

jaargang 49, december 2022

# zeemagazijn

het scheepvaart **national maritime museum**



Maritieme ervaring in vorm en kleur • Reflecties uit Niemandsland • Honderd jaar museum • Integratie vrouwen Koninklijke Marine • Ongemakkelijke gesprekken

# Tastbare geschiedenis

Michael Huijser  
algemeen directeur



foto: Julie Blik

Tot en met 23 mei 2023 is *Mens op Zee* te zien, de fototentoonstelling die Het Scheepvaartmuseum samen met de Dutch National Portrait Gallery presenteert. Het is een van een van de meest ontroerende tentoonstellingen die we tot nu toe hebben gemaakt; persoonlijke verhalen voeren de boventoon. De geschiedenis wordt haast tastbaar gemaakt dankzij het werk van verschillende fotografen op zee. Ze laten zien hoe je als mens kunt veranderen als je op zee bent. De prachtige foto van schipper Carlos op de cover komt uit de serie *Man at Sea* (2004) van Henk Wildschut, die ook in de tentoonstelling te zien is.

In dit *Zeemagazijn* geven we die bijzondere tentoonstelling met verschillende achtergrondartikelen nog meer kleur. Een interview met de tentoonstellingsontwerpers MAISON *the FAUX* openbaart de keuzes achter het prachtige, meanderende ontwerp dat ons letterlijk meeneemt in de wereld op zee: een wereld van passagiers, bemanningsleden en migranten. We duiken in de geest van solozeiler Herman Jansen, wiens indringende foto's zijn opgenomen in een video-installatie van Robert Fox. Foto-

'Een van de meest ontroerende tentoonstellingen die we tot nu toe hebben gemaakt'

graaf Colette Lukassen portretteerde marinevrouwen. Dankzij hun verhalen krijgen we een beeld van de integratie, van de kracht van vrouwen bij de Koninklijke Marine.

Daarnaast hebben we aandacht voor nieuwe aanwinsten, bijzondere projecten en spannende reflecties op onze collectie, en geven we u zoals altijd een voorproefje van de programmering voor de komende maanden en een update van de onderzoeken van onze fellows. Kortom: genoeg leesvoer voor de komende wintermaanden!

En natuurlijk willen we u bedanken. Dankzij uw support hebben we de Museumprijs 2022 gewonnen! We zijn iedereen zeer erkentelijk voor de vele stemmen. Met deze prachtige beloning gaan we het programma *Thuishaven* opzetten. Het zal verschillende bezoekersgroepen die ons al weten te vinden, nog meer met elkaar verbinden. Elke bezoeker moet het gevoel krijgen dat Het Scheepvaartmuseum echt 'het museum van jou' is. En daar kunnen we nu verder voor gaan zorgen!

**Veel leesplezier!**

# In dit nummer

- 6 Reflecties uit Niemandland**  
Herman Jansen vanaf *Sounion*, 1972-76



- 12 Wispelturigheid als uitgangspunt**  
Een gesprek met de ontwerpers van *Mens op Zee*

- 18 Boegbeelden**  
Integratie van vrouwen in de Koninklijke Marine in portretfoto's

- 28 Het vlaggenschip *Aemilia***  
Een aanwinst in de collectie

- 30 *Duiker Doris* is open!**  
Een verhalende tentoonstelling voor de hele familie

- 32 Fellowships**  
Update van recente onderzoeken

- 34 Een kapstok voor meerstemmigheid**  
Een interactieve schoolplaat over de VOC en de WIC in samenwerking met Schooltv

- 37 Ongemakkelijke gesprekken**  
Column Reza Kartosen-Wong

- 38 Een bijzonder VOC-journaal**  
Meer dan een reisverslag

- 42 Gesignaleerd**  
Parels voor op de leeslijst



- 44 Honderd jaar open voor publiek!**  
De ontstaansgeschiedenis van ons museum

- 48 Aanwinst in beeld**  
Scheepspistool - 2021.0402

- 50 Ontdekkingsreis door de familiegeschiedenis**  
Illustrator Tja Ling Hu over de tekening die zij maakt van de museumcollectie

- 53 In memoriam prof.dr. Jaap R. Bruijn (1938-2022)**  
Een gedreven onderzoeker met altijd oog voor de mens op zee

- 54 Waar mensen varen, komen werelden samen**  
Onze internationale én lokale positie

- 56 Op de agenda**  
Programmering kerstvakantie en voorjaar 2023

- 58 Even voorstellen**  
Twee nieuwe bestuursleden van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

- 60 Kom aan boord**  
Word vriend en maak behoud, onderzoek en uitbreiding van onze collectie mogelijk

- 62 De magie van de scheepsbel**  
Zomerborrel Jonge Compagnen

- 63 Tussen Wal en Schip**  
Experts schatten meegebrachte maritieme kunst op waarde

- 63 In memoriam Jan Piet Teding van Berkhout (1937-2022)**  
Erelid en oud-voorzitter van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

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

**Hoofredactie**  
Marleen Smit en Tim Streefkerk

**Tekstredactie**  
Arnoud Bijl en Bibi Heuvelink

**Vormgeving**  
Kingsize Creations

**Basisontwerp**  
Thonik

**Druk**  
Koopmans' Drukkerij BV

**Aan dit nummer werkten mee**  
Erwin van Delden, Edo Dijksterhuis, Cato Ebeling Koning, Els Jacobs, Charlotte Jarvis, Olivier Heiligers, Michael Huijser, Reza Kartosen-Wong, Sara Keijzer, Wiske Klop, Zhifan Liu, Clemens Sassen, Piet Schoemaker, Eefje Valkema, Jeroen van der Vliet, Isaac Vogelsang en Diederick Wildeman.

**Met dank aan**  
Ruth van Andel, Tessa de Boer, Tja Ling Hu, Colette Lukassen, Meindert Seffinga, Joris Suk en Floor Verkerk.

**Fotografie collectie**  
Bart Lahr

**Contact**  
Heeft u vragen of suggesties voor de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum? Neem dan contact op per e-mail via [vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl](mailto:vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl)

**Adres**  
Het Scheepvaartmuseum,  
Postbus 15443, 1001 MK Amsterdam  
[zeemagazijn@hetscheepvaartmuseum.nl](mailto: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.



# Reflecties uit Niemandland

Herman Jansen  
vanaf *Sounion*, 1972-76

Wat drijft een mens naar zee? Wat heb je te zoeken op een element waar je eigenlijk niet (meer) thuishoort? En hoe verhoud je je daar tot jezelf en de omgeving? De tentoonstelling *Mens op Zee* onderzoekt deze vragen door middel van foto's en verhalen van mensen die vanuit verschillende motieven hun heil op zee zochten. Zelden komen we dichterbij een antwoord dan wanneer we het reisverslag lezen van solozeiler Herman Jansen. In de jaren zeventig zeilde Jansen als eerste Nederlander in zijn eentje de wereld rond in het kleine kajuitzeiljachtje *Sounion*. Passages uit zijn reisverslag zijn speciaal voor *Mens op Zee* samengebracht met dia's en filmfragmenten die Jansen vanaf *Sounion* op open zee maakte. Een indringende, door de Britse kunstenaar Robert Fox gecreëerde video-installatie neemt ons mee in de 'zoute' geest van Jansen, op wie de totale afzondering op zee een onuitwisbare indruk achterliet.

Sara Keijzer

Herman Jansen (1924-2017) is 33 jaar als hij tijdens een vakantie op het Griekse schiereiland Attica een bezoek brengt aan Kaap Sounion. Op de punt van de kaap, die zeventig meter boven de Egeïsche Zee uit rijst, staat de tempel van zeegod Poseidon. In het bijzonder met laagstaande zon is het uitzicht over zee er adembenemend. In het gouden namiddaglicht vaart een groot zeiljacht voorbij. Staand tussen de pilaren van de tempel wendt Jansen zich in een opwelling tot de god wiens domein hij heeft betreden: 'Je weet dat ik graag een zeiljacht zou willen bezitten om je zee- en te bevaren. Toe, geef me een boot en ik zal hem noemen *Sounion*.' Poseidon is de zeezeiler kenmerkend gunstig gezind, want nog geen tien jaar later is het zover. Bij scheepsbouwer E.G. van de Stadt bestelt Jansen een Pionier, een klein polyester kajuitzeiljachtje met een lengte van negen meter. Ondanks het geringe formaat een uitstekende keuze voor een tocht rond de aardbol. Het jachtje is namelijk onkenterbaar, goed uitgebalanceerd, koersbestendig en sterk. Bij harde wind en hoge golven is de zeewaardigheid bovendien bijzonder goed. De naam van het jachtje mag geen verrassing zijn: *Sounion* vindt in maart 1966 zijn element.

## 'Je kunt je niet afsluiten van de zee of je er een ogenblik aan onttrekken'

Zes jaar later begint zijn grote wereldreis. Op 20 juli 1972 vertrekt Jansen vanuit de haven van Amsterdam, om pas in 1976 weer terug te keren. Zonder GPS, satelliettelefoon, radar, plotter en internet, maar mét cassetterecorder en camera's steekt hij de wereldzeeën over. Eerst over de Atlantische Oceaan naar Midden-Amerika, dan via het Panamakanaal over de Stille Oceaan naar Nieuw-Zeeland, via Straat Torres naar Bali en over de Indische Oceaan naar Kaapstad. In plaats van de kortste route huiswaarts te nemen, wendt Jansen het steven opnieuw westwaarts om uiteindelijk via Bermuda en de Azoren de haven van IJmuiden binnen te varen. In totaal legt hij 35.346 zeemijlen af; meer dan 65.000 kilometer. Van zijn wereldreis zijn ruim 1200 dia's en 4,5 uur film bewaard gebleven. Wat vertelt het beeldmateriaal ons over het solozeilen en over de maker? En hoe verhoudt het beeld zich tot de gesproken en geschreven woorden van Jansen?

### Ontoereikend

In een klein jacht rond de wereld zeilen vraagt een goede voorbereiding. Alles is dan ook tot in de puntjes verzorgd wanneer *Sounion* het ruime sop kiest. Alle (spreekwoordelijke) hoeken en gaten zijn benut om de uitrusting en proviand efficiënt op te bergen. Onder de 'zitbank met schot aan voorzijde' liggen tussen de vuurpijlen en het destilleerapparaat de koffers met foto- en filmapparatuur en de dozen met film en dia's. Voor het raam boven de zitbank staat de radio met cassette. Op vaste momenten van de dag en verder op elk moment dat hij de moeite waard acht, spreekt Jansen de cassette in. Zo is een gesproken reisverslag ontstaan van 27 uur. In elke haven, en waar mogelijk op zee, werkt Jansen zijn belevenissen en overpeinzingen direct uit op papier. De door hemzelf vooraf gestelde taak een reisverslag te schrijven met als thema 'de eenheid van natuur, techniek en mens', heeft hij bij terugkomst dan ook – op de laatste pagina's na – volledig volbracht.

Onder de titel *De horizon zeilde mee, dag na dag* verscheen het reisverslag in 1980 in druk. Van de ruim 1200 dia's die Jansen onderweg maakte, is er geen enkele in de publicatie opgenomen. De illustraties in het boek zijn van Gerard van Straaten (1924-2011), eveneens een zeiler. Enigszins gedramatiseerd – maar met grote precisie – zijn voorstellingen weergegeven die de solozeiler nooit fotografisch had kunnen vastleggen: het strijken van de zeilen op een woeste zee; de schipper die zich tijdens een storm stevig aan de reling vastklampt om niet overboord te slaan; iets simpels als een zonnetje schieten; of *Sounion* vanuit vogelperspectief op de oceaan. De illustraties geven, ondanks hun overdrijving, misschien wel een realistischer of veelomvattender beeld van de zeereis dan de dia's ooit zouden kunnen doen. De tekeningen van Van Straaten zijn overigens niet volledig aan de fantasie ontsproten. Wie de illustraties en de dia's naast elkaar houdt, ziet dat de tekenaar het fotografische beeld (voor zover aanwezig) als basis voor zijn tekeningen heeft gebruikt. Uit verschillende beelden heeft Van Straaten elementen geplukt en die heeft hij tot nieuwe collages gecomponeerd.

In het ruim 200 bladzijden tellende reisverslag doet Jansen vooral zijn ervaring op zee uit de doeken. Niet alleen de weersomstandigheden, het dagritme en het navigeren komen aan bod. Opvallend veel woorden wijdt Jansen aan de ervaring van het alleen zijn op een element waar je als mens eigenlijk niets te zoeken hebt. Over afscheid nemen van het land, de geleidelijke overgang naar een nieuwe wereld, het samenspel van natuurkrachten, een evenwicht bereiken en opgaan in



Herman Jansen, *Om Sounion ontvouwt zich het grootste blikveld dat op twee meter boven aarde mogelijk is*, 1975, kleurendia, 35 x 24 mm



Herman Jansen, *Na drie weken op de Atlantische Oceaan, verschijnt Barbados aan de horizon*, december 1972, kleurendia, 35 x 24 mm

een totaliteit. Dierbare ontmoetingen – zowel met mensen als met het land – tekent Jansen eveneens op, maar beschrijvingen van de plaatsen die hij bezoekt laat hij veelal achterwege: 'Daarvoor bestaat voldoende lectuur op de markt', vindt de zeiler. Toch is het gros van de dia's aan land of met land in zicht genomen. Waarschijnlijk omdat Jansen op volle zee te veel in beslag werd genomen door het zeilen zelf. Of omdat de zeiler het fotografische beeld ontoereikend achtte om uitdrukking te geven aan de diepe gevoelens die afzondering op zee teweegbracht.

### Land en zee

Door een gezonde portie zenuwen bevangen, staat Jansen begin november 1972 op het punt vanuit Las Palmas aan de eerste grote oversteek van zijn wereldreis te beginnen. Aan de overkant van de Atlantische Oceaan ligt Barbados als voorlopig einddoel. Aan het papier vertrouwt hij toe:

*'Buiten de haven ligt de uitgestrektheid van de oceaan, waartoe je je zo voelt aangetrokken, waarop je je tot in je vingertoppen voelt leven. De zee, die zich elk moment nieuw en anders voordoet, hetgeen soms zo overweldigd, dat het enthousiasme wordt getemperd door een zekere bevangenheid.'*

Na een paar dagen op zee ebt de laatste schroom weg, keert de eetlust terug en intensiveren de waarnemingen door het alleen zijn. Om *Sounion* ontvouwt zich het grootste blikveld dat op twee meter boven aarde mogelijk is. 'Je wordt deel van een nieuw ritme, waarin het opvolgen van dag en nacht, van licht en donker, veel indringender wordt ondergaan', schrijft Jansen. 'Je kunt je niet afsluiten van de zee of je er een ogenblik aan onttrekken.' Als na drie weken op de oceaan het eerste bakencontact met Barbados en Martinique tot stand komt, maakt de nodige opwinding zich van de zeiler meester. Het besef dat land niet ver weg meer kan zijn, moet de reden zijn dat Jansen een toespraak houdt voor *Sounion*. Als een paar dagen later Barbados daadwerkelijk aan de horizon verschijnt, waagt Jansen aan boord een vreugdedans. Het weerzien met het land beleeft hij steevast intens en deze ontmoetingen vereeuwigd hij dan ook met de film- en fotocamera.

