te zien. Deze fotografietentoonstelling op basis van het werk en het gelijknamige boek van Isabelle Boon trok toen de aandacht van Yolande Melsert, directeur van het Erasmus Huis: 'Het Erasmus Huis is enorm vereerd met de komst van de multimedia en zintuigprikkende tentoonstelling *I love Banda*. De verhalen van de zes jongeren zijn inspirerend, geven inzicht in hun beslommingen en overpeinzingen en geeft daarmee Banda een extra dimensie op de kaart van Indonesië. Het verhaal over Banda dient ook zeker in Jakarta (dat 2556 km verderop ligt) te worden verteld. Kortom: deze tentoonstelling geeft de toekomstige generatie van Indonesië - en daarmee de inwoners van Banda - een podium'. De presentatie in Jakarta heeft veel overeenkomsten met de tentoonstelling in Nederland, maar



Isabelle Boon en Ulfa tijdens de opening van de tentoonstelling, foto: Oxalis Atindriyatri

is door Isabelle Boon en haar team op maat gemaakt voor het Erasmus Huis.

In de grote Nederlandstalige bibliotheek van het Erasmus Huis is tegelijkertijd een presentatie ingericht over de *Hikayat van Neirabatij*. In 2021 viel tijdens de voorbereidingen van de tentoonstelling *I love Banda* de aandacht op een bijzonder manuscript in de collectie van Het Scheepvaartmuseum: de *Hikayat van M.S. Neirabatij*. Voor zover bekend, is dit de oudst geschreven bron van mondelinge geschiedenis van de Banda-eilanden en het geeft een inzicht in hoe de mensen op de Banda-eilanden hun geschiedenis vertellen. Dit soort historische bronnen zijn zeer zeldzaam: extra belangrijk dat dit document toegankelijk is voor het publiek, vooral ook in Indonesië en op de Banda-eilanden specifiek. Deze presentatie over het manuscript in het Erasmus Huis is een prachtige start, en er worden nu ook fysieke kopieën van het manuscript naar diverse locaties op de Banda-eilanden gebracht.

Op de feestelijke opening van de tentoonstelling waren vijf van de zes hoofdrolspelers op de foto's van Isabelle Boon aanwezig: Ode, Mega Vani, Ulfa, Karis en zijn vrouw Diana kwamen voor de opening over vanuit Banda. Na bijna twee volle dagen onderweg geweest te zijn (langer dan ik vanuit Nederland) mochten zij als eersten de tentoonstelling bekijken. Spannend, confronterend maar vooral heel bijzonder om zichzelf levensgroot afgebeeld te zien.

Inmiddels zijn de jongeren weer terug naar Banda en ben ik weer terug in Nederland. De constante stroom van verkeer in Jakarta beweegt zich ongestoord verder. Hopelijk weten velen die onderweg zijn het Erasmus Huis te vinden om de tentoonstelling te bezoeken. Het Scheepvaartmuseum is in ieder geval goed zichtbaar voor wie in de file staat: de grote *I love Banda*-vlaggen wapperen onmisbaar aan de poorten van het Erasmus Huis.

I love Banda en de *Hikayat van Neirabatij* was tot en met 17 juni 2022 in het Erasmus Huis te zien

Een tekening begint bij mij met woorden

Illustrator Kwennie Cheng (1989) werkt het liefste binnen de kaders van een opdracht, maar dan wel met ruimte voor haar fantasie. Samen met Kaleido Collective maakte zij voor Het Scheepvaartmuseum de familietentoonstelling over duiker Doris.

door Edo Dijksterhuis

'Binnenkort ga ik dit uitvergroten en hang ik het aan de muur om van een afstandje te kijken of het werkt', zegt Kwennie Cheng terwijl ze een stukje papier laat zien dat niet groter is dan haar handpalm. Op het langwerpige velletje staan de getekende contouren van een figuurtje met grote, vrolijke ogen achter het raampje van een ouderwetse duikershelm. Dit is Doris, de hoofdpersoon in de nieuwe kindertentoonstelling van Het Scheepvaartmuseum. 'Doris kan een hij of een zij zijn', vertelt Cheng. 'Het is belangrijk dat kinderen zich met het personage kunnen identificeren dus kan Doris niet te jongens- of meisjesachtig zijn.'

Doris is in ieder geval heel avontuurlijk en heeft een groot sociaal hart. Duikend naar de zeebodem vindt de held de lamp van een vuurtoren die door nalatigheid in het water is gerold. Door de inspanningen van Doris kan het licht weer branden en kunnen schepen veilig de haven bereiken.

Cheng toont andere bouwstenen van het verhaal: inktvissen, anemonen en koraal. Allemaal op kleine stukjes papier die met een paperclip bij elkaar worden gehouden. Als ze 's ochtends haar atelier in Amsterdam-West binnenkomt, legt ze die neer als onderdelen van een storyboard. 'Ik deel deze ruimte met twee schilders, een spoken word artist, een schrijver, twee modeontwerpers en een keramist', verklaart ze de veelheid aan bureaus om haar heen. 'Maar die werken vrijwel allemaal 's avonds of in het weekend, waardoor ik veel alleen ben. Dat is heel prettig want als ik begin aan een tekening, moet ik me enorm concentreren. Wanneer de lijnen eenmaal staan is de rest als het invullen van een kleurplaat. Dan kan het verstand op nul en luister ik naar muziek of een podcast.'



In tien jaar tijd heeft Cheng een stevig oeuvre bij elkaar getekend, met onder andere werk voor *NRC*, *Trouw* en de NOS, maar dat ze carrière zou maken als illustrator lag niet bepaald voor de hand. De dochter van Chinese migranten in Venlo bleek op het vwo een wiskundeknobbel te hebben en de studie bouwkunde stond hoog op haar wensenlijstje. Maar ze had ook altijd getekend en wilde, voordat ze zich in de bètawereld zou storten, een kans wagen op de kunstacademie. Ze werd aangenomen op St. Joost en kwam terecht bij illustratie.

'Mijn beeldtaal heb ik ontwikkeld tijdens de studie en eigenlijk nog meer daarna', vertelt Cheng. 'De constante is dat ik altijd potloodtekeningen maak. Lange tijd werkte ik op papier, met mijn favoriete vulpotlood dat ik al gebruik sinds mijn eerste jaar op de academie. Maar toen ik negen maanden ging reizen door Zuidoost-Azië en China bleek het erg omslachtig om een draagbare scanner mee te sleuren en papier dat niet nat mocht worden. Toen ik voor een tweede keer naar China ging, ben ik overstapt op een digitaal potlood. Veel handzamer en het werkt ook veel sneller. Als ik een onderdeel van de tekening een halve centimeter wil opschuiven, hoef ik niet alles uit te gummen en opnieuw te doen.'

'Ik denk in lagen en delen. Een tekening is een soort collage. In Photoshop heb ik verschillende mapjes voor de eigenlijke tekeningen, schaduw, textuur en high lights. Die onderdelen kan ik onafhankelijk van elkaar veranderen en afstemmen op de achtergrond waar ik de tekening in zet. Heel soms gebruik ik onderdelen uit dat beeldreservoir opnieuw maar meestal is het maatwerk. Dat geldt zelfs voor wolken, waarvan je zou denken dat je ze makkelijk kunt recyclen. Maar nee, vrijwel iedere tekening vraagt om zijn eigen wolken.'

‘Geef me een leeg vel zonder vraag en ik kom niet verder dan een stokmannetje. Ik heb context nodig, de handvatten van een opdracht.’



Eén van de schetsen van Kwennie

Chengs stijl laat dan ook weinig standaardisering toe. Haar werk is het tegendeel van streng en rationeel, het heeft iets poëtisch en is soms zelfs dromerig. De voorstellingen die zij tekent, lijken op de werkelijkheid maar liggen er net buiten, zonder dat het meteen hallucinant surrealistisch wordt.

'Zoals schilders zichzelf soms in een hoekje van een doek afbeelden of fotografen zichzelf gereflecteerd weergeven in de ogen van de geportretteerde, zo probeer ik ook vaak een grapje in een tekening te stoppen. Niet een afbeelding van mijzelf maar bijvoorbeeld mijn nieuwe schoenen of de flat waar ik woon, sporen van mij. Het is misschien een ego-dingetje maar je kunt het ook zien als een handtekening.'

Mensen vindt Cheng het moeilijkste om te tekenen, vooral handen en voeten. 'Daarom teken ik figuurtjes vaak met hun handen in hun zij of op de rug. Sommige illustratoren gebruiken een houten anatomiepop om houdingen te simuleren maar dan zie je niet hoe kleding valt. Ik ga liever zelf in een houding staan en vraag dan iemand er een foto van te nemen.'