Eenmaal voet aan wal, fotografeert Jansen op deze en andere bestemmingen wat je van een zeereiziger mag verwachten: de baai of haven met *Sounion*, in grote plaatsen de jachtclub, het rendez-vous met ongeveer gelijktijdig van de vorige bestemming vertrokken zeilers, de *couleur locale* die per bus of op de meegebrachte vouwfiets wordt ontdekt, mensen, natuurschoon en zeegezichten. Het op land gemaakte beeld getuigt af en toe van interessante historische gebeurtenissen. In Papeete op Tahiti bijvoorbeeld fotografeert Jansen een protest tegen de atoomproeven die de Fransen in de Stille Zuidzee houden. Op Bali wordt op 17 augustus 1975 tijdens de feestdag Hari Merdeka het uitroepen van de onafhankelijkheid dertig jaar daarvoor uitbundig gevierd (door Jansen verkeerd geïnterpreteerd als 'de bevrijding van de Japanners'). Een aantal door de zeiler bezochte plaatsen staat op dat moment op de drempel van onafhankelijkheid of is net onafhankelijk geworden. Met zijn voorliefde voor een wijde blik zoekt Jansen vaak naar een hoger gelegen punt om ook de zee die zich achter het land schuilhoudt, in beeld te kunnen vangen.

Wanneer hij weer uitvaart, draait Jansen de camera altijd nog even in de richting van het land dat hij net verlaten heeft, alsof het latente beeld van vaste grond hem ook op zee houvast biedt.



Herman Jansen, *Protest in Papeete tegen atoomproeven door de Fransen, Tahiti 1973*, kleurendia, 35 x 24 mm

#### (Mentale) beelden

Naarmate de reis vordert, neemt het weerzien met de bewoonde wereld steeds een iets andere vorm aan. Overweldigend enthousiasme maakt plaats voor ontzag, dat overgaat in realiteitszin. Er blijft altijd een zeker gevoel van blijdschap en opluchting. Welke gevoelens en gedachten bovenkomen wanneer je met behulp van sterren en planeten een vooraf bepaalde plaats in de oceaan daadwerkelijk voor je ziet liggen, blijft voor ons landrotten slechts gissen. Vage bruinrijze vormen nemen langzaam kleur aan. Het mentale beeld van een plek, dat zich op basis van de *pilot* heeft gevormd, krijgt een werkelijke gestalte. Treffend beschrijft Jansen deze ervaring als hij Fatu Hiva, het zuidelijkste deel van de Marquesas-eilanden – een piepklein stipje op de kaart – voor zich ziet liggen: 'De tijd staat even stil om het beeld als het ware voor eeuwig vast te griffen. Na een pauze valt iets weg; hetgeen verwacht werd is verschenen, het onbekende is bekend geworden, er komt ruimte voor nieuwe indrukken.'

Opvallend is dat Jansen zich in zijn reisverslag heel beeldend uitdrukt en meermaals omschrijft hoe zijn waarneming op zee intensiveert. Water, wolken- en lichtspel beschrijft hij minutieus. Een donkere lucht waar een heloranje maan hangt

in een vlak zonder diepte achter horizontale strepen, stelt Jansen gelijk aan een Japanse schildering. De zon die met 'lange haarscherpe zilverwitte stralen' tussen het zwart van de regen doorbreekt, is een overweldigend mooi kleurloos tafereel 'als een hard zwart-witnegatief'. Kleurrijke zonsondergangen op kalme zee die Jansen aan religieuze ervaringen gelijkstelt, schetst hij schitterend in woorden. Kijken we naar de dia's die Jansen op zulke ogenblikken maakte, dan steken die wat schril af bij de op dat moment diepgevoelde emoties van de maker. Op beeld is de bovenaardse ervaring – zonder de geschreven context – niet veel meer dan een fotografisch cliché.

Hoe beeldend en indrukwekkend Jansen ook schrijft, over het fotograferen zelf wordt slechts eenmaal kort gerept als op de Indische Oceaan, zo'n 600 mijl van het vasteland, in de nacht ineens vlinders op de petroleumlamp neerstrijken. De diertjes hebben een mooie tekening en prachtige kleuren. 'Daar ga ik foto's van nemen', neemt Jansen zich voor. Kennelijk is dat niet gelukt, want tussen de dia's is er geen te vinden. Verder maakt Jansen in zijn verslag geen melding van het fotograferen of filmen, de logistiek – rolletjes werden onderweg al ontwikkeld, weten we door notities op diaraampjes – of het resultaat.

#### Bron

Herman Jansen overleed in 2017 op 92-jarige leeftijd. Via de havenmeester, aan wie hij zijn bezittingen naliet, verwierf Het Scheepvaartmuseum in dat jaar *Sounion*. Het polyester jachtje waarmee Jansen als eerste Nederlander solo de wereld rondde, bleek een heuse tijdcapsule. Aan *Sounion* was weinig veranderd en een groot deel van de uitrusting en inventaris, waaronder de cassetterecorder en foto- en filmcamera, is ruim veertig jaar aan boord gebleven. Bijzonder zijn de persoonlijke briefwisselingen die Jansen met vrienden onderhield, de met de hand ingetekende zeekaarten en de destijds *state of the art* navigatie-instrumenten. Het gesproken reisverslag is voor zover bekend uniek. Het gehele ensemble vormt een geweldige bron over het solozeilen in de jaren zeventig, maar is tevens een enorme uitzoekklus voor het museum. De dia's, films en door Jansen ingesproken cassettebandjes zijn eerder dit jaar gedigitaliseerd.



Herman Jansen, *Fatu Hiva, mei 1973*, kleurendia, 35 x 24 mm



Herman Jansen, *Uitzicht over de Indische Oceaan, 1975*, kleurendia, 35 x 24 mm

Vanuit een eerste blik op het beeldmateriaal springt een aantal dingen in het oog. De kwaliteit van de dia's, is op een batch met flinke verkleuringen na, redelijk goed. Jansen is geen begenadigd amateurfotograaf te noemen, al is het zoeken naar hoge standpunten om weidse vergezichten te schieten een overwogen beeldkeuze en er zit zo nu dan een esthetisch pareltje tussen. Op volle zee lijkt de fotografie tekort te schieten, niet alleen omdat je als solozeiler simpelweg geen tijd en handen over hebt om de camera te bedienen, maar ook omdat de camera (of de fotograaf) de meest essentiële indrukken of ervaringen niet (echt) lijkt te kunnen vangen. Hetzelfde geldt, op enkele uitzonderingen na, voor het filmmateriaal. Het opvallendst zijn de op beeld vastgelegde ontmoetingen en het afscheid met het vasteland als terugkerend onderwerp, die als een rode draad door het geheel lopen.

Wanneer we het geschreven reisverslag vergelijken met het gesproken verslag, tekenen zich ook belangrijke verschillen af. Hoewel de gesproken woorden van Jansen de meest primaire bron vormen, blijft het relaas vrij feitelijk en droog. Uit de geschreven woorden blijkt daarentegen een grote mate van reflectie over het effect dat de totale afzondering op zee teweegbrengt. Hij komt zo niet alleen dicht bij wat hij 'de bron van het ik-gevoel' noemt, het biedt ook inzicht in wat het betekent om alleen te zijn: 'Het kan heilzaam zijn je voor korte tijd uit de vertrouwde omgeving alleen terug te trekken en de zee zal een unieke leermeester zijn. Maar alleen blijven is niet de bedoeling van het leven', schrijft Jansen terugkijkend op zijn reis.

## 'Alleen blijven is niet de bedoeling van het leven'

In *Mens op Zee* is voor het eerst een selectie van het door Jansen op zee gemaakte beeldmateriaal te zien. Gekoppeld aan reflectieve passages uit zijn reisverslag krijgt het beeld een nieuwe lading en komen we dicht bij de zeebeleving van Herman Jansen. De installatie voert de kijker mee naar een niemandsland van lucht en water, waarin een mens alleen zijn weg zoekt én vindt. Niet alleen letterlijk, maar ook – vooral – overdrachtelijk: Jansens eenzame verblijf op zee veranderde zijn blik op de wereld. Voorgoed.

# Wispelturigheid als uitgangspunt

Voor de tentoonstellingsvormgeving van *Mens op Zee* bracht ontwerpbureau MAISON *the FAUX* de maritieme ervaring terug tot vorm en kleur. Het resultaat is een sferische spanningsboog die subtiel is, maar ook onderhuids op de emoties inwerkt.

Edo Dijksterhuis



foto: Almicheal Fraay

‘Een creatieve stem vermomd als een *haute couture* modehuis.’ Zo presenteert MAISON *the FAUX* zich op haar website. De Arnhemse ontwerpstudio maakt kostuums, produceert video’s, doet performances en ontwerpt interieurs. De catwalkshows in Los Angeles, New York en Tokio gaan niet onopgemerkt voorbij aan de internationale fashionpers. Die is laaiend enthousiast over de exuberante evenementen, die volgens het adagium ‘meer is meer’ zijn geïnjecteerd met een fijne dosis camp en een relativiserende portie zelfspot. Zelf typeren MAISON *the FAUX*-oprichters Tessa de Boer en Joris Suk hun stijl simpelweg als ‘maximalisme’.

In dat licht bezien is de vormgeving die MAISON *the FAUX* bedacht voor *Mens op Zee* ronduit ingetogen te noemen. Maar dat moet ook, vindt De Boer. ‘Ons werk is vaak best *over the top*, maar als vormgever van een tentoonstelling moet je dienend zijn. De objecten die het verhaal vertellen zijn leidend en *Mens op Zee* is niet gebaat bij tierelantijnen en gedoe.’

Hoewel De Boer en Suk uit de modewereld afkomstig zijn – ze kennen elkaar van de kunstacademie in Arnhem en werken er nog steeds – reikte hun blik al snel veel verder. ‘Mode gaat over het vormgeven van een identiteit en laat zich makkelijk verbinden met andere disciplines’, vindt De Boer. ‘Maar het verdienmodel van de fashionindustrie werkt volgens ons niet: wie zit er te wachten op nog meer T-shirts? Wij houden van dingen maken, maar concentreren ons liever op het ontwerpen en het creatieve proces dan op de productie en verkoop van collecties.’

Daarom neemt MAISON *the FAUX* sinds een paar jaar opdrachten aan. Anders dan bij het autonome werk, dat ze echt als duo doen, zijn de rollen hierbij meer verdeeld. ‘Joris doet het kostuumontwerp en ik de ruimtelijke ontwerp opdrachten’, stelt De Boer. ‘Zo’n tentoonstelling als *Mens op Zee* doe ik in mijn eentje. Hoewel dat ook weer vreemd voelt om zo te zeggen, want we delen een signatuur en een aanpak. In die zin werken we nooit helemaal alleen.’

Groot verschil tussen een modeshow en een tentoonstelling is volgens De Boer de spanningsboog, die niet afhankelijk is van modellen die in betrekkelijk korte tijd langs het publiek paraderen, maar van stilstaande objecten waar bezoekers in een veel trager tempo aan voorbijgaan. ‘Dat is ook een verademing’, vindt De Boer. ‘Bij mode knipper je drie keer met je ogen en het is weer voorbij.’

## ‘De zee is een eindeloze ruimte, maar het verblijf op een schip kan heel claustrofobisch zijn’

‘In de eerste gesprekken met het museum kwamen we telkens uit op de kracht van tegenstellingen. De zee is een eindeloze ruimte, maar het verblijf op een schip kan heel claustrofobisch zijn. Je bent daar vaak deel van een groep, maar kunt je ook heel eenzaam voelen. De zee kan bovendien vredig zijn, maar ook gruwelijk tekeergaan. De wispelturigheid van het verblijf op zee en van de

zee zelf wilde ik in het tentoonstellingsontwerp laten terugkomen.’

Dat is gebeurd op een behoorlijk abstract niveau, vertelt De Boer. ‘Het kleurverloop op de wanden geeft de veranderlijkheid van de zee weer. We hebben blauwtinten uit verschillende kunstwerken gehaald, die ik samen met printontwerper Willem Stapel heb vermengd tot een subtiele *gradient* (kleurverloop, red.). De eerste zaal begint met het gevoel van een Nederlandse zee, water dat er groenig uitziet. Dat kostte heel veel tijd omdat het al snel legerachtig werd. Richting het tweede deel van de tentoonstelling, waar de passagier centraal staat, komt er meer perzik in en wordt de kleur warmer en intenser. In dit deel van de tentoonstelling worden ook moeilijke verhalen verteld van mensen die niet altijd even vrijwillig aan boord van een schip zijn, zoals bootvluchtelingen of contractarbeiders. De sfeer neigt daarom ook naar dreiging en heeft iets onheilspellends, zonder dat het echt akelig wordt. Een grijzig deel volgt hierna en bij de afsluitende dia-installatie van Herman Jansens solozeiltocht verandert de tint weer richting paars.’



foto: Almicheal Fraay





Naast kleur bestaat de grootste ingreep van MAISON the FAUX uit de vorm van de wanden waar die kleur op is aangebracht. *Mens op Zee* beslaat een relatief klein oppervlak, maar het traject dat je als bezoeker aflegt voelt echt aan als een reis. 'De lijn van de horizon op zee en de organische vorm van de golven komen terug in de wanden die afwisselend recht en gekromd zijn. De nissen doen op een geabstraheerde manier denken aan patrijspoorten. Ik ben telkens op zoek geweest naar manieren om zalen open te breken en af te kappen. Zo zijn er heel gekke ruimtes ontstaan: lang en smal, schots en scheef. Dat was voor de bouwer echt een uitdaging, maar hij heeft het toch strak gekregen. Zo vormen de losse ruimtes toch één geheel, wat weer versterkt wordt door het kleurgebruik, en wordt het één wereld.'

Het moment dat de inrichting echt af is, heeft volgens De Boer iets magisch. 'Alsof je door je eigen tekening loopt. Mijn ontwerpen beginnen altijd met veel schetsen, niet meer dan basic lijnen op papier. Maar ik stap al snel over op de computer en dan verwerk ik mijn krabbeltjes in een driedimensionaal ontwerpprogramma. Met fysieke maquettes werk ik niet graag. Die hebben iets heel definitiefs en geven me het

gevoel dat ik niet zomaar kan schuiven met dingen of even een ander kleurtje kan uitproberen.'

Wat De Boer wel absoluut in het echt wil zien voordat ze begint te ontwerpen, zijn de kunstwerken die in de tentoonstelling terechtkomen. 'Dat is zo anders dan een plaatje in een Excelsheet! Als je een werk in het echt hebt gezien, kun je veel beter inschatten hoe het werkt in combinatie met de ruimte en de andere stukken. Ik heb ook wel eens op de dag van inrichten de objecten voor het eerst gezien en dan merk je dat je op het laatste moment toch nog dingen omgooit. Dat was bij *Mens op Zee* helemaal niet het geval.'

Wat daarbij ook scheelt is dat de opdrachtgever in dit geval goed wist wat hij wilde – wat volgens De Boer geen vanzelfsprekendheid is. 'Goed opdrachtgeverschap betekent dat ontwerpkeuzes niet worden beoordeeld als 'mooi' of 'niet mooi' maar worden getoetst aan inhoudelijke criteria en op basis van argumenten worden beoordeeld. En wat meespeelt is dat wij verschillende petten op hebben: in ons autonome werk zijn wij zelf ook opdrachtgevers. Wij hebben geleerd dat beter te doen door opdrachtnemer te zijn.'

**'Als je een werk in het echt hebt gezien, kun je veel beter inschatten hoe het werkt in combinatie met de ruimte en de andere stukken'**

# Boegbeelden

De tentoonstelling *Mens op Zee* vormde voor het museum aanleiding voor een opdracht – in samenspraak met partner Dutch National Portrait Gallery – aan fotograaf Colette Lukassen om de stapsgewijze integratie van vrouwen bij de Koninklijke Marine te verbeelden in portretten. Die integratie begon in 1944, toen in Londen onder het credo ‘Maak een man vrij voor de vloot’ de Marine Vrouwenafdeling (MARVA) werd opgericht om de door de oorlog opengevallen walfuncties in te vullen, en is pas sinds twee jaar – met de openstelling van de Onderzeedienst in 2020 – ‘voltooid’. In de tussenliggende periode hebben talloze grote en kleinere ontwikkelingen ertoe geleid dat vrouwen operationele functies mochten uitoefenen en vanaf begin jaren tachtig mochten gaan varen. Lukassen portretteerde acht vrouwen die samen een tijdspanne van bijna tachtig jaar integratie vertegenwoordigen en bijdroegen aan een meer representatieve maatschappelijke afspiegeling bij de Koninklijke Marine.

Sara Keijzer



Patty Willeboordse

‘Het werkte twee kanten op’

Colette Lukassen, *Portret van Patty Willeboordse*, 2022, pigmentprint

Patty Willeboordse (1956) begint haar carrière bij de marine in 1975 als MARVA-telefonist 1<sup>e</sup> klasse en klimt in de ruim dertig jaar die volgen steeds hoger op de ladder. Na een functie als onderofficier benedenschip op Hr.Ms. *Rotterdam* wordt ze in 2000 als eerste vrouw bevorderd tot *chef d'equipage*. In die hoedanigheid werkt ze op de Nederlands Belgische Operationele School in Den Helder. Ze behartigt de belangen van

de manschappen en de onderofficieren en bemiddelt tussen de commandant en de equipage (bemanning). Het vrouw-zijn ervaart ze als een pré: ‘Op dat moment kwamen er ook veel vrouwelijke matrozen binnen. Zij vonden het prettig dat er een vrouwelijk aanspreekpunt was. Maar ook mannen voelden zich gesteund als ik er was. Zij wisten zich met sommige situaties geen raad. Het werkte twee kanten op.’



Colette Lukassen, Portret van Mary Riemens, 2022, pigmentprint

## Mary Riemens

‘Ik wil iets neerzetten waar de marine voor bestaat’

Mary Riemens (1959) werkt in 1983 bij de NAVO in Londen wanneer ze hoort dat de Koninklijke Marine operationele functies (potentiële gevechtsfuncties) openstelt voor vrouwen. Ze twijfelt geen moment en dient een verzoek in om te mogen vliegen als waarnemer: ‘Ik wil het werk kunnen doen dat mannen ook doen en iets neerzetten waar de marine voor bestaat.’ Riemens is eerst waarnemer en in 1992 tactisch coördinator (TACCO) bij de Marine Luchtvaartdienst op het maritieme patrouillevliegtuig type

Orion. Ze lokaliseert en volgt Russische onderzeeboten. Vanuit de lucht werpt ze sonarboeien op strategische plekken in de oceaan om het geluid van de onderzeeboten op te vangen en zo hun positie, koers en snelheid te bepalen. Ze is de eerste vrouw ter wereld die de functie van TACCO uitoefent en het is de mooiste baan die ze ooit had. ‘Mede door de mannen is het goed gelukt, want ik heb echt wel mijn hulplijnen gehad, maar soms was het ook verdomd alleen.’

Kort na de bevrijding ontmoet Francine Cools (1923) een Canadese soldaat. Hij neemt haar mee naar een film over de Amerikaanse marine. ‘Dat vond ik prachtig! Ik dacht, dit wil ik ook.’ Ze meldt zich aan bij het wervingskantoor van de MARVA in de Leidsestraat in Amsterdam. Na een kleine omzwenning begint ze een jaar later aan de MARVA-opleiding in Vogelenzang, die drie weken duurt. ‘We oefenden met marcheren en moesten marine-uitdrukkingen leren. Toen droegen we nog Engelse uniformen, waar we Nederlandse knopen aan moesten zetten.’ Cools gaat aan de slag bij de Verbindingsdienst in Den Haag. Vanwege haar uniform wordt ze onderweg regelmatig nageroepen. ‘Mooi pakkie heb je ’an’, zeiden ze dan, ‘ga lekker bij je moeder in de keuken staan met een schort voor!’ of erger: ‘officiersmatras’.

Een vrouw in uniform was *not done*.’ Als de mogelijkheid zich aandient naar Indonesië te gaan, pakt ze die kans met beide handen aan. In Jakarta, het toenmalige Batavia, komt Cools terecht in een door Nederlanders verlaten villa aan de Van Heutsz-Boulevard. In drietonners wordt ze samen met andere MARVA’s naar de Verbindingsdienst gereden. ‘Wij mochten niet alleen over straat en werden overal van afgeschermd.’

Na tweeënhalf jaar houdt ze het voor gezien. ‘Ik had er geen behoefte aan om in Nederland verder te gaan. Maar, ik heb ontzettend veel profijt van die jaren gehad. Ik hoefde tijdens een sollicitatie maar te zeggen dat ik voor de marine in Nederlands-Indië had gewerkt, en ik was al aangenomen!’

## Francine Cools-van Straten

‘Een vrouw in uniform was *not done*’



Colette Lukassen, Portret van Francine Cools-van Straten, 2022, pigmentprint

'Waar je aan begint, maak je af', zei haar moeder altijd. Dat heeft de sportieve Jet van Gemert (1969) goed in haar oren geknoopt. Op haar 22<sup>ste</sup> begint ze als matroos bij de nautische dienst. Als het Korps Mariniers zeven jaar later – Van Gemert is inmiddels opgeklimmen tot kwartiermeester – bestuurders voor landingsvaartuigen zoekt, twijfelt ze geen moment. 'De mariniers hadden er alleen niet bij stilgestaan dat er ook vrouwelijke kwartiermeesters waren. Ik werd geweigerd omdat ik een vrouw was. Dat heb ik aangevochten.' En met succes. Van Gemert doorloopt de dertig weken tellende opleiding, maar mag niet deelnemen aan de afsluitingsweek, de Finex. De mariniersbaret heeft ze daarom nooit gehad.

'Het korps was nog niet klaar voor vrouwen.' Het kompas dat ze krijgt, koestert ze nog altijd. 'Het staat symbool voor de weg die je aflegt binnen de marine, maar het brengt je ook altijd thuis.'

Inmiddels is Van Gemert chef sport, een functie die traditioneel gezien door het Korps Mariniers wordt ingevuld. Dat een vrouwelijke schipper van de vloot deze positie bekleedt is dus 'dubbel nieuw'. Ze traint de jongens en meiden die aan de opleiding beginnen. Fit zijn is belangrijk, vindt Van Gemert: 'Hoe fitter je bent, hoe beter inzetbaar.' Had ze zelf opnieuw mogen beginnen, dan had ze direct voor het korps gekozen. 'Maar ja, ik ben te vroeg geboren.'

## Jet van Gemert

'Ik ben te vroeg geboren'



Colette Lukassen, *Portret van Jet van Gemert*, 2022, pigmentprint

## Sitara Hartsteen

'Voor wie kom je dan nog thuis?'



Colette Lukassen, *Portret van Sitara Hartsteen*, 2022, pigmentprint

Als deelnemer aan de pilot 'Vrouwen bij de Onderzeedienst' waagt luitenant-ter-zee 1<sup>e</sup> klasse Sitara Hartsteen (1984) in 2019 een sprong in het diepe. De overstap van boven- naar onderwater is groot. Hartsteen komt terecht in een wereld waarin je in extreme mate op elkaar bent aangewezen. 'Kennis is wat daar telt, rangen veel minder.' Na een jaar maakt ze de balans op: blijven, jarenlang investeren en als het lukt de eerste vrouwelijke onderzeebootcommandant worden, of een sociaal leven aan wal opbouwen en vasthouden? Een zwaar besluit, maar ze kiest voor het laatste. 'Als ik daar eenmaal aan de top zou staan als commandant, hartstikke mooi, maar voor wie kom je dan nog thuis?'

In haar huidige functie als hoofd bedrijfsvoering & onderwijscoördinatie op de Nederlands Belgische Operationele School grijpt Hartsteen nog weleens terug op die gebeurtenis: 'Als mensen een zware keuze moeten maken, kan ik uit eigen ervaring spreken.' Volgend jaar gaat ze weer varen, bovenwater welteverstaan, als stafofficier tijdens een internationale NAVO-missie: 'Ik heb daar heel veel zin in, en ik zie wel waar het schip strandt.'

## Elly Piek

‘Daar kun je moeilijk over doen, maar het was geven en nemen’



Colette Lukassen, *Portret van Elly Piek*, 2022, pigmentprint

Het was nogal ‘een ding’, varen met een gemengde bemanning. Wanneer Elly Piek (1954) begin 1981 samen met twintig andere vrouwen bij wijze van proef gaat varen op bevoorradingsschip Hr.Ms. *Zuiderkruis*, krijgt de bemanning de keuze: blijven of overgeplaatst worden. ‘De mannen die bleven waren dus voorstander, maar niet iedereen stond erachter. Het werd opgelegd door de politiek.’ Als enige vrouwelijke korporaal aan boord is Piek verantwoordelijk voor de financiële administratie. Een ‘gewoon’ kantoorbaantje is het allerminst. ‘Je liep je rondes, poetste het schip en werd ingedeeld in allerlei calamiteitenoefeningen zoals voor brand of averij. Op een bevoorrader met veel olie kan het goed misgaan natuurlijk.’ Het is van beide kanten even wennen,

vrouwen aan boord. ‘De eerste drie maanden hebben ze mij Jan genoemd, want mijn voorgangers heetten ook Jan. Daar kun je moeilijk over doen, maar het was geven en nemen. Tenslotte was de situatie voor beide partijen geheel nieuw.’ Hoewel er aan boord al gauw een hecht clubje ontstaat, ervaart Piek wel tegenwerking van bovenaf als er bemanning aan boord komt die géén voorkeur heeft kunnen opgeven. ‘Er is alles aan gedaan om die proef te laten mislukken. Ze gaven ons slechte beoordelingen. Later werd ik niet bevorderd omdat ik zogenaamd niet vaarplichtig zou zijn.’ De proef op Hr.Ms. *Zuiderkruis* levert haar in die zin niets extra’s op. ‘Behalve voor mezelf. Ik heb een geweldige tijd gehad en mijn hart is voor altijd een beetje met dat schip verbonden.’

## Annette van der Kaaij

‘Iedereen heeft een rol en is belangrijk in het geheel’



Colette Lukassen, *Portret van Annette van der Kaaij*, 2022, pigmentprint

Annette van der Kaaij (1964) zit in haar eindexamenjaar als ze in de krant leest dat de officiersopleiding aan het Koninklijk Instituut voor de Marine (KIM) wordt opengesteld voor vrouwen. Drie jaar eerder, in 1980, heeft Nederland het door de VN uitgevaardigde ‘Verdrag inzake de uitbanning van alle vormen van discriminatie van vrouwen’ getekend. Dit betekent dat bij de marine alle varende en operationele functies, behalve die bij het Korps Mariniers en de Onderzeedienst, in beginsel voor vrouwen toegankelijk worden. De openstelling van de officiersopleiding is aanvankelijk onder voorbehoud en wordt pas definitief als de proef met de gemengde bemanning op Hr.Ms. *Zuiderkruis* slaagt. Samen met zeven andere vrouwen stapte Van der Kaaij in 1983 een instituut binnen waar de vrouw pas net lijkt ‘uitgevonden’. ‘We werden wellicht meer of anders getest en bekeken dan onze mannelijke jaar-genoten.’ Tussen de vrouwen heerst een sterke solidariteit. ‘Ik leerde wat mentale kracht is, en dat je veel meer kunt dan je eigenlijk denkt.’ Onder aan de ladder beginnen en het werk van eenieder op elk niveau gaan respecteren en waarderen, is een andere belangrijke levensles. ‘Alleen met elkaar krijg je uiteindelijk dat resultaat. Iedereen heeft een rol en is belangrijk in het geheel.’

De vrouwen moeten zich extra bewijzen en meer hun best doen om te komen waar de mannen staan. Sommige dingen zijn nog niet vanzelfsprekend. ‘Als officier krijg je een sabel, maar de vrouwen kregen die niet. Dat vonden wij natuurlijk niet terecht. Toen we die uiteindelijk wel kregen, was dat een bijzonder moment. Soms moest je echt wat openbreken.’