'Bij het tekenen van mensen let ik er erg op dat ze er niet allemaal hetzelfde uitzien. Ze moeten divers zijn, een reflectie van de gemeenschap om mij heen. Ik werd me voor het eerst bewust van mijn biculturele achtergrond toen ik in China overal Gap-reclameposters zag met alleen maar westerse modellen. Dat voelde raar. Ik wilde weten hoe die kleren mij zouden staan.'

Dat Cheng die posters opmerkte terwijl duizenden stedelingen er zo aan voorbijliepen, zegt iets over haar open blik. Haar ogen zijn altijd op zoek naar bijzondere vormen en kleuren. 'Laatst stond er een man bij de kassa van de Lidl in een bruine jas en mintgroene handschoenen. Daar heb ik stiekem een foto van gemaakt. Ik word ook heel blij van spullen die de vorm aannemen van iets anders. Een etui dat eruitziet als een banaan bijvoorbeeld, of een pen in de vorm van een wortel.'

Dat soort dingen zou ze overigens niet zomaar op papier zetten. 'Geef me een leeg vel zonder vraag en ik kom niet verder dan een stokmannetje. Ik heb context nodig, de handvatten van een opdracht. Ik ben geen autonoom kunstenaar; ik kan pas iets gaan doen na een briefing.'

'Het klinkt misschien een beetje gek voor een tekenaar maar een tekening begint bij mij met woorden. Veel collega's hebben schriften vol schetsen en droedels, maar in mijn schetsboek staan vooral steekwoorden, het lijkt meer een notitieblok. Hoe minder woorden er nodig zijn om een opdracht te omschrijven, hoe lastiger het is om dat in één beeld te vangen zonder in clichés te vervallen. De eerste tekenideeën moet ik vaak schrappen.'

Hoe ze daarna verdergaat, hangt af van het soort tekening. 'Als ik iets moet maken bij een opiniestuk gaat veel tijd zitten in het concept. Bij illustratief werk besteed ik meer aandacht aan de stilering.

Over het algemeen geldt dat eenvoudige tekeningen meer tijd kosten dan uitgebreide, omdat ik er langer over nadenk.'

Met de opdracht voor Het Scheepvaartmuseum betreedt Cheng nieuw terrein: haar tekeningen worden onderdeel van een ruimtelijke opstelling. 'De briefing liet veel vrijheid', herinnert de tekenaar zich. 'Het moest een tentoonstelling worden voor kinderen en hun ouders tussen 2 en 4 jaar, maar het mocht niet gaan over piraten of schatzoeken. Dan begin je dus eigenlijk met een 80 vierkante meter blanco canvas. Door te sparren met Janneke Hooymans en Erik Nap van Kaleido Collective, het ontwerp bureau waarmee ik de tentoonstelling maak, kwamen we tot onze eigen kaders. In het begin was dat superleuk maar naarmate de deadline naderde raakte ik een beetje in paniek. Janneke en Erik kwamen met het idee dat volwassenen er een potje van hebben gemaakt en een kind de oplossing moet aandragen. Een goed uitgangspunt maar ik miste de fantasie. En toen dook Doris op. Daarna konden we een stuk relaxter doorwerken.'

Het uitwerken van een idee is de fase waar Cheng de meeste lol aan beleeft. 'Bedenken hoe dingen eruit moeten zien en visuele grapjes bedenken. Ik hoop dat museumbezoekers als ze langer naar mijn werk kijken er meer in ontdekken: details of nieuwe betekenislagen. Dat is de beloning voor de kijker waar ik naar streef: alsof die een puzzel heeft gekraakt.'

SOLEBAY DOOR FRANSE OGEN



De Slag bij Solebay op 7 juni 1672 eindigde onbeslist, maar werd zowel in de Republiek als in Engeland gevierd als een klinkende overwinning. De recent verworven *Solebay tapestries* zijn hier een goed voorbeeld van. Een penning die al sinds 1918 onderdeel van de collectie is, laat op een fraaie manier zien dat de slag in Frankrijk bovendien werd gezien als een groot succes voor Lodewijk XIV.

door Tim Streefkerk

Troepen van de Franse koning Lodewijk XIV (1638-1715) vielen in het voorjaar van 1672 de Republiek over land aan en waren eind juni genaderd tot de provincie Utrecht. Tegelijkertijd vielen de legers van de bisschoppen van Munster en Keulen de Republiek vanuit het oosten aan. Een blokkade van de Nederlandse kust door de Engels-Franse vloot – en misschien wel een invasie – leek slechts een kwestie van tijd. Raadspensionaris Johan de Witt (1625-1672) en zijn broer Cornelis (1623-1672) werden later in het jaar door een woedende menigte gelynch. Niet voor niets staat het jaar 1672 in Nederland daarom bekend als het rampjaar.

Alleen op zee was er een sprankje hoop. Voor de Engelse oostkust troffen bij het plaatsje Southwold, in het graafschap Suffolk, de Nederlandse en gecombineerde Engels-Franse vloot elkaar. Op 7 juni leverden zij slag in de baai waarnaar het treffen zou worden genoemd: Solebay. Hoewel de Nederlandse en Engels-Franse vloten tijdens deze slag een intens en lang gevecht uitvochten was er na het optrekken van de kruitdampen geen duidelijke winnaar aan te wijzen. De Engelsen claimden de overwinning maar verloren een vlaggenschip én meer manschappen. De Republiek claimde eveneens de overwinning, maar had meer schepen verloren. Vaak wordt Solebay uitgelegd als tactische overwinning voor de Nederlandse vloot. De bevelhebber van de Nederlandse vloot Michiel de Ruyter (1607-1676) slaagde erin de Engelse en Franse schepen genoeg schade toe te brengen om een blokkade en invasie van de Republiek af te wenden. Bovendien was het de eerste en de laatste zeeslag van de zomer van 1672. Minder belicht is de rol van de Fransen. Waarom werd de zeeslag ook door hen gezien als een overwinning?

De Franse vloot tijdens de Slag bij Solebay

De bijdrage van de Fransen op zee was ondergeschikt aan de rol die ze speelden bij de inval op het land. De Franse schepen waren tijdens de Slag bij Solebay onderdeel van het witte eskader van de gecombineerde Engels-Franse vloot, waarover kroonprins Jacobus, hertog van York (1633-1701) het bevel voerde. In betrekkelijk korte tijd had de Franse marine een indrukwekkende en moderne vloot opgebouwd. Saillant genoeg hadden de Nederlanders daar een bijdrage aan geleverd. Tijdens de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) werden voor de toenmalige Franse bondgenoot in Nederland niet minder dan zes schepen van 74 stukken geschut gebouwd en waren Nederlandse scheepsbouwmeesters in de jaren erna actief op Franse werven. Juist deze schepen werden nu tegen de Nederlandse vloot ingezet.

De Franse viceadmiraal Jean, graaf d'Estrées (1624-1707) voerde tijdens de zeeslag het bevel over de ruim dertig Franse schepen. Hij was pas in 1668 in dienst getreden van de Franse marine en dus een betrekkelijke nieuwkomer. Zijn eskader voerde een geïsoleerde strijd met een Nederlands eskader onder leiding van luitenant-admiraal Adriaen Banckert (circa 1620-1684). Vroeg in het gevecht kwam het Franse eskader tegenover het eskader van Banckert te staan, waarop de Fransen zich steeds verder terugtrokken.



Hendrick Beckman (1629-1679), portret van luitenant-admiraal Adriaen Banckert (1615/1620-1684), vervaardigd in 1672. A.3864

Banckert werd voor zijn optreden tijdens de Slag bij Solebay in Nederlandse bronnen vaak geroemd (bijvoorbeeld in *De Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* van Johannes de Jonge waarvan het eerste deel in 1833 verscheen en dat nog steeds als standaardwerk wordt beschouwd): omdat Banckert de Fransen weggelokt zou hebben van het gevecht, kon Michiel de Ruyter met de rest van de vloot de twee Engelse eskaders succesvol aanvallen. Uit Engelse beschrijvingen komt een ander beeld naar voren. In een Engels overzicht van penningen, uitgegeven in 1885 door het British Museum, werd bijvoorbeeld juist gesteld dat de Fransen van Jacobus de opdracht hadden gekregen om zich niet te zeer met het gevecht te bemoeien en de twee Engelse eskaders – met een superieur aantal schepen en vuurkracht – de Nederlandse schepen te laten overrompelen. Omdat d'Estrées zich met zijn schepen steeds verder terugtrok, bleven de twee eskaders elkaar van een afstand bestoken. Aan Franse zijde vielen hierbij circa 450 gewonden. Later voegden de Franse en Engelse eskaders zich weer bij elkaar, waarna de zeeslag eindigde.