Colette Lukassen, Portret van Klazien van Brandwijk-Wiltjer, 2022, pigmentprint

## Klazien van Brandwijk-Wiltjer

### ‘Ik voerde een gevecht als vrouw, en als humanist’

‘Jij drinkt zeker ook van die baarmoederthee, net als je voorganger?’ Het zijn zo’n beetje de eerste woorden die Klazien van Brandwijk (1951) hoort als ze zich in 1985 als humanistisch raadsvrouw meldt bij de marinierskazerne in Doorn. Ze heeft dan al werkervaring bij de vakbeweging en de land- en luchtmacht, en kijkt niet echt op van de manier waarop ze wordt aangesproken door een hooggeplaatste officier. ‘Defensie krijgt altijd wel dat etiket, maar seksisme en vrouwenonvriendelijkheid waren in die tijd in andere bedrijfstakken zeker zo groot.’ Haar positie als geestelijk verzorger bij de mariniers is uniek: ze is de eerste vrouw én ze is humanist. ‘Humanisten gaan uit van de mens, van je kracht en je eigenheid. Eigenlijk is de vraag: hoe is het met je? Pesterij, groepsdruk, niet mee kunnen komen, de slechtste zijn of heimwee, er zijn altijd grotere thema’s die tijdens een gesprek naar boven komen. Je komt op heel existentiële vragen uit.’

Het is voor Van Brandwijk niet altijd makkelijk, ze wordt dwarsgezet: ‘Ik voerde een gevecht als vrouw, en als humanist. Tegelijkertijd werd ik consequent naar voren geschoven als er iets over vrouwen bij Defensie gezegd moest worden in de media of in overlegstructuren.’

Het omslagpunt komt in 1992-93 in Cambodja, waar haar aanwezigheid en die van twee vrouwelijke verpleegkundigen in het begin niet op prijs wordt gesteld. ‘Gaandeweg besepte de commandant welke waarde ik had. Toen het tussen ons goed ging, ging het als vanzelf ook goed met de officieren. Toen is het kwartje gevallen: jullie vrouwen van de marine mogen er zijn.’

Een portret van commandeur Jeanette Morang, de eerste vrouwelijke vlagofficier bij de Koninklijke Marine, wordt gemaakt en aan de tentoonstelling toegevoegd nadat zij is teruggekeerd van haar missie als commandant van een NAVO-eskader.

# Aanwinst

# Het vlaggenschip *Aemilia*

Onlangs verwierf Het Scheepvaartmuseum een zeestuk van Adam Willaerts (1577-1664) met daarop de *Aemilia*, het door krijgshistorici veelgeprezen vlaggenschip van luitenant-admiraal Maerten Harpertszoon Tromp (1598-1653). Het schilderij was sinds 1864 in Frans familiebezit, maar dook in 2020 op bij een veiling in Nîmes, waar het werd aangekocht door de Nederlandse kunsthandel Bijl-Van Urk. Toen deze kunsthandel het schilderij in november 2021 aanbood op de Amsterdamse kunstbeurs PAN, trok dit onmiddellijk de aandacht van ons museum. Met de aankoop van het schilderij, die dankzij onze eigen vereniging en ruimhartige bijdragen van het Mondriaan Fonds en de VriendenLoterij tot stand is gekomen, is een prachtig werk van Willaerts aan de collectie toegevoegd.

Isaac Vogelsang



Adam Willaerts, *De Aemilia en andere schepen op zee voor Duinkerke*, 1640. Olieverf op paneel, 46 x 81 cm. Inv.nr. 2022.1511

Adam Willaerts geldt, naast Hendrick Vroom, als een van de vroegste exponenten van de Nederlandse zeeschilderkunst. Zijn maritieme oeuvre omvat schilderijen van zeeslagen, gebeurtenissen op het water (zoals de aankomst en het vertrek van hoogwaardigheidsbekleders), stormen op zee en stranden havengezichten. Met dit levendige scheepsportret leverde Willaerts, dan al ver in de zestig, mogelijk een van de vroegst geschilderde afbeeldingen van de *Aemilia* af. Het vlaggenschip is samen met enkele andere schepen afgebeeld voor de kust van Duinkerke, te herkennen aan het belfort van de Sint-Elooiskerk, met links daarvan onder meer het torentje van het stadhuis. Op het hakkebord (onderdeel van de spiegel van het schip) prijkt het wapen van prins Frederik Hendrik van Oranje-Nassau, naar wiens echtgenote, Amalia van Solms (op de banderol gespeld als 'Amelia'), het schip is genoemd. Het schilderij oogt op het eerste gezicht vredig, maar schijn bedriegt. De *Aemilia* voert vanaf het campagnedek de rode vlag met zwaard, beter bekend als de bloedvlag, en maakt daarmee jacht op twee Spaanse oorlogsschepen van de admiraliteit van Duinkerke. In deze Noord-Franse havenstad was gedurende het grootste deel van de Nederlandse Opstand de oorlogsvloot van de Spaanse Nederlanden gevestigd. Daarnaast stond de haven bekend als een beruchte uitvalsbasis voor de Duinkerker kapers, die het voornamelijk op uit de Republiek afkomstige koopvaarders hadden voorzien. Als reactie hierop had de Republiek al sinds het einde van de zestiende eeuw een Staatse blokkadevloot opgezet voor de kust van Vlaanderen, waardoor in dit kustgebied met grote regelmaat schermutselingen plaatsvonden.

Willaerts schilderde de *Aemilia* in 1640, een jaar nadat het schip tijdens de Zeeslag bij Duins het hart vormde van het 'Monsterschip'. Met deze onheilspellende naam doelde Tromp op het eskader dat onder zijn aanvoering op 21 oktober 1639 een maritieme macht van 67 Spaanse oorlogsschepen versloeg. Die schepen hadden tevergeefs hun toevlucht gezocht in The Downs (in het Nederlands vaak verbasterd tot Duins), een inham voor de kust van Kent.



Hugo Allard (toegeschreven aan) naar Willem van de Velde de Oude, uitgegeven door Cornelis Dankcerts, *Aemilia, het admiraalsschip van Holland*, ca. 1640, gravure, 39,1 x 53,3 cm. Inv.nr. A.0149(0356)

Eerder dat jaar was Tromp met zijn *Aemilia* ook al in een hevig gevecht voor de kust van Duinkerke verzeild geraakt. Ondanks het numerieke onderwicht van twaalf tegen tweeëntwintig schepen lukte het Tromp om de blokkade van Duinkerke vast te houden. Tijdens de Zeeslag bij Duinkerke, die op 18 februari 1639 plaatsvond, werden twee schepen op de Duinkerkers buitgemaakt en een ander schip dat vastliep aan de grond in brand gestoken. Dankzij deze overwinningen konden de Spanjaarden geen versterkingen naar het noorden brengen, waardoor de oorlog op land voor de Republiek voorspoedig verliep. Het schip is daarom uitzonderlijk vaak afgebeeld op prenten en schilderijen door meesters als Reinier Nooms, Simon de Vlieger, Hendrick van Anthonissen en Jan van Leyden.

Mogelijk heeft Willaerts bij de totstandkoming van dit schilderij gebruikgemaakt van een door Cornelis Danckerts uitgegeven prent uit 1640 naar een tekening van Willem van de Velde de Oude (1611-1693). Met deze prent is wel iets bijzonders aan de hand. In één beeld wordt namelijk zowel de spiegel als de boeg van de *Aemilia* getoond. Hierdoor lijkt het net alsof er een banaanachtige kromming in het schip zit. Willaerts heeft geprobeerd dit te corrigeren door de *Aemilia* in een

scherper perspectief af te beelden, maar in zijn verkorting is hij iets te enthousiast te werk gegaan. Dit blijkt uit een overschildering van het onderste geschutsdek om een twaalfde kanon toe te kunnen voegen – nog altijd één minder dan de dertien stukken geschut die Van de Velde op deze rij tekende. Daarnaast zijn er nog andere kleine verschillen aan te wijzen. Zo zijn op het schilderij de figuren aan boord actiever weergegeven en is op de grote mast het bovenste zeil gehesen.

In de jaren na de successen uit 1639 bleef de *Aemilia* hoofdzakelijk dienstdoen als vlaggenschip voor de Vlaamse kust en werd het schip bij tijd en wijle voor eervolle en representatieve klussen ingezet. Bijvoorbeeld voor het vervoer van de jonge prins Willem, de latere stadhouder Willem II, naar Engeland in april 1641. In maart 1646 kreeg Tromp te horen dat de delen waarop de dekbalken rustten geheel verrot waren, waardoor het schip in feite ten dode was opgeschreven. Toch lukte het om het schip nog datzelfde jaar aan Frankrijk te verkopen, waar het als kaperschip dienst ging doen. In 1651 werd de *Aemilia* door een Spaans schip buitgemaakt en uiteindelijk gesloopt. Een droevig maar onvermijdelijk lot voor een zeventiende-eeuws vlaggenschip.

# Duiker Doris is open!



Een verhalende tentoonstelling voor de hele familie



In de vroege ochtend van woensdag 12 oktober stond de De Ruyterzaal van het museum vol met een voor het museum nieuwe doelgroep: kinderen van twee tot en met zes jaar. De kinderen en hun begeleiders waren er met een belangrijk doel: het openen van de nieuwe familietentoonstelling *Duiker Doris*. Daarna mochten ze als eerste de nieuwe maritieme museumbeleving ontdekken!



Het Scheepvaartmuseum heeft de interactieve tentoonstelling samen ontwikkeld met illustrator Kwennie Cheng en ontwerp bureau Kaleido Collective. In deze museale beleving maken families kennis met het personage Duiker Doris, dat hen spelenderwijs de maritieme wereld laat ontdekken. Duiker Doris neemt ze mee op avontuur door het zeewierbos, ze klauteren op boten en tonnen en gaan op zoek naar bodemschatten. Verwondering staat centraal, natuurlijk wel geïnspireerd op de collectie van het museum. Kinderen en hun begeleiders leren bijvoorbeeld over de verschillende rollen aan boord van een schip: als

machinist bedien je de motor en houd je via de telegraaf en spreekbuis contact met de kapitein op de brug, en als kok kook je in de kombuis voor de bemanning.

Met *Duiker Doris* biedt Het Scheepvaartmuseum een tentoonstelling voor verschillende generaties. De presentatie zal een aantal jaar blijven staan en hopelijk vele jonge bezoekers laten kennismaken met en genieten van het museum en de maritieme geschiedenis. We hopen natuurlijk dat de kinderen die zich nu onderdompelen in de wonderlijke onderwaterwereld, nog vaak terugkomen in het museum.



foto: Jesje Veling



foto: Twycer



foto: Twycer



# FELLOWSHIPS

Het Scheepvaartmuseum stimuleert het onderzoek naar objecten in de museumcollectie met twee beurzen. Het Dr. Ernst Crone Fellowship staat open voor gepromoveerde academici, het Prof. J.C.M. Warnsinck Fellowship voor (recent) afgestudeerde masterstudenten. Het fellowship-programma staat in toenemende belangstelling van onderzoekers uit het buitenland. Dit keer aandacht voor onderzoek door onze fellows uit China en de Verenigde Staten.



foto: Peter Rothengatter

## Chinese wereldkaart Kunyu quantu van Ferdinand Verbiest uit 1674

Zhifan Liu

Mijn J.C.M. Warnsinck Fellowship was een voortzetting van mijn onderzoeksstage bij Het Scheepvaartmuseum in 2020. Tijdens het fellowship deed ik onderzoek naar de Chinese wereldkaart *Kunyu quantu* uit 1674, gemaakt door de Vlaamse jezuïet Ferdinand Verbiest (1623-1688). Van deze kaart heeft Het Scheepvaartmuseum de enige complete versie in Nederland in de collectie, maar hij is lange tijd verkeerd geïnterpreteerd en heeft weinig aandacht gekregen. Mijn onderzoek bestond uit twee delen. Enerzijds richtte ik me op het object zelf: de productie, herkomst en betekenis. Anderzijds onderzocht ik welke rol Verbiests *Kunyu quantu* speelde in de verspreiding van kennis tussen China en de Lage Landen.

Mijn onderzoek naar de productie van de kaart was in het bijzonder gericht op het maken van de veertien zeedier-illustraties in China. Ik heb de afbeeldingen geordend, de iconografie geanalyseerd en de opschriften in het Chinees vertaald naar het Engels om de kaart beter te kunnen ontsluiten. Verbiest gebruikte verschillende bronnen, waaronder zestiende- en zeventiende-eeuwse Europese kaarten, atlanten, boeken en kunstwerken uit verschillende plekken. De afbeeldingen zijn een interessante mengvorm qua artistieke en visuele traditie, door de samenwerking tussen jezuïtische en Chinese kunstenaars. Met extra financiering van de fellowshipsstichting kon een vertaling gemaakt worden van een deel van het boek *Magnes sive de Arte Magnetica* (Rome, 1654) van Athanasius Kircher (1602-1680). De directe connectie tussen de twee jezuïeten Kircher en Verbiest kwam tot uiting in de afbeeldingen van de zeedieren; die zijn namelijk identiek. Deze kaart van Verbiest is een belangrijk voorbeeld van de manier waarop tekst en grafisch werk onder de jezuïeten werden verspreid, en bovendien een goed voorbeeld van kennisdeling binnen deze gemeenschap.

In het tweede deel van mijn onderzoek stond de geschiedenis van het object zelf centraal. Wat is er bekend over de herkomst en het gebruik van het exemplaar in de collectie van Het Scheepvaartmuseum? Over dit onderdeel verscheen al een artikel in het oktobernummer van *Zeemagazijn* in 2021. De belangrijkste uitkomst was dat ik verschillende stappen in de geschiedenis van de kaart kon reconstrueren. Een ander interessant aspect is dat de kaart jarenlang verkeerd toegeschreven is. Hij werd gezien als kopie van een kaart van cartograaf Joan Blaeu (1598/99-1673), wat paste om het belang van de 'Gouden Eeuw' van de Nederlandse cartografie te benadrukken.



## Alcoholgebruik onder Nederlandse zeelieden

Charlotte Jarvis

De afgelopen maanden heb ik als J.C.M. Warnsinck Fellow onderzoek gedaan naar het alcoholgebruik onder Nederlandse zeelieden. Dit was ook het onderwerp van mijn masterscriptie aan de Texas A&M Universiteit. Daarin stond het drinken van jenever op Nederlandse schepen centraal. Ik vergeleek dat met de rum- en ginconsumptie op Engelse schepen in de zeventiende, achttiende en negentiende eeuw, en ik kwam erachter dat deze zeelieden heel veel alcohol dronken! Na mijn afstuderen startte ik in Nederland met mijn fellowship. Nu onderzoek ik alleen Nederlandse zeelui en bestudeer ik twee aspecten van alcohol op zee.

Het eerste van die aspecten is de sociale geschiedenis. Vroeger werden zeelui veroordeeld voor hun hoge alcoholconsumptie en slechte gedrag. Europese en Aziatische landen bekritiseerden Nederlanders in het algemeen om dezelfde eigenschappen. Ik bestudeer oude documenten, veelal in het archief van Het Scheepvaartmuseum, en beoordeel de betrouwbaarheid van deze typering. Drinken Nederlandse zeelieden echt meer dan mannen op het land en drinken zij meer dan zeelui met een andere nationaliteit?

Het korte antwoord is nee. In de vroegmoderne tijd dronken alle mensen erg veel, ongeacht hun nationaliteit of beroep. Eerst was het bier, maar langzaam werden sterke dranken populairder. In het algemeen ontvingen Nederlandse zeelieden vaste hoeveelheden alcohol in de vorm van rantsoenen. Deze werden op verschillende tijden uitgedeeld door hun officieren. In de zeventiende en achttiende eeuw veranderden deze hoeveelheden niet: ongeveer 1,2 liter bier (minder sterk dan tegenwoordig), 0,3 liter wijn en 0,15 liter sterke drank (soms 'oorlammen' genoemd). Wijn en sterke drank werden vooral

uitgedeeld voor de gezondheid, omdat men dacht daarmee scheurbuik te kunnen voorkomen. Een matroos kon zijn eigen voorraad aan boord meenemen, soms meer dan dertig flessen jenever. Officieren hadden geen rantsoenen, en waren vrij om zelf te bepalen hoeveel zij dronken. Waarschijnlijk nogal veel.

Uit mijn onderzoek blijkt dat Nederlandse soldaten net zoveel alcohol kregen als Nederlandse zeelieden. Tijdens de vroegmoderne periode dronken mensen in Nederland 15 tot 23 liter sterke drank per jaar. Het waren overigens niet alleen de Nederlanders die veel dronken: opvarenden van de British Royal Navy kregen een rumrantsoen van 0,25 liter per dag en aan boord van Portugese schepen richting Azië kreeg de bemanning 1,4 liter wijn per dag. Deense matrozen van de marine kregen 1,5 tot 1,7 liter bier en bijkomende sterke dranken.

Het tweede aspect van mijn onderzoek is de archeologische en materiële cultuur van jenever aan boord van Nederlandse schepen. Omdat drank voor de bemanning en drank als koopwaar op verschillende manieren vervoerd werd, is de aard van het drankgebruik aan boord goed te reconstrueren. Een artikel hierover is in de herfst gepubliceerd in het *Heritage Journal*.



Reclameaffiche voor Oorlam Zeer Oude Genever. Nederlandse Publiciteits Onderneming, Reclame Oorlam, 1940. Gedrukt affiche, 95 x 69, inv.nr. 2006.0665

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

# Een kapstok voor meer-stemmigheid

**De geschiedenis van de VOC en WIC kan voor leerlingen uit het basis- en voortgezet onderwijs aanvoelen als een ver-van-mijn-bed-show. Met een online interactieve schoolplaat, die Het Scheepvaartmuseum en Schooltv samen maken, komt geschiedenis dichterbij.**

Edo Dijksterhuis

Het hout kraakt, het schip schommelt, naast de masten sta je in de volle wind en in het ruim is het best donker. Wie aan boord van de *Amsterdam* klimt, kan zich een voorstelling maken van hoe het geweest moet zijn om met driehonderd man maandenlang op een VOC-schip te zitten. Maar de nagebouwde *Amsterdam* staat voor meer dan het verhaal van één schip. Het vaartuig is een mooie kapstok voor een completere geschiedenis van de VOC en de WIC en van het Nederlandse koloniale verleden.

Dat maakt dit schip ook zo geschikt voor educatieve doeleinden, vindt Floor Verkerk, die als contentredacteur van Schooltv werkt aan een interactieve schoolplaat van de *Amsterdam*. 'De replica is gelaagd, er zijn veel verhalen over te vertellen. Over het leven op het schip, maar ook daarbuiten: in Amsterdam en Azië, toen en nu. Er is ruimte voor veel verschillende perspectieven.'

De schoolplaat wordt begin 2023 gelanceerd, het jaar waarin we de afschaffing van slavernij in Suriname en Curaçao herdenken. Slavernij is dan ook een belangrijk onderwerp in het online leermiddel. 'De stemmen van twee tot slaaf gemaakten zijn te horen', vertelt Verkerk. 'De ene is Equiano, die werkelijk heeft bestaan en zelf een dagboek bijhield, en de ander is een personage, Flora uit (nu) Indonesië. Van tot slaaf gemaakte vrouwen in Azië zijn geen zelfgeschreven bronnen overgeleverd, dus Flora's dagboekfragment komt uit een roman van Reggie Baay, die zich wel baseert op historische feiten (*Het lied van de goden* uit 2021). Verder zijn er nog echte dagboekfragmenten van een kapitein-luitenant die meevoer met de VOC en vertelt over het leven op zee en ziektes als scheurbuik. En van het tienjarige meisje Anna dat met haar rijke ouders naar Azië afreisde. Zo komen leerlingen en docenten drie echte personen uit de maritieme geschiedenis van de zeventiende en achttiende eeuw tegen.'



Hun stemmen, die leerlingen horen op het online schip, werden in eerste instantie bedacht als silhouetten met audio, maar veranderden later in animaties. 'Die heeft Lucette Braune gemaakt,' vertelt Stefanie van Gemert, Hoofd Educatie en Inclusie van Het Scheepvaartmuseum. 'Zij heeft een gestileerde, suggestieve stijl. Ze vult niet alles in, maar haalt het verhaal van mensen van vroeger wel naar deze tijd. De dagboekfragmenten worden op die manier veel toegankelijker.'

Laagdrempelig is ook de presentatie door Astrid Sy, bekend van *Andere Tijden*. Van Gemert: 'Als rondleider neemt zij de leerlingen bij de hand, maar wel met een volwassen *tone of voice*. Ze introduceert de thema's en nodigt ze uit zelf rond te kijken. Leerlingen kunnen dan verder klikken op video's, spellen of tekst. Dat kan zowel individueel als klassikaal.'

## 'In een tijd waarin het denken over het koloniale verleden verandert, kunnen docenten zich afvragen hoe je omgaat met iemand als Coen'

Docenten kunnen zelf bepalen welke thema's ze behandelen en in welk tempo. Het ruime aanbod – meer dan dertig video's, drie spellen en talloze teksten – van de schoolplaat is geschikt voor verschillende leeftijdscategorieën. 'Voor de groep van 9 tot 12 jaar is een verhaal over specerijen waarschijnlijk geschikter,' vertelt Verkerk, 'terwijl de 13 tot 15-jarigen dieper in de Nederlandse geschiedenis duiken en ingaan op een onderwerp als migratie.'

In januari 2023 lanceren Het Scheepvaartmuseum en Schooltv de online schoolplaat *VOC en WIC van alle kanten* met 360°-foto's van de (replica van de) *Amsterdam*, voor de bovenbouw van het basis- en de onderbouw van het voortgezet onderwijs. Docenten ontvangen een nieuws- en lesbrief over het nieuwe aanbod. De 360°-schoolplaat staat dan op [www.schooltv.nl](http://www.schooltv.nl) en is ook terug te vinden onder het online educatie-aanbod van Het Scheepvaartmuseum.

'De leerlingen spelen zelf ook een actieve rol. Zeker bij de spellen. In het kookspel, dat te vinden is in de kombuis, leren ze wat er wel en niet gegeten werd aan boord en dat het aanbod best karig was. Het navigatiespel geeft de keuze uit drie historische routes. De eerste is die van Willem Barentsz, die eindigt op Nova Zembla. De tweede gaat naar het westen en leidt naar Noord-Amerika. En de derde is de door de VOC gezochte route om Kaap de Goede Hoop naar het Oosten. Zo vinden leerlingen spelenderwijs uit welke route de VOC uiteindelijk voer. Door het zelf na te doen, onthouden ze het beter.'

Het 'debatrad' met stellingen als 'ik ben trots op de VOC' en een figuur als Jan Pieterszoon Coen, stichter van Batavia, stimuleren leerlingen zelf een mening te vormen. 'In een tijd waarin het denken over het koloniale verleden verandert, kunnen docenten zich afvragen hoe je omgaat met iemand als Coen', vertelt Van Gemert. 'Coen is terug te vinden in de online omgeving op een plakkaat waar twee tomaten tegenaan zijn geplaatst. Wanneer je daarop klikt, wordt historische en hedendaagse informatie geboden. Docenten kunnen vervolgens de leerlingen vragen stellen over standbeelden: Wat maakt volgens jou iemand tot held? Is Coen een held? Of iemand als Equiano die de misstanden rondom slavernij heeft doorstaan en erover heeft geschreven?'

Met dit soort vragen sluit de schoolplaat naadloos aan bij een nieuw venster in de canon van de Nederlandse geschiedenis dat sinds de laatste herziening 'VOC én WIC' combineert in één venster. 'Veel docenten vinden het moeilijk om die twee onderwerpen te verenigen', vertelt Van Gemert. 'Met deze schoolplaat geven we ze handvatten. Bovendien stimuleren we het vermogen van leerlingen om kritisch na te denken, wat weer een vakoverstijgend leerdoel uit het curriculum is.'

Klassen die enthousiast zijn over de schoolplaat zijn uiteraard welkom op de 'echte' *Amsterdam*, in navolging van de 30.000 leerlingen per jaar die Het Scheepvaartmuseum bezoeken. 'Maar niet iedere school heeft de tijd of het geld om hierheen te komen. Dan is de online schoolplaat een goed en prikkelend alternatief. En misschien komen leerlingen later nog eens op eigen kracht naar het museum.'

# ONGEMAKKELIJKE GESPREKKEN



foto: Jani Yu

Reza Kartosen-Wong

Wat zal ik hem vertellen, dacht ik toen mijn vrouw en ik met onze oudste zoon Sam-Ming voor de replica van het VOC-schip *Amsterdam* stonden. Mijn achtjarige was duidelijk onder de indruk. Begrijpelijk, het is ook een imposant gevaarte, zeker voor iemand die nog geen drie turven hoog is. Ik keek naar hem en zag zijn naar informatie en duiding snakkende blik.

Zou ik mijn zoon het schip als een 'onschuldige', avontuurlijke attractie laten beleven? Hem de bekende spannende verhalen vertellen over jonge mannen die naar de andere kant van de wereld voeren, onderweg allerlei gevaren trotseerden en uiteindelijk kostbare specerijen naar Nederland brachten? Verhalen over de rijkdom, pracht en praal van de VOC en Nederland in de zeventiende eeuw en daarna?

Of zou ik mijn zoon vertellen dat de VOC mensen in Azië onderdrukte, martelde en doodde uit winstbejag? Dat VOC-schepen niet alleen specerijen vervoerden maar ook tot slaaf gemaakte mensen, kinderen zelfs? Dat de Europese voorvader van zijn Indische oma wellicht met zo'n schip naar Indonesië was gekomen en de voorouders van zijn Indonesische opa had onderdrukt en uitgebuit?

Ik koos voor het ongemakkelijke gesprek.

Het is belangrijk dat ouders en verzorgers ongemakkelijke gesprekken over het koloniale verleden voeren met hun kinderen. Het gaat tenslotte om histo-

rische periodes en gebeurtenissen die bepalend zijn geweest voor Nederland. En die nog steeds doorwerken in het heden – denk aan het systemisch en institutioneel racisme waar ons land mee kampt.

Aan ons koloniale verleden wordt in het basis- en voortgezet onderwijs te weinig aandacht besteed en vaak heerst het eenzijdige witte perspectief. In een schoolboek las ik bijvoorbeeld dat een kolonie 'een land is dat bij een ander land hoort en vaak ver weg ligt'. Het eurocentrisme druipt er vanaf. Mijn Indonesische voorouders en hun land worden hier als rechtmatig en vanzelfsprekend bezit van Nederland omschreven – op 'neutrale' wijze, wat inhoudt: geen woord over de gruwelijke wijze waarop het Nederlandse koloniale regime hen 350 jaar onderdrukte.

Wij moeten onze kinderen dus vertellen over het Nederlandse koloniale verleden omdat het onderwijs (maar ook de gevestigde media en politiek) hierin nog tekortschiet. Het Scheepvaartmuseum en andere musea zijn vanwege hun kennis en educatieve, culturele en maatschappelijke functie misschien wel dé uitgelezen plek om deze ongemakkelijke gesprekken te voeren. Aan de hand van nieuwe verhalen over vertrouwde objecten en rekvisieten zoals het VOC-schip kunnen in musea de gaten in het onderwijs worden opgevuld met urgente, maar weinig bekende historische inzichten.

Neem het Nederlandse slavernijverleden in Azië. In media, schoolboeken en

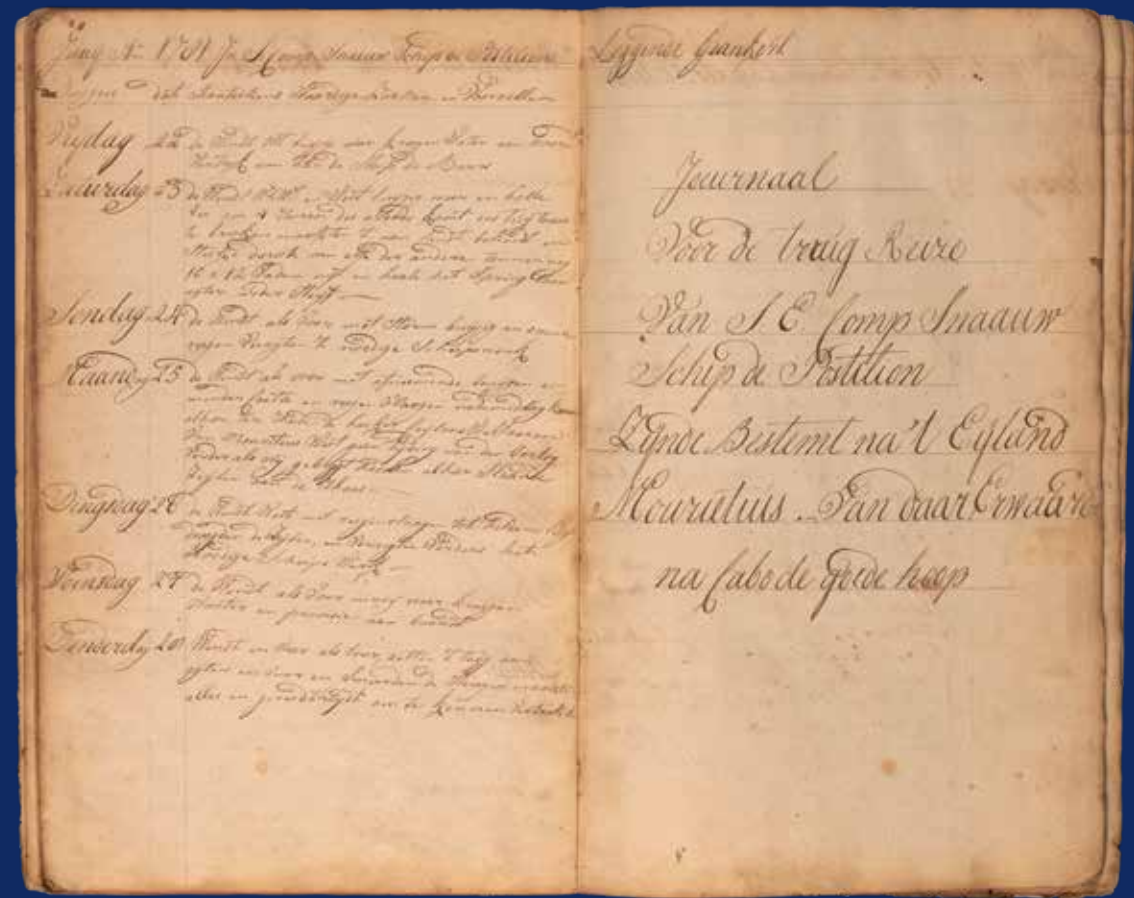
musea wordt dit stuk nationale geschiedenis nauwelijks besproken; als er al aandacht wordt besteed aan het Nederlandse slavernijverleden, dan ligt de focus vooral op de trans-Atlantische slavenhandel. En dit terwijl de Nederlandse betrokkenheid bij slavernij in 'de Oost' eerder begon, langer duurde en omvangrijker was dan in 'de West'.