Boven: Jean Mauger (1648-1722), bronzen penning op de verovering van het WIC-fort op Tobago door de Fransen in 1677, vervaardigd circa 1695-1703, A.0041(05)

Pagina 40: Jean Mauger (1648-1722), bronzen penning op de Franse overwinning tijdens de Slag bij Solebay op 7 juni 1672, vervaardigd circa 1695-1703, A.0041(03)

Victoria Navalis

Aan de voorzijde van de penning is een portret van de Franse koning Lodewijk XIV te zien. Het portret wordt omringd door de inscriptie: *Ludovicus XIII, Rex Christianissimus*, ofwel 'Lodewijk XIV, allerchristelijkste koning'. Onder het portret staat de naam van de ontwerper van de penning: Jean Mauger (1648-1722). Hij groeide uit tot een van de belangrijkste koninklijke medailleurs aan het hof van Lodewijk XIV en heeft in deze rol verschillende historische momenten van het Franse koninkrijk in penning gevat. Aan de keerzijde van de medaille is te zien hoe Neptunus op zijn strijdkar getrokken door twee zeepaarden zijn drietand dreigend naar de Nederlandse maagd richt, die daarop ineens geschrokken terugdeinst. De maagd wordt geflankeerd door de Nederlandse leeuw met zeven pijlen, verwijzend naar de zeven provincies van de Republiek. De scène wordt omringd door de tekst: *Victoria Navalis MDCLXXII*, ofwel Scheepsoverwinning 1672. Het laat geen twijfel wie volgens medailleur Jean Mauger de zeeslag gewonnen heeft.

Van Jean Mauger heeft het museum overigens verschillende andere penningen in de collectie opgenomen die momenten uit de Nederlandse maritieme geschiedenis belichten vanuit Frans perspectief. Voorbeelden hiervan zijn een penning op de Franse verovering van het fort van de West-Indische Compagnie op het eiland Tobago – op dat moment bekend als Nieuw Walcheren – in 1677, en een penning op het verslaan van de Nederlandse vloot bij Sicilië en het overlijden van de Michiel de Ruyter in 1676. Het zijn interessante objecten die een ander licht laten schijnen op momenten uit de Nederlandse maritieme geschiedenis.

Het is lastig om de penning op de Franse overwinning tijdens de Slag bij Solebay te dateren. Soortgelijke penningen in goud en zilver zijn in verschillende andere collecties opgenomen (bijvoorbeeld van het National Maritime Museum in Greenwich, het Louvre en het British Museum) en worden daar rond 1672 gedateerd. Waarschijnlijk is deze bronzen variant in de late jaren negentig van de zeventiende eeuw vervaardigd, om de Franse overwinning tijdens de Slag bij Solebay nogmaals te herdenken.

De Nederlandse historicus en penningverzamelaar Gerardus van Loon (1683-1758) beschreef gedurende het tweede kwart van de achttiende eeuw de tot dan toe bekende historienpenningen in Nederland. In de laatste zin van zijn beschrijving van deze Franse penning over de Slag bij Solebay ging hij in op de rol van de Franse schepen. Hoewel Van Loon een weinig objectieve commentator was, is zijn typering veelzeggend: 'welke door de Françoizen, die nog de minsten in 't gevecht hadden uytgemunt, deswegen gemaakt is.' Wie de Slag bij Solebay won blijft dus een kwestie van perspectief.



foto: Linda Stulic

ANDER LICHT

door Johan Fretz

Mijn eerste studentenkamer in Amsterdam bevond zich op het Bijltjespad. Het was 2005, ik was net 20 en ruilde de saaie Almeerse polder verwachtingsvol in voor het Grootse Leven in de hoofdstad. De kamer was 10 vierkante meter groot: veel meer dan een bed en een bureau paste er niet in, maar het was evengoed mijn paleisje. Ik betaalde 250 euro per maand, inclusief water, gas en licht, en vond dat vreselijk duur (hoe ironisch). Elke ochtend liep ik langs het basketbalpleintje, richting de Kattenburgerstraat, stapte op mijn fiets en reed naar de Toneelschool.

Grappig eigenlijk: dat de tijd waarin je leeft zoveel invloed heeft op hoe je dingen ziet. Elke dag was Het Scheepvaartmuseum een van de allereerste dingen die ik zag. En als ik de Prins Hendrikkade op fietste, en een blik wierp op het water rechts van me, zag ik altijd dat gigantische, oude VOC-schip aan de museumsteiger liggen. Honderden keren moet ik er langs zijn gereden, langs dat schip. Maar nooit dacht ik na over wat het betekende, zo'n symbool van de koloniale tijd.

Anno 2022 is dat helemaal anders. Als ik nu voorbij het schip aan de kade van Het Scheepvaartmuseum fiets, realiseer ik me dat er een andere tijd is aangebroken. Persoonlijk ben ik me sinds die jonge studentenjaren bewust geworden van mijn eigen historie, als zoon van een Surinaamse moeder en een Nederlands-Duits-Canadese vader. Als kind dus dat afstamt van bezetters én bevrijders, van kolonisten én tot slaaf gemaakten. En als schrijver bezie ik de wereld om me heen nu denk ik door een completere bril. Het schip aan die kade, hoewel het overigens naar Indië voer vroeger en niet naar Suriname, roept nieuwe vragen op. En niet alleen bij mij, vermoed ik.

De laatste jaren heeft er een aardverschuiving plaatsgevonden als het gaat om het bewustzijn over bepaalde, wrede delen van onze gedeelde geschiedenis. En vooral ook: over hoe die geschiedenis doorklinkt in ons heden. Discussies over oude symbolen in het straatbeeld en in musea laaien hoog op. Echter: het debat blijft helaas maar al te vaak beperkt tot goedkope, kortstondige ophef. Daarmee wordt een kunstmatige tegenstelling in stand gehouden, die tussen traditionele conservatieven die onze geschiedenis willen vieren enerzijds, en 'woke deugers' die 'onze geschiedenis willen uitwissen' anderzijds.

Want in weerwil van de karikatuur die men maakt van degenen die ons domweg vragen een scherpere blik te werpen op de symbolen en patronen uit ons verleden, gaat het helemaal niet over het cancelen of uitwissen. Het Scheepvaartmuseum hoeft niet bang te zijn dat het oude VOC-schip aan de kade op een dag tot zinken wordt gebracht. Nee, het gaat om het op gang brengen van een ander, veel zinniger debat. Wie verdient het om een held te zijn, op een voetstuk te staan, wat vertelt de aanwezigheid van een bepaald object ons eigenlijk? Welke verhalen bleven te lang liggen op het onderste dek, zwijgend, onzichtbaar en anoniem, en drijven nu eindelijk boven om onze blik te verbreden? Dat gesprek brengt vooruitgang en zo zal de jonge student van morgen, wanneer hij de Prins Hendrikkade op fietst dat grote VOC-schip zien liggen, in een ander, completer licht.

Gastcolumnn: Johan Fretz (1985) is schrijver, theatermaker en columnist van o.a. *Het Parool*.

Gesignaleerd



Donker en licht

door Erwin van Delden

Voor de kust van Oekraïne, bij Cherson, ligt de vuurtoren van Adziogol – een ontwerp van de Rus Vladimir Sjoechov, ingenieur van het eerste hyperboloïde gebouw ter wereld. Van de in 2006 gedoopte vuurtoren van Aniva, op het Russische eiland Sachalin, is de Japanner Shinobu Miura de architect. Deze vuurtoren werkte lange tijd op een nucleaire batterij. José Luis González Macías schreef het verrukkelijke blader- en leesboek *Atlas van vuurtorens aan het einde van de wereld*.

De atlas is vormgegeven door González Macías zelf en staat vol feiten, anekdotes en verwijzingen. Begin vorige eeuw was de langzaam blind geworden Bagrentsev wachter van de vuurtoren van Svjatonoski, in de Witte Zee; tot aan de Russische Revolutie bleef hij in functie. De vuurtoren van Bell Rock, in de Noordzee, wordt gezien als een industrieel wereldwonder. Deze vuurtoren was de eerste in een reeks ontworpen door Robert Stevenson, grootvader van Robert Louis Stevenson – de schrijver van *Treasure Island* en *The Strange Case of Dr Jekyll and Mr Hyde*.



Pew, de vuurtorenwachter van Cape Wrath in *Lighthousekeeping* van Jeanette Winterson, is ook blind. Het aan het begin van de roman wees geworden 'piraten-meisje' Silver – net als Winterson geboren in 1959 – komt bij Pew in de toren wonen. Pew vertelt verhalen. Bijvoorbeeld over Babel Dark, in de negentiende eeuw predikant in het nabijgelegen Salts. Dark leidt een dubbelleven. Met zijn minnares Molly O'Rourke is hij getrouwd onder de naam Lux; met haar heeft hij een blinde dochter.

Alle levens in *Lighthousekeeping* grijpen door de tijd heen in elkaar. Er zijn feiten (Cape Wrath, de Stevensons, Darwin) en er is fictie (Salts, Babel Dark). Er zijn veel – vaak Bijbelse – verwijzingen: Babel (Toren van), Silver (Long John Silver uit *Schateiland*). En er zijn mooie zinnen. De leeshongerige Silver merkt op: '...and that's the thing about some librarians – they love telling you a book is out of print, borrowed, lost, or not even written yet.' *Lighthousekeeping* is een fascinerend boek waaraan de lezer zich moet (willen) overgeven.