Via het VOC-schip kunnen jonge (en minder jonge) bezoekers nieuwe kennis opdoen over het Nederlandse slavernijverleden in Azië. Ze kunnen horen hoe tot slaaf gemaakte mannen, vrouwen en kinderen als vee werden vervoerd met VOC-schepen en in 'de Oost' forten moesten bouwen of op plantages moesten werken. En leren hoe de VOC en Nederland hun rijkdom, pracht en praal voor een groot deel te danken hebben aan slavernij en slavenhandel.

Het Scheepvaartmuseum kan die belangrijke ongemakkelijke gesprekken faciliteren door het VOC-schip en andere rekvisieten en objecten vanuit dekoloniale perspectieven te duiden. Op die manier kan het museum ervoor zorgen dat mijn Sam-Ming en andere kinderen (en natuurlijk ook volwassenen) een vollediger en eerlijker beeld van de Nederlandse geschiedenis krijgen. Daar is onze hele samenleving bij gebaat. Ik wens u veel ongemakkelijke maar waardevolle gesprekken toe.

Reza Kartosen-Wong (1973) is media- en cultuurwetenschapper en schrijver van essays, columns, opiniestukken en kinderboeken.

# Een bijzonder VOC-journaal



Het tweede deel van het journaal, voor de reis van Sri Lanka terug naar Kaapstad, heeft een eigen titel. Het vermeldt dat het schip een tussenstop zal maken op het eiland Mauritius.

Het Scheepvaartmuseum heeft recentelijk een scheepsjournaal uit 1781 verworven van een VOC-schip, de *Postiljon*. Aanvankelijk was het nogal mysterieus. Het schip komt namelijk in geen van de reguliere bronnen over VOC-schepen voor. Onderzoek heeft nu onthuld dat er rond het document veel te vertellen is. Het journaal behandelt de reis van de *Postiljon* van Kaapstad naar Colombo op Sri Lanka (vroeger Ceylon) en weer terug.

Diederick Wildeman

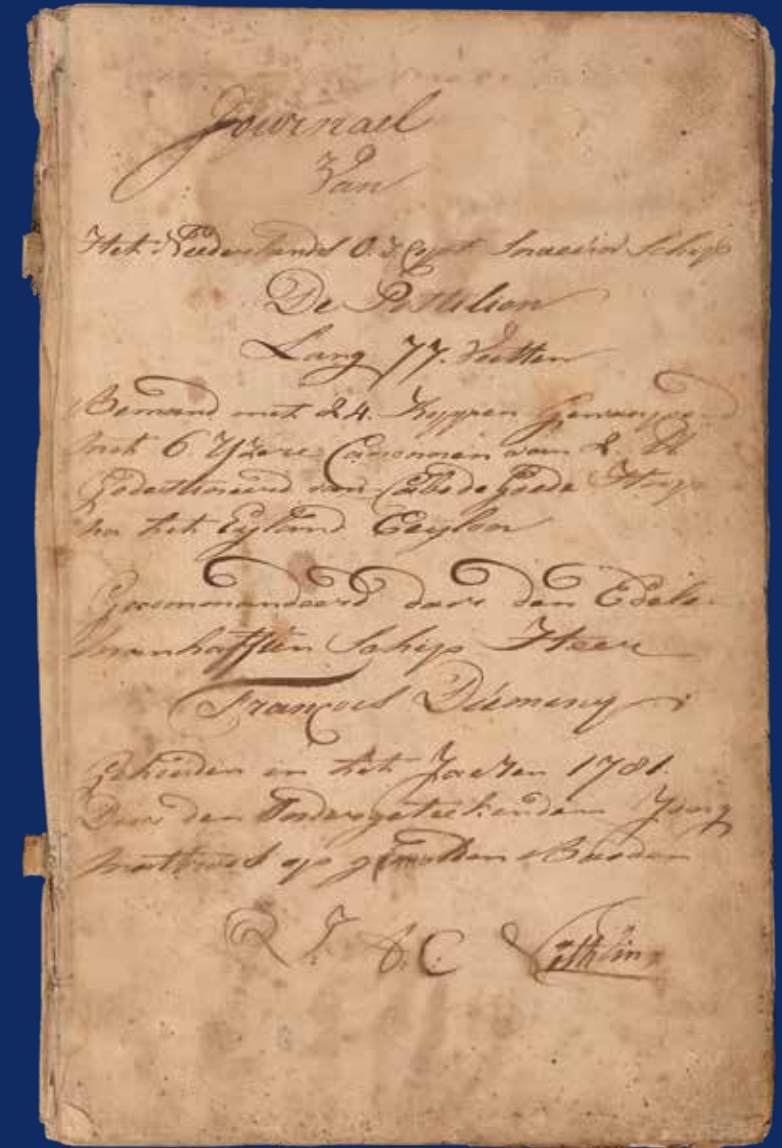
Het journaal omvat 82 handgeschreven folio-pagina's. Het heeft de gebruikelijke indeling. Als het schip in een haven ligt wordt een doorlopende tekst per dag gegeven. Wanneer het op zee is staan op de rechterpagina de positie van het schip, de miswijzing van het kompas en de windrichting en windkracht. Op de linkerpagina staan bijzonderheden over de dag. Op het eerste gezicht was er weinig opvallends te ontlenen aan het journaal.

De *Postiljon* was volgens de tekst op het omslag van het handschrift een snauw van 77 Amsterdamse voet (= 21,80 m), een klein schip derhalve. Het journaal begint kort voor vertrek op 4 april 1781 met de mededeling dat dit schip – het prijschip *Betsy* – is omgedoopt tot *Postiljon* en nu de Hollandse vlag voert. Na een korte voorbereiding die bestond uit het innemen van proviand en bemanning vertrok het schip op 7 april 1781 vanuit Kaapstad, met als bestemming Sri Lanka. Het schip voer tussen het vasteland van Afrika en Madagaskar en richting Colombo. Oorspronkelijk zou het waarschijnlijk eerst de Zuid-Indiase kust aandoen, maar op 31 mei werd besloten rechtstreeks naar Colombo te zeilen. Opvallend is dat tijdens de gehele reis voortdurend uitkijk werd gehouden en er een grote angst bestond om andere, vijandelijke Engelse schepen tegen te komen. Op 5 juni kwam het schip in Colombo aan.

Na aankomst op de rede van Colombo gaat het journaal vooral over het weer, de wind en reparaties. Alleen op 25 juni staat er iets in over het doel van de reis: 'alhier ter Rheede de hoeker *Ceylons Welvaaren* van Mauritius, wist geen tijding van den oorlog, verder als wij gebragt hadden.' Op 29 juni vertrok het schip weer van de rede van Colombo, direct nadat de 'Comp. Pampieren' (de brieven voor de VOC) aan boord waren genomen. Op de terugreis voer de *Postiljon* langs de andere kant van Madagaskar naar het zuiden. Op 4 juli arriveerde het schip voor een tussenstop op het eiland Mauritius. Aangezien de *Postiljon* in slechte staat was, werden er op Mauritius veel reparaties gedaan. Het schip vertrok op 22 augustus weer richting Kaapstad. Helaas is het journaal niet geheel compleet. De laatste dag is 25 september, kort voor aankomst op 8 oktober 1781 in de Tafelbaai. De laatste twee bladen lijken te ontbreken.

### De Vierde Engelse Oorlog

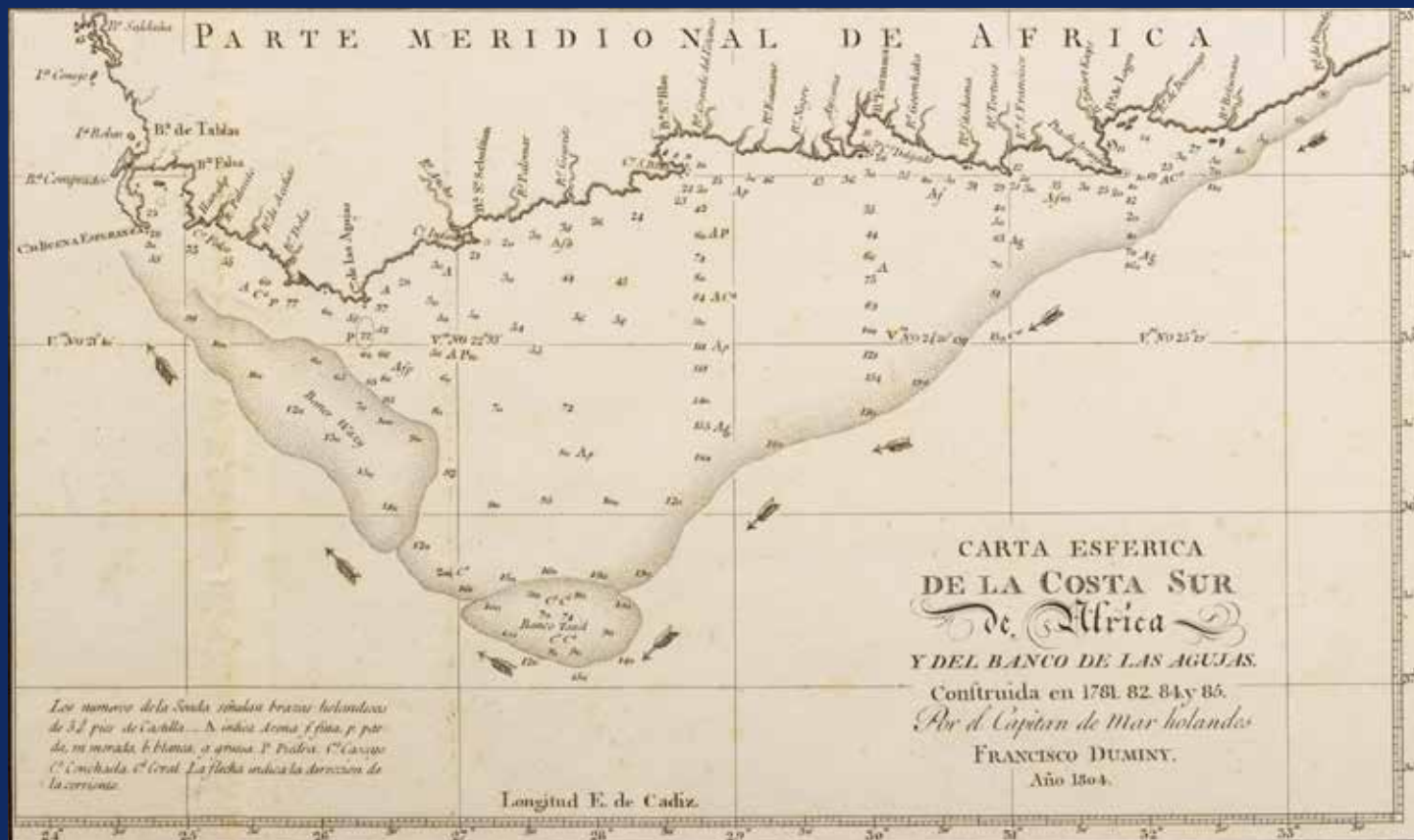
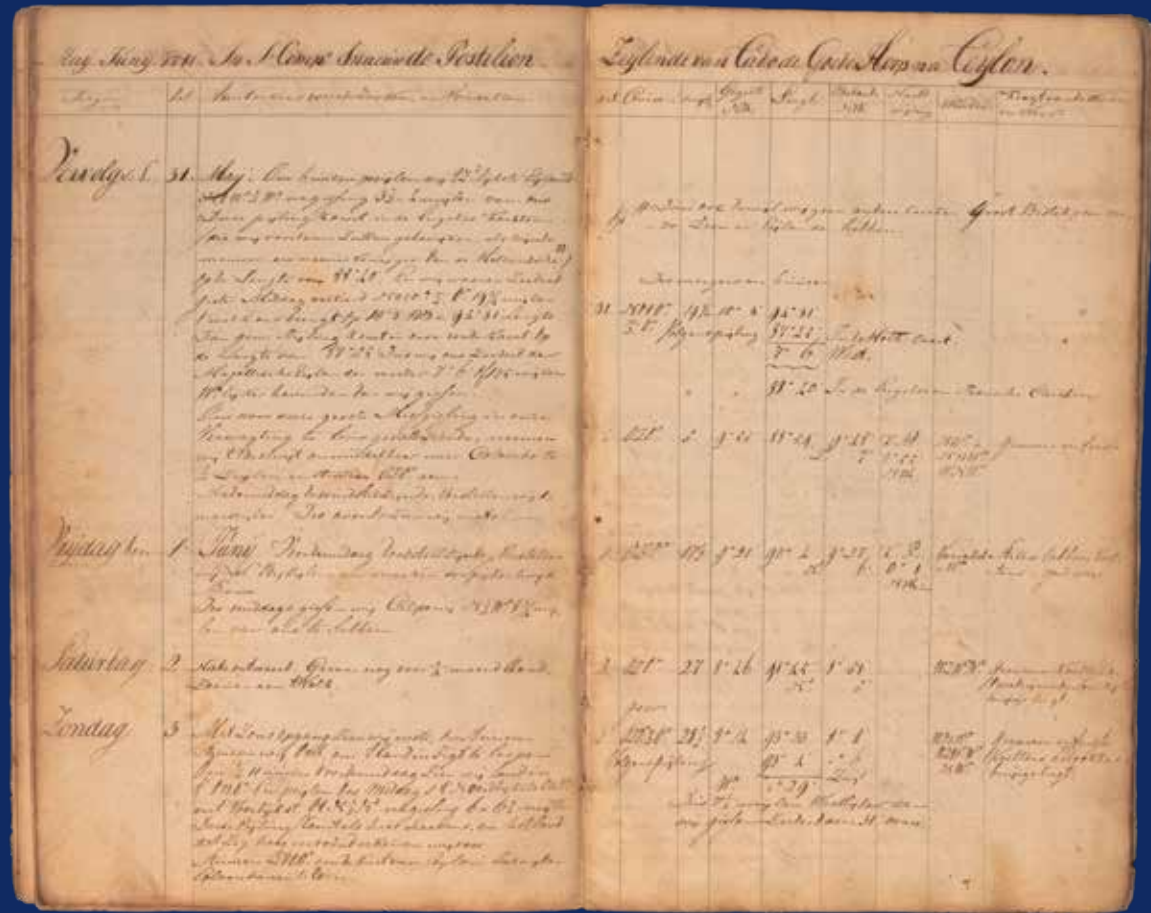
In december 1780 was de Vierde Engelse Oorlog tussen de Republiek en Engeland uitgebroken en deze verspreidde zich via de handelsroutes over de wereld. Het nieuws over oorlog met Engeland kwam pas op 31 maart 1781 aan in de Kaapkolonie



Omslag van het journaal van het VOC-schip *Postiljon* uit 1781 over de reis naar Sri Lanka en terug in 1781. Het vermeldt de namen van de kapitein van het schip, François Duminy, en de schrijver van het journaal, J.A.C. Nöthling.

van de VOC. De volgende dag arriveerde op de rede de kleine Engelse brik *Betsy* met een nietsvermoedende bemanning. Het schip werd meteen als oorlogsbuit in beslag genomen door de VOC. De *Betsy* werd omgedoopt tot *Postiljon*. Deze nieuwe naam – die boodschapper of koerier betekent – was toepasselijk, zeker gezien de eerste opdracht die het schip onder Nederlandse vlag kreeg. Het werd snel klaargemaakt om het nieuws van het uitbreken van de oorlog met Engeland naar de VOC-vestigingen in Zuid-India en Sri Lanka te brengen. Op 7 april vertrok de *Postiljon* van de rede van Kaap de Goede Hoop richting India. Dit was belangrijk omdat de Nederlandse positie in Zuid-India en op Sri Lanka zwak was. De oorlog zou de Engelsen een mooie kans kunnen bieden om de Nederlandse posities in het gebied aan te

Pagina uit het journaal van de *Postiljon* van 31 mei tot 3 juni 1781. Het heeft de gebruikelijke indeling voor een journaal uit deze tijd. Rechts de algemene opmerkingen over de vaart en navigatie, links de gevaren koers, de positie van het schip en opmerkingen over het weer.



Detail van een Spaanse kaart van de zuidelijke Atlantische Oceaan uit 1804. Dit gedeelte is gebaseerd op de opname van de kust door Reinier François Duminy, de kapitein van de *Postiljon* tijdens de reis van 1781. Inv.nr. A.2169(03)[nr. 0011]

vallen. Een tijdige waarschuwing – door het uitzenden van de *Postiljon* – was van belang om de VOC de verdediging van het gebied te kunnen laten organiseren. Toch hadden VOC-bestuurders ter plaatse grote twijfels over de militaire macht van de compagnie. Ze vreesden dat er niet voldoende Nederlandse schepen zouden zijn om de koloniën tegen Engelse aanvallen vanuit zee te kunnen beschermen. De enige hoop was dat Franse oorlogsschepen de Nederlanders te hulp zouden schieten.

Na terugkeer aan de Kaap werd de *Postiljon* enige tijd ingezet als verkennerschip in de regio. De *Postiljon* werd eind 1782 naar Nederland gezonden om berichten over te brengen over de situatie aan de Kaap en in Azië. Het schip werd op deze reis echter in februari 1783 door de Engelsen ontdekt en teruggekaapt. De korte tijd dat het schip onder Nederlandse vlag voer maakt het begrijpelijk dat de gebruikelijke bronnen over de VOC zwijgen over de *Postiljon*.

**De gezagvoerder**

De gezagvoerder van de *Postiljon* tijdens de reis naar Sri Lanka en terug was François Reinier Duminy (1747-1811). Duminy begon zijn zeemannsloopbaan bij de Franse Oost-Indische Compagnie, waar hij een gedegen officiersopleiding ontving. Na aankomst in de Indische Oceaan was hij eerst vooral actief als privéhandelaar. Later vestigde hij zich op de Kaap en trad hij in dienst van de VOC. Hij trouwde daar met Johanna Margaretha Nöthling. In dienst van de VOC maakte Duminy diverse reizen naar India, Sri Lanka, Madagaskar en Mozambique. Dankzij deze ervaring kreeg hij in 1781 de opdracht om het nieuws over de uitgekomen oorlog over te brengen. Nadat de Engelsen het schip op de weg naar de Republiek gekaapt hadden, keerde hij terug naar de Kaap als schipper van de *Meermin*. Dit was de opvolger van het beruchte gelijknamige VOC-schip, waarop voor de kust van Zuid-Afrika een opstand van tot slaaf gemaakten was uitgekomen. Met de nieuwe *Meermin* maakte Duminy diverse reizen naar Madagaskar om slaafgemaakten op te halen. In 1786 werd hij equipagemeester en havenmeester van Kaapstad. Hij is daarnaast een van de stichters van de vrijmetselaarsloge op de Kaap.

In de jaren tachtig maakte hij vele reizen lang de kust van Zuid-Afrika, die hij daarbij systematisch in kaart bracht. Deze kaart is in druk verschenen (niet in de collectie van Het Scheepvaartmuseum). Een handschriftversie bevindt zich in de Universiteitsbibliotheek Leiden. Het Scheepvaartmuseum bezit wel een Spaanse kaart uit 1804 met een inzetkaart die gebaseerd is op het werk van Duminy.



Ets van een snauwschip, van hetzelfde type als de *Postiljon*. Uit de prentserie door Gerrit Groenewegen *Verscheide soorten van Hollandse vaartuigen*, 1789. Inv.nr. A.0149(0100)

**De schrijver van het journaal**

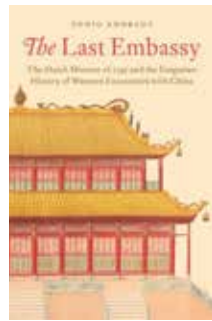
Het journaal van de *Postiljon* is niet bijgehouden door Duminy, maar door Johann Anthonie Christoffel Nöthling (ook wel Neethling). Deze was een jongere broer van de echtgenote van Duminy. Johann heeft zijn hele leven in Zuid-Afrika gewoond. Hij werd op 15 januari 1761 gedoopt in Swartland en is op 17 maart 1854 op hoge leeftijd in Swellendam overleden. Het is niet onwaarschijnlijk dat hij ook later nog op de schepen van Duminy is blijven varen. Het journaal bevond zich tot voor kort in Zuid-Afrika en is aan het museum aangeboden door een directe nazaat van de schrijver. Deze bezat veel gegevens over de geschiedenis van zijn familie. Met behulp daarvan was het mogelijk een complete lijst van opeenvolgende eigenaars op te stellen, van de schrijver van het journaal in 1781 tot nu. Bij de aankoop horen ook drie brieven van leden van de familie Nöthling uit dezelfde periode. Deze hebben geen directe band met het journaal en de reis uit 1781.

**Vervolgonderzoek**

Toen het journaal werd aangeboden en het museum de gelegenheid kreeg het te bekijken, leek het eerst weinig meer dan een verslag van een vrij onbeduidende reis van Kaapstad naar Sri Lanka en terug. Uit het beknopte onderzoek dat nu is uitgevoerd bleken het journaal en de gezagvoerder deel uit te maken van een veelomvattender verhaal, dat direct raakt aan een belangrijke geopolitieke gebeurtenis uit de nadagen van de Republiek. Het verhaal is nog niet uitputtend bestudeerd, maar de eerste bevindingen lijken uitgebreid onderzoek te rechtvaardigen.

# Gesignaleerd

In de bibliotheek van Het Scheepvaartmuseum zijn medewerkers en vrijwilligers dag in, dag uit bezig met de boekencollectie. Ze beantwoorden onderzoeksvragen en breiden met aankopen de collectie uit. In deze rubriek vertellen ze over pareltjes voor op uw leeslijst.



## Diplomatieke reis

Diederick Wildeman

In 2021 verschenen er twee boeken over hetzelfde onderwerp: de reis van de VOC-ambassade naar het hof van de Chinese keizer in 1795-96. Deze reis was de laatste diplomatieke missie die de VOC ondernam. Van de reis is een aantal verslagen overgeleverd. De bekendste is van de tweede man van de ambassade: Andreas Everardus van Braam Houckgeest (1739-1801). De aanleiding was het zestigjarig regeringsjubileum van de keizer. Bij de tocht van Guangzhou (Kanton) naar Beijing was haast geboden en daarom moest in de winter een kortere, maar minder aangename route door de bergen worden gevolgd. De delegatie arriveerde op tijd op de plaats van bestemming. Doordat zowel de ambassadeur, Isaac Titsingh (1745-1812), als Van Braam Houckgeest ruime ervaring had met de Aziatische diplomatie, inclusief de gebruiken en rituelen, hield de missie zich goed aan wat van hen verwacht werd. Na de plechtigheden volgden rondleidingen door gebouwen en paleizen die eerder voor anderen gesloten waren gebleven.



Zoals het Engelse gezantschap van twee jaar eerder, dat slechts een zeer koele ontvangst kreeg. Door gebrek aan kennis van de gebruiken was die missie geheel mislukt.

Het boek van Nanet van Braam Houckgeest (inderdaad, een nazaat) bestaat voornamelijk uit de weergave van één van de oorspronkelijke handschriften van de reis. Andreas Everardus van Braam Houckgeest was een uitstekend waarnemer en levendig schrijver, want hij geeft een goed beeld van de reis en de gebeurtenissen. Het boek van Tonio Andrade vertelt ook over de reis, en geeft veel meer historische context over de relatie tussen China en het Westen.

*The Last Embassy: The Dutch Mission of 1795 and the Forgotten History of Western Encounters with China* (in het Nederlands verschenen onder de titel *Het laatste gezantschap. De Nederlandse missie van 1795 en de westerse betrekkingen met China*)  
Tonio Andrade  
Princeton University Press, 2021 - € 36,99

*Per palankijn naar Peking. Memoriaal van de Nederlandse ambassade in 1794/5 naar Keizer Qianlong van China*  
Nanet van Braam Houckgeest  
Verloren, 2021 - € 39,00

Russische schrijver Alexander Grin (1880-1932). Paustovski, die ook journalist was (onder andere voor de *Pravda* en de zeemanskrant *Morjak*), schrijft weemoedige verhalen waarin feit en fictie gemengd worden. Het gaat over havens, kust, zee en schepen, over Sebastopol en Odessa. Zijn lyrische beschrijvingen van het zeeleven zijn prachtig. De uitgave ontleent zijn titel aan de 's nachts in de Zwarte Zee oplichtende kwallen ('zeeharten'). *Lichtend water* is een bundel vol boeiende beschouwingen over de Sovjet-Unie, Rusland en Oekraïne – een gebied waar veel gebeurt en veel gebeurd is.

*Lichtend water*  
Konstantin Paustovski  
Van Oorschot, 2022 - € 39,50



## Lichtend water

Erwin van Delden

Drie romans van de Russische schrijver Konstantin Paustovski (1892-1968) zijn – in een herziene vertaling – opnieuw uitgegeven. In *De romantici* schrijft hij over zijn studiejaren en zijn deelname aan de Eerste Wereldoorlog. *De Baai van Kara-Bogaz* vertelt de geschiedenis van de glauberzoutwinning in deze inham van de Kaspische Zee. Het water in de baai is zouter dan het water in de Dode Zee. In de toelichting op de roman schrijft Paustovski liefdevol over zijn kennismaking met de geoloog Sjatski, een van de hoofdpersonen uit de roman. Terugkerende figuur in *De Zwarte Zee* is Gart, gebaseerd op de



## Levend water

Erwin van Delden

Rachel Carson (1907-1964) was marien bioloog. Ze is bekend van *Silent Spring*, haar alarmerende boek uit 1962 over het gebruik van pesticiden. Daarvoor publiceerde ze drie boeken over de zee. Onlangs verscheen – onder de titel *De zee* – een nieuwe vertaling van *The Sea Around Us* (1951).

Water beslaat een groot deel van het aardoppervlak. In *De zee* beschrijft Carson ontstaan en ontwikkeling van zeeën en oceanen. Ze legt uit waarom eb en vloed in de oertijd zo heftig waren en vertelt hoe de Dode Zee zo zout kon worden. Dat doet ze op een toegankelijke, literaire manier. De vertaling is mooi; maten zijn in 'voet' en 'vadem'. Het boek is geschreven vanuit verwondering. Verwondering over verborgen rivieren in de oceaan, over bergketens op de zeebodem en over het zeewater in ons allemaal. Carson komt met interessante feiten. Bijvoorbeeld dat rond de evenaar de biodiversiteit het grootst is. Elders worden minder soorten gevonden, maar elke soort telt wel veel meer exemplaren. Op afgelegen eilanden als Tristan da Cunha, Laysan of Sint-Helena is de diversiteit het kleinst. En de bijzondere soorten die daar leefden, zijn vaak uitgeroeid door de komst van konijn, geit of rat.

Wat vooral blijft na lezing van Carsons boek is hoe alles met alles samenhangt. Zo maakten de



## 'Ik wil vort'

Piet Schoemaker

Wie meer wil weten over iemand met een brandende ambitie en enorm doorzettingsvermogen die opklom op de maritieme sociale ladder, moet *Klei en zout water* lezen. Het is de (auto)biografie van Marten Toonder senior (1879-1965), de vader van Marten Toonder jr. (1912-2005, van de Tom Poes-strips) en Jan Gerhard Toonder (1914-1992), een nu vergeten romanschrijver.

Marten Toonder senior bracht het van analfabete, straatarme, aardappelende Groninger tot kapitein op een zeeschip. Dit alles gebeurde rond 1900 en in een tijdsbestek van ongeveer vijftien jaar.

Het is onvoorstelbaar welke verandering heeft plaatsgevonden in de sociale structuur van Nederland de afgelopen 120 jaar. Er wordt vaak afgegeven op de archaische verhoudingen in Engeland (denk aan de begrafenis van de Queen),

Fransen zich – gelukkig onterecht – zorgen dat door het graven van het Panamakanaal stromingen zouden veranderen en het kouder zou worden in Frankrijk. De Zweden verloren een belangrijke inkomstenbron (de haringvangst) toen de kracht van de getijden afnam en de haring niet meer de Baltische Zee in gestuwd werd.