Ook de vuurtoren van Cape Wrath werd ontworpen door Robert Stevenson. In 1829, bij zijn tweede bezoek aan Nederland, bood de ingenieur een map met door hem gesigeneerde tekeningen van de vuurtoren van Buchanness aan koning Willem I aan. Bij die gelegenheid ontving Stevenson van de koning een gouden medaille voor zijn uitvindingen op het terrein van de vuurtorenverlichting. De map maakt deel uit van de collectie van Het Scheepvaartmuseum. De *Biographical Sketch* uit 1861 door Alan Stevenson van zijn vader staat in de bibliotheek. Zijn enige dochter Jane Stevenson maakte de romantische prent van de vuurtoren van Bell Rock voor dit herdenkingswerkje.

Atlas van vuurtorens aan het einde van de wereld
Een literaire reis langs de meest afgelegen vuurtorens op aarde
José Luis González Macías
Meulenhoff, 2022 - € 22,99

Lighthousekeeping
(vertaald als: *Vuurtorenwachten*)
Jeanette Winterson
Fourth Estate, 2004 - € 22,85



Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland

door Diederick Wildeman

Lang is de trekschuit een symbool geweest van traagheid en een achterhaalde manier van doen. De komst van de trein, en later de auto, heeft de schuit ingehaald. De laatste jaren is er echter steeds meer waardering gekomen voor deze vroege vorm van openbaar vervoer. Het uitgebreide netwerk van vaarten en de ijzeren regelmaat van de dienstregeling maakten het tot een unieke manier van personenvervoer tussen de steden. Nergens in Europa was een vergelijkbaar, betrouwbaar systeem van openbaar vervoer.

De *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland* geeft een zeer goed beeld van dit netwerk. Het boek bevat zeker meer dan de titel zou vermoeden. Het behandelt behalve de verbindingen in Zuid-Holland ook de vaart naar en tussen de steden Haarlem, Amsterdam en Utrecht. Niet alleen de geschiedenis en beschrijvingen van deze vaarwegen komen aan de orde, maar het gehele bedrijf rond de trekvaart: de bouw en constructie van de schepen, organisatie van de trekvaart, de overgeleverde verhalen en veel meer. Het boek geeft duidelijke uitleg, met een grote hoeveelheid oude en nieuwe reconstructiekaarten en is geïllustreerd met vele prenten en tekeningen. Dat maakt het een informatieve atlas en een zeer aantrekkelijk kijk- en bladerboek.

Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland
Marloes Wellenberg en Ad van der Zee
Thoth, 2021 - € 34,95



Astronavigatie voor de moderne zeiler

door Marja Goud

Dit handzame boekje is praktisch opgesteld en kan gezien worden als een moderne versie van het oude zeemannshandboek. Het is geschreven voor langeafstandszeilers die ook de traditionele manier om positie en koers te bepalen willen beheersen. Verder is het een aanrader voor geïnteresseerden die een toegankelijke uitleg zoeken over astronavigatie.

Wil je het in de praktijk toepassen, dan heb je naast dit boek wel een sextant en een klok nodig. Het boek bevat alle benodigde uitleg, declinatieafels en daglengtetafels en is ook verkrijgbaar in het Duits en het Engels.

Astronavigatie. Van Columbus tot Willem Barentsz voor de moderne zeiler
Siebren van der Werf en Dick Huges
Lanasta, 2021 - € 14,95



Migratie als DNA van Amsterdam, 1550-2021

door Marja Goud

Jan en Leo Lucassen schreven dit boek op verzoek van de Gemeente Amsterdam. Het doel: een migratiegeschiedenis schrijven voor een breed publiek, en daarmee inzichtelijk maken hoe nauw migratie verbonden is met de aard en ontwikkeling van de stad. Het is een flinke pil geworden, maar in de opzet is het overzichtelijk.

De periode 1550-2021 is opgedeeld in zes tijdvakken, waarbij het verband tussen economische en politieke ontwikkelingen en migratie wordt uitgelegd. Massamigratie, stedelijk beleid, religieuze tolerantie, Belgische vluchtelingen ten tijde van de Eerste Wereldoorlog, Chinese zeelui, Joodse vluchtelingen, Surinamers, gastarbeiders én forenzen (en vele anderen) passeren de revue.

Zoals de broers Lucassen toelichten: 'In dit boek trekken we lange lijnen door de geschiedenis, met als voordeel dat we beter begrijpen wat het verband is tussen economische ontwikkelingen en migratie en hoe we naast bloei en immigratie periodes van tegenspoed zien samenvallen met het wegblijven van nieuwkomers.' Lange lijnen zijn het zeker, en ze plaatsen verleden én toekomst in perspectief.

Migratie als DNA van Amsterdam, 1550-2021
Jan en Leo Lucassen
Atlas Contact, 2021 - € 22,50

Twee schijnbare uitersten

Traditioneel wordt de scheepvaart beschouwd als het domein van stoere, masculiene types. Zeelieden worden geassocieerd met een losbandig seksleven, rauwe humor en buitensporig alcoholgebruik. Met het mondelinge geschiedenisproject LHBTI+ op Zee zet Het Scheepvaartmuseum een meerstemmige interpretatie van het maritieme verleden kracht bij, om dit stereotype beeld van zeevarenden bij te stellen.

door Bob van de Poll

In februari 2022 begon Het Scheepvaartmuseum een project over het raakvlak tussen twee schijnbare uitersten; LHBTI+’ers en de koopvaardij. Hiervoor onderzoeken we of Nederlandse schepen in de jaren vijftig, zestig en zeventig plekken zijn geweest waar de bemanning kon experimenteren met hun seksualiteit en/of genderidentiteit. De terminologie is dynamisch, maar in dit geval houden we LHBTI+ aan. Deze paraplu-term staat voor lesbische vrouwen, homoseksuele mannen, biseksuelen, transseksuelen en intersekse personen. De + staat voor alle andere vormen van seksualiteit of gender, uitgezonderd heteroseksualiteit en cisgender. Cisgender betekent dat je je thuis voelt in de sekse waarmee je bent geboren.

Op Britse en Zweedse schepen

De aanleiding voor LHBTI+ op Zee kwam van het grensverleggende boek *Hello Sailor! The hidden history of gay life at sea* van maritiem historica Jo Stanley en taalkundige Paul Baker. Binnen de wereld van zeevarende minderheden hebben zij Britse koopvaardij-schepen onderzocht in de periode tussen 1950 en 1980. Onder koopvaardij vallen schepen die goederen en/of personen vervoeren. Volgens Stanley en Baker ontstond daar, ondanks de traditionele afkeer van femininiteit bij zeelieden, een tolerant klimaat waarin bemanningsleden ‘out’ en ‘camp’ konden zijn. Nooit eerder kwam dit fenomeen in de maritieme geschiedenis aan het licht. Vervolgens heeft ook socioloog Arne Nilsson bemanningsleden geïnterviewd, voornamelijk van de Swedish America Line (SAL). Ook hij beschrijft een uitgesproken LHBTI+-subcultuur aan boord van bepaalde Zweedse schepen.

‘Begin jaren zeventig was ‘een homo aan boord’ geen probleem meer, maar ‘nieuw’ was het wel’

Vorming van een subcultuur

Tussen 1950 en 1980 bestond de bemanning van koopvaardij-schepen hoofdzakelijk uit mannen. Van het personeel dat werkzaam was binnen de hotel- en restaurantafdelingen van het schip was, volgens Stanley, Baker en Nilsson, een aanzienlijk deel homoseksueel. Ze hadden servicegerichte

functies als purser, ober of barman. Nilsson schrijft dat de SAL zelfs op de hoogte was van de ‘geschiktheid’ van homoseksuelen voor deze werkzaamheden en hier zelfs op geselecteerd zou hebben. Homoseksuele geaardheid en/of feminien gedrag zorgden voor een verschil met het meer technische personeel. Zij hadden functies als nautisch officier op de brug of in de machinekamer en waren hoofdzakelijk masculien en heteroseksueel, zo stellen de onderzoekers. Een ruimtelijke scheiding tussen deze groepen bestond door de indeling van kantines en hutten; deze waren voor elke sectie van de bemanning op een eigen locatie op het schip aanwezig.

Mede door deze scheiding kon er een gezamenlijke identiteit onder bepaalde werknemers van de hotel- en restaurantafdelingen ontstaan, die kan worden omschreven als een subcultuur. De leden van de subcultuur weken vanwege hun seksualiteit en/of genderidentiteit af van de heteroseksuele en cisgender norm. Volgens sociologen is deze non-normativiteit van belang voor het vormen van een subcultuur; zichtbare LHBTI+’ers weken af van de dominante masculiene cultuur binnen de scheepvaartsector.

Vrijheid aan boord

De LHBTI+-subcultuur aan boord van de Britse en Zweedse schepen uitte zich bijvoorbeeld in het organiseren van feesten en het geven van optredens en modeshows, niet alleen onderling, maar ook voor de andere bemanningsleden. Bij deze activiteiten was *crossdressing* niet uitzonderlijk. De gezamenlijke tijdsbesteding, zowel tijdens als buiten de werkuren, creëerde een sterk gevoel van gedeelde identiteit en *community* onder de LHBTI+-bemanning. Aan boord van de Britse schepen werd zelfs een eigen taal gesproken: Polari.

Homo-erotische contacten vonden plaats in bijvoorbeeld reddingsboten, ankerkettingkasten of uitsparingen op het dek. Relaties varieerden van kortstondige erotische momenten tot langdurige liefdesrelaties. Seksuele en relationele contacten vormden zich tussen leden van de LHBTI+-subcultuur, maar ook in mindere mate tussen hen en andere bemanningsleden.



Sfeerimpressie aan boord van passagiersschip *Oranje*, eind jaren '50, maker onbekend, diapositief 6x6, 2015.0914 en 2015.0921



Het leven aan land

Om maritieme geschiedenis in een bredere maatschappelijke context te kunnen plaatsen is het nodig om niet alleen het leven aan boord te bestuderen, maar ook de sociale verhoudingen op het land te bekijken. Het ontstaan van de LHBTI+-subcultuur is in deze relatie opmerkelijk te noemen, aangezien homofobie in de Europese samenleving tussen 1950 en 1980 erg gebruikelijk was. Bijvoorbeeld in Groot-Brittannië, waar homoseksualiteit niet alleen moreel werd veroordeeld; het was in sommige gevallen zelfs bij wet verboden. In de periode tussen 1950 en 1965 rustte er ook in de Nederlandse maatschappij een groot taboe op homoseksualiteit. Tussen 1965 en 1980 kwam hierin langzaam verandering, als onderdeel van de seksuele revolutie. Het is nooit eerder in kaart gebracht of het sociale klimaat in Nederland toentertijd heeft geleid tot een uitgesproken LHBTI+-subcultuur in de Nederlandse koopvaardij, zoals het geval was op de Britse en Zweedse schepen.

De Nederlandse context

Om inzicht te krijgen in de Nederlandse context is aan het begin van 2022 op verschillende kanalen aan oud-bemanningsleden een oproep geplaatst om hun verhalen over LHBTI+-cultuur aan boord van Nederlandse koopvaardij-schepen met ons te delen. Tot nu toe lijken de reacties inderdaad te wijzen op een onderscheid tussen de werelden van homo- en heteroseksuele zeevarenden. Ook

lijkt de seksuele revolutie effect te hebben op zee. Zo vertelt een bemanningslid dat begin jaren zeventig ‘een homo aan boord’ geen probleem meer was, maar ‘nieuw’ was het wel. Naar mate er meer reacties binnen stromen kunnen wij een steeds beter beeld schetsen van dit fenomeen in de Nederlandse context. Daarnaast kijken we hoe de maatschappelijke positie van LHBTI+’ers op het land invloed heeft gehad op de situatie aan boord. Dit onderzoek sluit aan bij de Engelse en Zweedse uitkomsten en zo kunnen we een vergelijking maken tussen de landen.

Aansluiting bij ambities

Voor Het Scheepvaartmuseum sluit het project LHBTI+ op Zee aan bij de ambitie om actiever immaterieel erfgoed te verzamelen. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan persoonlijke verhalen van zeevarenden. Op deze manier wil het museum meer inzicht krijgen in de uitlopende manieren waarop het leven van zoveel verschillende individuen is verbonden met de maritieme wereld. Het museum kiest hierin bewust voor het menselijk perspectief; net als fysieke objecten zullen mondelinge geschiedenissen collectiestatus krijgen. Met dit project wordt oud-zeevarenden uit de LHBTI+-community voor het eerst gevraagd naar de impact van hun varend verleden op hun identiteit, acceptatie en erkenning.

door Tessa van den Dolder en
Hilde Manus van der Jagt-Ruygt

Een fundering vol verhalen

**Wat als die stenen
van iets, naar niets
van hier, naar daar
over de grote zee en soms terug
wat als die stenen
die tot grenzen hebben geleid
maar ook hebben verlegd
al dat gewicht
van steenrood gekleurde vlekken
verspreid over de wereld
wat als we die stenen
uit het verleden
opruimen, afstoffen
of een nieuwe plek
in een groter geheel geven
in een ander perspectief
wellicht
zouden generaties
na ons er dan nog steeds
over struikelen?**

Esmay Usmany zingt, speelt, schrijft en maakt. Ze is artiest, schrijfster en sinds kort ook trouwambtenaar. Voor Esmay is Het Scheepvaartmuseum een bijzondere plek. Hier heeft ze al een aantal keer een performance mogen doen. De allereerste keer was een lied op maat dat ze schreef en zong tijdens de tentoonstelling *MS Oranje: Koers gewijzigd* (2018-2019). Het markeerde het beginpunt van de reis naar Indonesië die ze voor een groot project maakte. Die reis zou allesbepalend zijn voor de huidige thematiek in haar werk.

De maritieme geschiedenis ligt namelijk ook verankerd in haar familiegeschiedenis. Esmay is de kleindochter van Indische grootouders van moeders kant en Moluks-Indische grootouders van vaders kant. De geschiedenis is ontzettend belangrijk geweest in de keuze die haar familie toentertijd heeft gemaakt; zij verhuisden noodgedwongen naar Nederland.

In maart van dit jaar bezocht Esmay het museum voor een rondleiding, omdat ze een reflectie op het museum zou schrijven. Dichter des Vaderlands Tsead Bruinja en Ellen Deckwitz, columnist voor *NRC* en auteur van het Boekenweekgedicht 2020, gingen haar al voor met hun reflecties.

Esmay werd geraakt door het kunstwerk van Nathan Coley *The Ballast Project* in de Noordhal van het museum. Dit kunstwerk, dat in zijn eenvoud en onopvallendheid een duidelijk statement uitdraagt, triggerde Esmay.

'Als je de stenen uit het verleden niet opruimt, zullen generaties na ons er nog steeds over struikelen.' Dat is een zin uit de voorstelling waarmee ik momenteel op de planken sta. Het is zo belangrijk dat we verhalen uit het verleden vertellen, doorvertellen en, misschien nog wel het belangrijkste, dat we luisteren. Alleen zo gaan de verhalen niet verloren en kunnen we ervan leren.

Dit kunstwerk staat voor mij symbool voor die verhalen. Elke steen is als een bouwsteen van het grotere geheel, zoals elk verhaal de fundering vormt van de wereld zoals we die nu kennen. Ook de plek is interessant, in de hal, met uitzicht op het VOC-schip. De maritieme geschiedenis speelt tot op de dag van vandaag nog zo'n belangrijke rol.'

Esmay Usmany

Na haar afstuderen aan het Utrechts conservatorium speelde ze in diverse muziektheaterproducties waarmee ze door Nederland en België toerde. Begin 2022 publiceerde ze haar boek *Allerlievelings* en momenteel staat ze in het theater met de voorstelling *Soedah*, laat maar. Esmay is als woordkunstenares werkzaam voor NPO Radio 1 waarin ze maandelijks poëtisch terugblijkt op het nieuws. Ze was als scriptschrijver verantwoordelijk voor het script van de theaterproductie *Op klompen door de dessa* die door de *Volkscrant* met vier van de vijf sterren werd beoordeeld. Momenteel werkt ze aan een nieuwe theaterproductie, *Huiswaarts* en in september 2022 publiceert ze haar tweede boek *Hartzaken*.



foto: Marjolein Jaworski

Het Scheepvaartmuseum introduceert een nieuw collectiewebsite en beeldbank

200 duizend maritieme foto's

Het Scheepvaartmuseum maakt de komende jaren een grote digitaliseringsstap waarbij de museale collectie via internet veel makkelijker kan worden geraadpleegd. Niet alleen voor onderzoekers en docenten is dat goed nieuws, ook bezoekers kunnen online nog dieper graven in de rijke en gevarieerde verzameling van het museum.

door Koos de Wilt



foto: Het Scheepvaartmuseum

In elk museum staat doorgaans maar een klein gedeelte van de collectie op zaal. Musea moeten altijd keuzes maken binnen de beperkte hoeveelheid tentoonstellingsruimte. Het grootste deel van de objecten wordt in het depot met zorg geconserveerd, een andere taak van het museum. Door wisseltentoonstellingen en bruiklenen komen de stukken wel steeds vaker uit het depot tevoorschijn, maar uiteindelijk blijven veel objecten toch buiten het zicht van de bezoeker. De wens van zowel musea als het publiek is

steeds meer om dat wat niet op zaal te zien is met een paar muisklikken online alsnog bereikbaar te maken. Om gewoon te bekijken, om er onderzoek naar te doen of om er bijvoorbeeld een lespakket mee te kunnen samenstellen. En daarvoor is vaak hoogwaardig beeld wenselijk.

Bart Lahr is specialist in het professioneel fotograferen van historische objecten en is als zodanig al jaren actief als fotograaf van Het Scheepvaartmuseum. Ooit is hij bij het museum binnengekomen als assistent-scheepsrestaurator. Hierdoor heeft hij veel kennis opgedaan over techniek, gebruikte materialen en de geschiedenis van de scheepvaart. Door de jaren heen is hij de motor geworden achter het professionaliseren van de museale fotografie. Inmiddels heeft hij in de fotostudio van het depot zo'n vijftig procent van de collectie op een hoogwaardige manier in beeld gebracht. 'Uiteindelijk is het de bedoeling om van zo'n tweehonderdduizend objecten in hoge kwaliteit een afbeelding online te hebben. Zo ver zijn we nog niet, maar met de nieuwe automatiseringsslag zal het een stuk sneller gaan. De bedoeling is dat we de komende drie jaren van vijftig procent naar zeventig procent gaan met het online aanbieden van digitaal fotomateriaal. Dat is een enorme stap vooruit.'



Collectiebeheerder Fleur Bus aan het werk in het depot, foto: Twycer.

Permanente beschikbaarheid

'Juist tijdens de coronatijd hebben we voor het eerst echt moeten ervaren wat het betekent als plots en voor langere tijd de collectie niet fysiek kan worden bezocht', zegt hoofd Collecties Jeroen van der Vliet. 'Zo'n situatie is voor een museum natuurlijk zeer onwenselijk. Je wilt als museum je collectie zoveel mogelijk kunnen delen met bezoekers en ook voor eigen onderzoek kunnen raadplegen. Dat delen beperkt zich allang niet meer tot de reguliere openingstijden en via de vaste opstelling en tijdelijke tentoonstellingen. Zeker toen we maanden achtereen de deuren moesten sluiten tijdens de pandemie, zijn we ons dat meer dan ooit gaan realiseren. Niet alleen vonden wij dat zelf, ook ons publiek is inmiddels van ons gaan verwachten dat ze meer kunnen zien. Het gaat steeds meer om wat er juist niet in het museum te zien is, dat de belangstelling trekt. De hele collectie moet te allen tijde zoveel mogelijk beschikbaar zijn of komen, dat is de gedachte. We willen daarbij dat niet alleen medewerkers van het museum hun weg beter kunnen vinden in de omvangrijke collectie, maar dat iedereen die geïnteresseerd is, waar ook ter wereld en om wat voor reden dan ook, actuele informatie over en hoogwaardig beeld-

materiaal van objecten bij ons kan vinden. Ook zien we het als onze taak om ons nieuwe publiek daarbij op weg te helpen. Onze afdeling educatie bijvoorbeeld kan leerkrachten, met de digitaliseringsslag die we momenteel maken, veel beter helpen om via een digitale tool zoals LessonUp hun eigen lesmateriaal te maken. Daarmee kunnen leerkrachten bijvoorbeeld een eigen website maken waarbij leerlingen door alle plaatjes kunnen gaan die met Michiel de Ruyter te maken hebben of langs alle belangrijke zeeslagen scrollen waar wij beelden van hebben.'

Administratieve ontlasting

Jeroen van der Vliet merkt op dat, juist tijdens de coronatijd, alle inhoudelijke communicatie via de bibliotheek verliep. 'Naast meer vragen over de collectie en aanbiedingen van schenkingen – mensen hadden opeens veel meer tijd om hun volle zolders op te ruimen – kwamen er ook veel meer fotobestellingen binnen dan voorheen. Niet vreemd als je het origineel niet even kan komen bekijken in het museum. Ook zijn we inmiddels een belangrijke leverancier geworden van beeldmateriaal voor de *Nieuwe Maritieme Geschiedenis van Nederland*, een nieuw overzichtswerk waarin de laatste stand

'De hele collectie moet te allen tijde zoveel mogelijk beschikbaar zijn of komen, dat is de gedachte.'



Collectiebeheerder Brechje van Asperen in het depot, foto: Monique Kooijmans

van zaken met betrekking tot onze kennis van de Nederlandse maritieme geschiedenis wordt vastgelegd. En we merken het tot slot ook in het aantal bruiklenen. Ook museumcollega's worden sneller op een idee gebracht om een object te lenen voor hun presentaties nadat ze daarvan een plaatje hebben gezien uit onze collectie. Vandaar dus de noodzaak van deze automatiseringsslag.'

'Voor ons publiek gaat het zeker een stuk makkelijker worden', beaamt Brechje van Asperen, die collectiebeheerder is bij Het Scheepvaartmuseum. 'Vroeger belde je of stuurde je een e-mail naar een museum als je op zoek was naar een specifieke afbeelding en dan moest intern een medewerker van dat museum ermee aan de slag. Nu kun je als geïnteresseerde zelf al een zoekopdracht doen op onze gloednieuwe collectiewebsite, een selectie maken en die zelfs meteen downloaden als je genoeg hebt aan een beeld in lage resolutie. Als je een beeld in hogere resolutie wilt opvragen, bijvoorbeeld voor een publicatie, dan vul je

'Onze eigen database is nu altijd up to date'

een online formulier in en dat komt dan binnen bij de bibliotheek, waar mensen je vaak ook verder kunnen helpen. De medewerkers zorgen dat je een downloadlink krijgt waarmee je een beeld kunt ophalen.'

Bereikbaar

'Belangrijk vinden we dat er goed wordt gekeken naar wat de bezoeker graag wil hebben', zegt Van Asperen. 'Iemand die wetenschappelijk onderzoek doet of een conservator van een ander museum die bijvoorbeeld een tentoonstelling voorbereidt zoeken vaak anders dan de redactie van een magazine of boek. Ook een scholier of student die een werkstuk maakt of een geïnteresseerde museumbezoeker die meer wil zien dan de tentoonstelling die hij of zij net heeft bekeken, allemaal hebben ze specifieke wensen. Doel is om voor iedereen, op een makkelijke manier, een hoogwaardig beeld aan te bieden, geschikt voor de wijze waarop ze het willen gebruiken. Dus met een hele hoge beeldkwaliteit of juist in lagere resolutie maar dan wel meteen beschikbaar. Vroeger was dat

ook een heel administratief gedoe', zegt hoofd Collecties Van der Vliet. 'Als eenmaal de foto was gevonden en verzonden, werd voor die moeite vervolgens ook een rekening verstuurd. En dan moest weer een ander controleren of die rekening werd betaald. Vaak waren er meer mensen bezig met al deze administratieve rompslomp dan met het creatieve deel, het maken van nieuwe foto's. Dat kan anders. Je kan juist tijd en geld besparen als je meer aandacht schenkt aan het verder vullen van de beeldbank en de bereikbaarheid ervan te vergroten dan het te stoppen in de uren die medewerkers bezig zijn met zoeken, versturen en factureren.'

Sneller

De collectie van het museum is digitaal inmiddels op meerdere manieren te raadplegen. Van oudsher was de website Maritiem Digitaal de enige toegang. Dat is inmiddels al meer dan twintig jaar de gezamenlijke online database van een groot aantal samenwerkende maritieme musea, waarin gegevens kunnen worden opgezocht over voorwerpen en literatuur die zich in deze musea bevinden. Van der Vliet: 'Samen met het Maritiem Museum Rotterdam en het Fries Scheepvaartmuseum zijn we, eind jaren negentig, met deze centrale database begonnen en daarmee liepen we als maritieme musea toen in museumland behoorlijk vooruit. Iedereen gebruikte hetzelfde collectieregistratiesysteem

en onze gegevens konden daardoor eenvoudig in een centrale database worden ingelezen. Dat maakte het ook tot een vroeg succes; in Maritiem Digitaal zijn inmiddels de collecties van 23 deelnemende musea in Nederland én België integraal doorzoekbaar. Maar omdat de musea deze database hadden, hebben ze vervolgens geen eigen collectiewebsite ontwikkeld.

Ook het actueel houden van alle informatie uit zoveel verschillende bronnen is een toenemend punt van zorg. Daar komen musea nu op terug. Het Scheepvaartmuseum is aan allebei gaan werken. We werken via het project Netwerk Maritieme Bronnen aan een update van Maritiem Digitaal en we bouwen verder aan onze eigen collectiewebsite. Die is altijd up to date. Als een oplettende bezoeker heeft uitgevogeld dat er een verkeerde kapiteinsnaam staat bij een bepaalde afbeelding, kunnen wij dat direct aanpassen en dat is dan direct terug te zien op onze website. Maritiem Digitaal heeft juist het grote voordeel dat je door alle museumcollecties tegelijk kan zoeken. Zoeken in beide systemen wordt zo een stuk eenvoudiger en levert ook meer op.'

de nieuwe collectiewebsite is te vinden op
collectie.hetscheepvaartmuseum.nl



Fotograaf Bart Lahr in zijn studio, foto: Monique Kooijmans

Programmering zomer en najaar 2022

Op de agenda

Komende periode zijn er veel extra programma's te bezoeken in het museum. Kijk voor een uitgebreid overzicht, het online aanbod en meer actuele informatie ook op www.hetscheepvaartmuseum.nl.

25 & 26 juni: eerste editie Zeehavendagen Amsterdam

Eind juni sluit het museum aan bij de eerste Amsterdamse Zeehavendagen: een terugkerend jaarlijks evenement waar onder meer het havenbedrijfsleven de deuren opent voor het publiek. Tijdens het weekend van 25 en 26 juni brengt Het Scheepvaartmuseum voor jong en oud veel publieksactiviteiten waarbij de tentoonstelling *Amsterdam Havenstad* een centrale plaats inneemt.

Vanaf 1 juli: *Decoding the Atlantic World*

In aanloop naar een nieuwe vaste presentatie over de Nederlandse verbondenheid met het trans-Atlantische gebied, presenteert Het Scheepvaartmuseum samen met partner Sites of Memory de interventie *Decoding the Atlantic World*. Deze presentatie bouwt voort op de stadswandeling *Future for the Past*. Kunstenaars Raul Balai en Jarett Erasmus ontwikkelden hierbij bijzondere vlaggen vol symboliek en verhalen. Deze vlaggen staan centraal in de tentoonstelling en vertellen onderbelichte verhalen van de Atlantische wereld en de rol die het water heeft gespeeld in het leven van mensen in o.a. Zuid-Afrika, Caribisch Nederland en Nederland.

1 juli Ketí Koti: *Free heri heri for all*

Op 1 juli herdenken we jaarlijks de afschaffing van de slavernij in de toenmalige koloniën Suriname en de Nederlandse Antillen. Ter gelegenheid hiervan en in samenwerking met Kip Republic, nodigen we je uit voor een heri heri maaltijd: samen eten, samen herinneren. Heri heri is een eenpansgerecht van cassave, zoete aardappel, groene en gele bananen, gebakken zoute vis (kabeljauw) en een ei. Vandaag de dag is heri heri een gerecht dat mensen cultureel verbindt met voorouders en dus verbindt met geschiedenis. **Let op: zo lang de voorraad strekt.**

Foto- tentoonstelling op reis

De komende maanden is de fototentoonstelling over de stijging van de zeespiegel van Kadir van Lohuizen op reis. De foto's zijn op diverse buitenlocaties te zien zoals bij de Afsluitdijk, de Oosterscheldekering en het Watersnoodmuseum. Dit is een samenwerking met NOOR Images, Rijkswaterstaat en Kummer & Herman.

Vanaf 7 juli open: nieuwe familietentoonstelling

Deze tentoonstelling is voor iedere familie met kleine museumbezoekers: Doris Duiker neemt je mee onder water, over zee, naar het land. Kom spelen, verbazen en lekker doen in deze uitdagende ruimte voor kinderen (2+) en hun vriendjes, (groot)ouders, oppassen, ooms en tantes.

9 juli t/m 4 september: Zomervakantie!

Heb je nog geen vakantie geboekt? Geen probleem! We vieren deze zomer samen met jou de vakantie in Het Scheepvaartmuseum! Er is elke dag heel veel te doen voor families, zoals de nieuwe familietentoonstelling (2+), de junior audiotour en de tentoonstelling 'Het verhaal van de walvis'. Ook geopend op de maandagen in deze periode!

31 juli t/m 7 augustus PRIDE

Dit jaar is het thema van PRIDE 'My gender, my pride'. De focus ligt dit jaar dan ook niet enkel op mogen houden van wie je wilt houden, maar ook op je mogen voelen zoals jij je wilt voelen. In Het Scheepvaartmuseum besteden we in aanloop naar de tentoonstelling *Mens op Zee* hier gedurende PRIDE extra aandacht aan met verschillende activiteiten.

Verwacht: tentoonstelling *Mens op Zee*

Dit najaar presenteren Het Scheepvaartmuseum en Dutch National Portrait Gallery de fotografietentoonstelling *Mens op Zee*: een veelzijdige maritieme wereld waarin prikkelende, ontroerende en onvoorspelbare portretten en verhalen laten zien hoe het op-zee-zijn je als mens kan veranderen. Vanaf 7 oktober 2022.

En nog veel meer....

- Familiezondagen vanaf het najaar
- Maand van de geschiedenis & Het Geschiedenis Festival in oktober
- Museumnacht Amsterdam op 5 november
- Voor het nieuwe schooljaar: nieuwe lessen op LessonUp, onderwijsprogramma's samen met o.a. Plastic Whale.



foto: Twycer

Maak behoud, onderzoek en uitbreiding van onze wereldberoemde maritieme collectie mogelijk

Kom aan boord

De Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum bundelt de krachten van individuele maritieme liefhebbers. De Vereniging verbindt iedereen die zich verantwoordelijk voelt voor het maritieme erfgoed van Nederland en dat wil doorgeven.

Als lid van de Vereniging ondersteunt u instandhouding, onderzoek en uitbreiding van de collectie. Er zijn verschillende mogelijkheden. Komt u aan boord? Dan bieden wij u graag iets extra's:

Vriend

€ 75 per jaar voor twee personen

- onbeperkt toegang tot Het Scheepvaartmuseum voor u en uw introductie
- uitnodigingen voor exclusieve evenementen
- twee keer per jaar *Zeemagazijn*, het magazine met nieuws over de collectie en het museum
- exemplaar van het wetenschappelijk jaarboek
- 15% korting in het restaurant en de museumwinkel

Jonge Compaen

€ 75 per jaar voor twee personen (<35 jaar)

De Jonge Compaenen is een groep young professionals waarbij diepgang, gezelligheid en netwerken centraal staan.

- alle privileges als Vriend
- uitnodigingen voor exclusieve activiteiten, zoals de Zomerborrel en Museumnacht

Begunstiger Fellowshipskring

€ 250 of € 500 per jaar voor twee personen

Als begunstiger van de Fellowshipskring geeft u jonge onderzoekers extra de kans om in het museum maritiem erfgoed te bestuderen en zichzelf te ontwikkelen binnen hun vakgebied.

- alle privileges als Vriend
- uitnodigingen voor exclusieve bijeenkomsten, zoals de jaarlijkse Fellowshipsmiddag



foto: Isabel Janssen

Bijzonder begunstiger Collectiekring

€ 1.000 per jaar voor twee personen

- alle privileges als Begunstiger
- uitnodiging voor een exclusieve bijeenkomst van de Collectiekring
- toetreding is mogelijk, en fiscaal aftrekbaar, bij een verbintenis voor een periode van vijf jaar

Bijzonder begunstiger Nautische Kring

€ 1.000 per jaar voor twee personen

De Nautische Kring verbindt liefhebbers van de watersport en Het Scheepvaartmuseum met elkaar en levert een directe bijdrage aan de verdere ontwikkeling van de collectie over en het onderzoek van de watersportgeschiedenis

- alle privileges als Begunstiger
- uitnodigingen voor exclusieve activiteiten, zoals het diner van de Nautische Kring
- toetreding is mogelijk, en fiscaal aftrekbaar, bij een verbintenis voor een periode van vijf jaar

Activiteitenkalender

Alle activiteiten zijn onder voorbehoud van wijzigingen. Nadere informatie ontvangt u per mail.

vrijdag 8 juli: zomerborrel Jonge Compaenen

Op vrijdag 8 juli nodigen we de Jonge Compaenen uit voor de jaarlijkse Zomerborrel

15 - 18 september: bezoek Unseen

Van 15 tot 18 september vindt de fotografiebeurs Unseen plaats. Met de Jonge Compaenen brengen we een bezoek.

20 - 27 november: bezoek PAN Amsterdam

Begunstigers en Bijzonder begunstigers nodigen we uit voor een bezoek aan PAN Amsterdam: beurs voor kunst, antiek en design.

22 november: Museumsymposium

Het Museumsymposium vindt ieder jaar in november plaats in Het Scheepvaartmuseum.



foto: Alizé Barthelemy

Interesse?

Voor meer informatie en online aanmelden kijkt u op www.hetscheepvaartmuseum.nl/vnhsm. Ook kunt u contact opnemen per email via vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl of telefonisch via 020-5232 222.

Het Compagnie Fonds

Het Compagnie Fonds is het particuliere steunfonds van Het Scheepvaartmuseum. Het fonds is in 2008 opgericht om begunstigers actief en duurzaam bij het museum te betrekken. De participanten van Het Compagnie Fonds hebben een groot hart voor de maritieme geschiedenis, het water en de watersport.

Het fonds biedt de mogelijkheid kapitaal te vormen om bijzondere museale projecten mogelijk te maken en de vernieuwing van het museum te ondersteunen. De afgelopen jaren zijn de giften van de participanten van Het Compagnie Fonds besteed aan onder meer Het Compagnie Dek, nieuwe masten voor de replica van de Oost-Indiëvaarder Amsterdam, de *Solebay Tapestries* en de tentoonstelling *Willem van der Velde & Zoon*.

Participanten van Het Compagnie Fonds ontvangen een aantal unieke privileges, waaronder uitnodigingen voor exclusieve activiteiten, zoals het Jaardiner, de Pakhuys-lezing en de Heeren XVII Cup. Participanten mogen tijdens openingsuren kosteloos gebruik maken van de historische Admiraliteitskamer.

De bijdrage voor Het Compagnie Fonds bedraagt € 3.000 per jaar voor twee personen bij een verbintenis van vijf jaar.

Activiteitenkalender

14 juni: diner Royal Ocean Racing Club

Op dinsdag 14 juni organiseert de Londen Kamer een diner in de Royal Ocean Racing Club in Londen.

7 juli: zomerborrel

Op donderdag 7 juli organiseert het museum de jaarlijkse Zomerborrel

9 september: Pakhuys excursie

Vrijdag 9 september wordt er een rondvaart gemaakt door de haven van Amsterdam met een bezoek aan de werf van Royal Huisman in Zaandam

13 t/m 15 oktober: Heeren XVII Cup

Van donderdag 13 t/m zaterdag 15 oktober wordt de Heeren XVII Cup gezeild in zonnig Vilamoura, Portugal. Deelnemen aan dit evenement is op eigen bijdrage.

28 november: Jaardiner

Het Jaardiner vindt ieder jaar in november plaats op het Open Plein van Het Scheepvaartmuseum

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Betty van Steenvoorn via bvsteenvoorn@hetscheepvaartmuseum.nl of telefonisch via 020- 5232 256.

In gesprek met leden van VNHSM

Gabriëlle van Poll-Bakhuizen van den Brink (66)

aan boord sinds 2010



Waarom steun jij Het Scheepvaartmuseum?

De eerste keer dat ik in Het Scheepvaartmuseum kwam, heeft het meteen mijn hart gestolen. Ik kwam er al toen ik studeerde, en later met mijn kinderen – en nu ze volwassen zijn nog steeds. Een geweldig museum met een uitgebreide collectie, interessante objecten en informatie voor mensen in elke leeftijdscategorie en met de meest uiteenlopende belangstelling: voor velen aantrekkelijk dus. Bovendien is het gebouw waarin het museum gevestigd is ook prachtig en behoorlijk indrukwekkend, met als extra attracties de schepen die buiten aan de steiger liggen: de replica van het VOC-schip *Amsterdam*, de Koningssloep en het stoomschip *Christiaan Brunings*.

Wat is je meest memorabele moment als vriend?

Moeilijk om te kiezen: ik heb de afgelopen jaren zoveel leuke dingen meegemaakt in het museum! Een *Hard-Hat-tour* door het museum tijdens de verbouwing, de vertoning van de film over Michiel de Ruyter op het

Open Plein, lezingen over diverse onderwerpen en recent de stadswandeling met Gijs Stork, om een paar dingen te noemen.

Een bijzonder persoonlijk moment was de overzichtstentoonstelling *Ludolf Bakhuizen, Schryfmeester, Teyckenaar, Schilder* in augustus 1985 van het werk van mijn voorvader. Bij de opening was ik met een aantal familieleden, waaronder mijn vader (ook Ludolf Bakhuizen) en grootvader, aanwezig. Als ik in het museum ben bezoek ik altijd even de tentoongestelde schilderijen van Bakhuizen.

Wat heb jij met water?

Als kind gingen mijn zusje en ik in de zomer naar de Brielse Zeilschool, huurden mijn vader en zijn zussen huisjes in Friesland en werd er uitgebreid gezeild. Zelf hebben mijn man en ik een Zeeschouw gehad, waarmee we met kinderen en honden door Friesland en op de Waddenzee voeren. En ondanks het feit dat we geen boot meer hebben grijpen we allemaal iedere kans om te zeilen nog steeds met beide handen aan.

Heb je een favoriet collectiestuk?

Tja, de Bakhuizens staan op nummer 1. Maar de concurrentie, de familie Van de Velde, vind ik ook prachtig. En de schepen aan de steiger, en... Nou ja, heel veel eigenlijk.

Waarom zou je een ander aanbevelen ook vriend van het museum te worden?

Musea kunnen alle steun gebruiken die ze kunnen krijgen. En een veelzijdig museum als Het Scheepvaartmuseum, met veel verschillende soorten objecten die, zoals bijvoorbeeld de replica van het VOC-schip, af en toe grondig onderhanden genomen moeten worden, is daarin geen uitzondering. Wat mij betreft moet het koste wat kost blijven bestaan, niet alleen voor Nederland maar ook voor bezoekers uit de rest van de wereld. Nederlands maritieme geschiedenis mag niet op de achtergrond raken!

‘Nederlands maritieme geschiedenis mag niet op de achtergrond raken!’

Ron Grevink (57)

aan boord sinds 2021



Waarom steun jij het museum als vriend?

Om een aantal redenen. Allereerst vind ik Het Scheepvaartmuseum een van de leukste musea in Amsterdam, ook voor kinderen. Natuurlijk is er de replica van het VOC-schip *Amsterdam*, maar ook de tentoonstellingen voor kinderen spreken enorm aan. Daarnaast vind ik zelf de maritieme geschiedenis heel fascinerend en heb ik een enorme passie voor de geschiedenis van Amsterdam. Uiteraard is het fijn om een bijdrage te kunnen leveren aan dingen die bij de stad horen. Het in stand houden van Het Scheepvaartmuseum hoort daar zeker bij.

We vergeten als Nederlandse samenleving soms trots te zijn op ons verleden. Het lijkt alsof we nu in een tijd leven waarin alles uit het verleden niet goed of zelfs fout is. Het is mooi dat we daar kritisch naar kijken en dat

‘De scheepvaart is een heel belangrijk onderdeel van onze Nederlandse historie en identiteit en staat aan de basis van het ontstaan van Amsterdam’

moeten we ook zeker blijven doen, maar het betekent niet dat we onze historie zomaar aan de kant mogen schuiven. De scheepvaart is een heel belangrijk onderdeel van onze Nederlandse historie en identiteit en staat aan de basis van het ontstaan van Amsterdam. Laten we dat koesteren en veel uit onze geschiedenis leren.

Wat heb jij met water?

Zelf heb ik eigenlijk niet direct iets met water. Mijn vader heeft vroeger gevaren bij de Koninklijke Paketvaart Maatschappij (KPM) in Indonesië en het Verre Oosten. Hij moest zich altijd melden bij het Scheepvaarthuis, waar nu het Amrath hotel in zit. Het is vooral het water dat van belang was voor de groei van Amsterdam en Nederland. Nederland had niet bestaan zonder het water: overal waar je kijkt zie je water en ook meteen historie.

Wat is je meest memorabele moment als vriend?

Ik vind de verschillende activiteiten die georganiseerd worden heel leuk. Elke activiteit is anders. Ik heb genoten van de stadswandeling met Gijs Stork, met leuke mensen en mooie verhalen. Maar ook de Fellowshipsmiddag, waar ik met mijn zoon was, vond ik fantastisch en zat vol met inspirerende en mooie verhalen – ik hou van verhalenvertellers – die nieuwe inzichten brengen. Ik hoop dat er nog heel veel leuke en afwisselende activiteiten komen!

Heb je een favoriet collectiestuk?

De schilderijen van de Nederlandse zeeslagen vind ik heel mooi, zoals de slag bij Solebay. Een favoriet? Momenteel toch een werk van Willem van de Velde de Oude, omdat die heel mooi gedetailleerd zijn. Ik heb thuis een replica hangen (*De kriegsraad aan boord van de De Zeven Provinciën*). Helaas is het origineel hiervan niet opgenomen in de Van de Velde-tentoonstelling.

Waarom zou je een ander aanbevelen ook vriend van het museum te worden?

Omdat het een ongelooflijk leuk museum is, vooral ook voor jonge kinderen. Ik weet hoe leuk mijn zoon het altijd vond om naar Het Scheepvaartmuseum te gaan. Geschiedenis biedt ons een kans te leren van het verleden, en is belangrijk voor welke weg je bewandelt in de toekomst. Onze geschiedenis is verbonden met de zee, dus Het Scheepvaartmuseum is een hele mooie plek om over een heel belangrijk deel van onze Nederlandse geschiedenis te leren.

#museumvanjou

Zie ook rubriek 'Museum van jou'
op pagina 26