De duisternis van de oceaan fascineert. In de diepte verdwenen dorpen, steden en continenten hebben altijd de aandacht getrokken: het mythische Atlantis, maar ook het Atlantis van de Noordzee – de Doggersbank. Ferdinand Magellaan (1480-1521) deed een eerste poging de diepte van de oceaan te peilen. 1872 is – met de tocht van de *Challenger* – het startjaar voor wetenschappelijk onderzoek naar de oceaan. Een Amerikaanse expeditie uit 1942 stuitte op een 'spookbodem' (mogelijk van plankton). De Duitse scheikundige Fritz Haber (1868-1934) probeerde, varend op zijn laboratoriumschip *Meteor*, van 1924 tot 1928 goud uit zeewater te halen. Met de opbrengst wilde hij de Duitse herstelbetalingen na de Eerste Wereldoorlog mogelijk maken.

Voor de wereld is de oceaan de grote stabilisator. Carson betrok haar beroemde zin uit *Silent Spring* 'The people had done it themselves' niet op de ook toen al opwarmende aarde. Zij zag die opwarming als een interessant, natuurlijk proces.

*De zee*  
Rachel Carson  
Athenaeum, 2022 - € 22,99

maar in Nederland was het nauwelijks anders, zo blijkt uit dit boek. Met enorme ambitie ('Ik wil vort') en volharding doorliep Toonder vele sociale klassen en posities: het vooronder van de matrozen waar hij als broekie begon, de stoomvaart op Indië waar hij leerde lezen en schrijven, als bootsman op de wilde vaart, als leerling op de zeevaartschool, als beginnend officier, als stuurman en ten slotte als kapitein, die aan de wal zijn stand moest ophouden. Volgens zijn vrouw dan.

Hij was dan ook diep teleurgesteld dat zijn twee zoons kozen voor een artistieke richting: '... vond ik hem thuis aan tafel zitten met de pijp in de mond en pantoffels aan zijn voeten. Hij tekende poppetjes en verzong er verhaaltjes bij.' Had hij daarvoor zijn stinkende best gedaan? Achteraf is het goed gekomen en hij heeft na zijn pensioen zelfs nog gewerkt als een soort personeelsmanager bij de Toonderstudios.

*Klei en zout water*  
Marten Toonder Sr., bewerkt door Jan Gerhard Toonder  
Hilversum 1955. Tweedehands nog goed verkrijgbaar

# Honderd jaar open voor publiek!

1 november 1922 was een druilerige, koude en zwaarbewolkte dag in Amsterdam. Koningin Wilhelmina reed een kleine 600 meter in een open koets van het Concertgebouw naar de hoek van de Cornelis Schuytstraat en de De Laressestraat. In de volle grote zaal van het Concertgebouw had een gezelschap van 700 personen zojuist de feestelijke opening van het nieuwe Scheepvaartmuseum in Amsterdam gevierd. Onder de aanwezigen waren behalve de koningin ook prins Hendrik (de echtgenoot van koningin Wilhelmina), de toenmalige burgemeester van Amsterdam Willem de Vlugt (1872-1945) en de ministers van Onderwijs en Wetenschappen en van Marine.

Diederick Wildeman

De voorzitter van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Paul den Tex (1871-1958), schetste in zijn toespraak de voorgeschiedenis van het museum. Een aantal tijdelijke tentoonstellingen had de behoefte aan een permanent scheepvaartmuseum steeds sterker gemaakt. Den Tex noemde daarbij de in 1900 in Den Haag gehouden Geschiedkundige Tentoonstelling van het Nederlandsch Zeewezen. De echte aanzet voor de stichting van het Scheepvaartmuseum werd gegeven in 1913, toen in Amsterdam-Noord de Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied, de ENTOS, werd gehouden. Deze was een groot succes. Tijdens een bezoek had koningin Wilhelmina zelf geopperd iets blijvends te stichten. De tijd was rijp voor een groot, landelijk scheepvaartmuseum.

Zes jaar eerder was de Vereeniging Nederlandsch Scheepvaart Museum opgericht door een aantal personen uit de scheepvaart-, kunst- en cultuur-

wereld, met het doel om dit grote nationale scheepvaartmuseum te realiseren. De Vereeniging kreeg in de beginjaren ruime fondsen beschikbaar, vooral uit de Amsterdamse rederij-hoek. Eerst werd veel energie en geld gestoken in de opbouw van een collectie schilderijen, scheepsmodellen, schilderijen, prenten, tekeningen en boeken en handschriften. Dit initiatief trok de aandacht. Veel particulieren, bedrijven en instituten vonden dat er met de oprichting van een nationaal scheepvaartmuseum eindelijk een plaats was voor hun kostbare historische stukken. Zij schonken deze aan de jonge vereniging. Dankzij bekwame bestuursleden en medewerkers van het eerste uur kon het museum in korte tijd een grote en waardevolle collectie bijeenbrengen. Belangrijke rollen speelden hierbij Anton Mensing (1866-1936), directeur van het veilinghuis Frederik Muller, Samuel Pierre l'Honoré Naber (1865-1936), marineofficier en groot kenner van de zeeschiedenis, en Cornelis Gerardus 't Hooft (1866-1936), directeur van Museum Fodor.



Het Scheepvaartmuseum aan de Cornelis Schuytstraat in Amsterdam, 1973, foto: Stadsarchief Amsterdam / J.M. Arsath Rois

De eerste bestuurders waren van plan een groot museumgebouw in Amsterdam neer te zetten. Beroemde architecten als Karel de Bazel (1869-1923) kregen de vraag een gebouw te ontwerpen. Er werd gedacht aan een gebouw met een gevelbreedte van zeventig meter op een prominente plek in de stad, zelfs de Dam (op de plaats waar nu het Nationaal Monument is). Na acht jaar van zoeken en slinkende budgetten werd uiteindelijk voor een tijdelijke huisvesting gekozen: een nieuw gebouw in Oud-Zuid op de hoek van de De Lairesestraat en de Cornelis Schuytstraat.

Na zo'n acht jaar voorbereiding kon in 1922 eindelijk het eerste gebouw van het Scheepvaartmuseum worden geopend. Het koninklijke gezelschap verliet het Concertgebouw onder de klanken van het *Hallelujah* van Händel. Daarna volgde voor een klein deel van het gezelschap een korte rijtocht naar het Scheepvaartmuseum. De prins was hier overigens niet meer bij: hij ging met de nog jonge prinses Juliana naar de kinderoperette *De Drie Kabouterijtjes* in de Stadsschouwburg.

## 'Dankzij bekwame bestuursleden en medewerkers van het eerste uur kon het museum in korte tijd een grote en waardevolle collectie bijeenbrengen'



Advertentie voor het Scheepvaartmuseum die in november 1922 in diverse kranten stond. De toegang tot het museum was de eerste maanden gratis! In de bundel *Scheepvaart-museum: couranten-uitknipsels 1922-1928*. Inv.nr. NII [volgnr. 00894-1]

Na de korte rit arriveerde koningin Wilhelmina bij de ingang van het museum. Daar stond een erewacht van de leerlingen van de Kweekschool voor de Zeevaart om haar te ontvangen. In het museum werd zij welkom geheten door de bestuursleden en voorgesteld aan de net benoemde directeur van het museum, Willem Voorbeijtel Cannenburg (1883-1978). Voorzitter Den Tex overhandigde de koningin een in perkament gebonden exemplaar van het ter gelegenheid van de opening verschenen platenalbum met afbeeldingen van de belangrijkste objecten in het museum. De koningin kreeg voordat zij het museum weer verliet een rondleiding van ongeveer een half uur. Intussen kwamen de genodigden vanuit het Concertgebouw langzamerhand bij het museum aan om de tentoonstelling te bezoeken.

Aankomst van koningin Wilhelmina per koets op 1 november 1922 voor de officiële opening van het nieuwe Scheepvaartmuseum aan de Cornelis Schuytstraat in Amsterdam. Voor de ingang staat een erehaag van leerlingen van de Kweekschool voor Zeevaart. Foto uit *Panorama*, november 1922. In de bundel *Scheepvaart-museum: couranten-uitknipsels 1922-1928*. Inv.nr. NII [volgnr. 00894-1]



Binnen het museum bestond in de eerste jaren nog de hoop dat men spoedig kon gaan denken aan een groter onderkomen. Uiteindelijk is deze eerste 'tijdelijke' behuizing vijftig jaar gebleven. In de loop der tijd groeide de collectie en werd het gebouw veel te klein. Behalve de ruimten voor exposities werden alle hoeken en gaten van de kelder tot de zolder gebruikt als 'depot'. Pas in de jaren zeventig van de vorige eeuw is het Scheepvaartmuseum gefaseerd overgegaan naar het huidige gebouw, 's Lands Zeemagazijn aan het Oosterdok. In navolging van koningin Wilhelmina werd het nieuwe

Scheepvaartmuseum geopend door prinses Beatrix.

Het oude gebouw aan de Cornelis Schuytstraat staat er nog steeds. Na het vertrek van het Scheepvaartmuseum was het vele jaren de Nederlandse vestiging van het veilinghuis Christie's. Nu is het een sportschool met restaurant. Slechts een paar details, zoals het golfpatroon in de daklijst, herinneren aan het vroegere gebruik als Scheepvaartmuseum.



Interieur van de expositie op de benedenverdieping van het net geopende Scheepvaartmuseum in de Cornelis Schuytstraat in Amsterdam, 1922, foto: bedrijfsarchief Het Scheepvaartmuseum



Prinses Beatrix opent op 13 april 1973 de nieuwe, huidige locatie van het Scheepvaartmuseum in 's Lands Zeemagazijn foto: Stadsarchief Amsterdam/NFP

Vertrek van koningin Wilhelmina na de bezichtiging van het nieuwe Scheepvaartmuseum op de officiële opening. De koningin verbleef een half uur in het museum. Foto uit *Panorama*, november 1922. In de bundel *Scheepvaart-museum: couranten-uitknipsels 1922-1928*. Inv.nr. NII [volgnr. 00894-1]





# AANWINST IN BEELD

Illustratie: Olivier Heiligers



## Scheepspistool, 2021.0402

Dit type pistolen werd aan boord van schepen gebruikt. Ze waren effectief over een relatief korte afstand en werden bijvoorbeeld vaak gebruikt bij het enteren van schepen.

ca. 1725-1750



Dit pistool heeft een vuursteenslot als afvuurmechanisme. Dit systeem, de opvolger van het lontslot, werd in de loop van de zeventiende eeuw populair. Bij het vuursteenslot schraapt een vuursteen langs een ruwe metalen plaat, waardoor vonken ontstaan. Deze vonken ontsteken het buskruit en het wapen vuurt.



53 x 18 x 7 cm



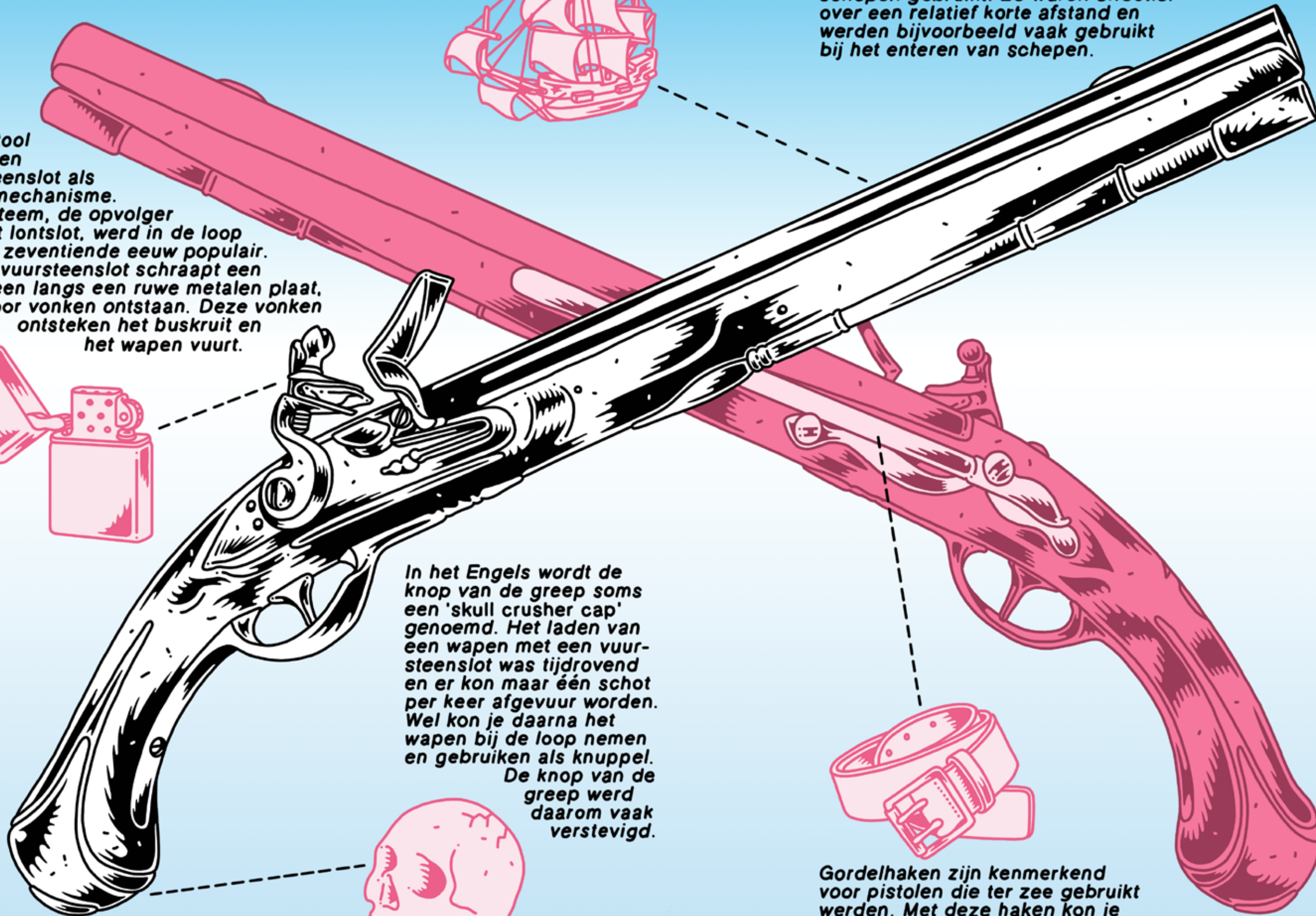
In het Engels wordt de knop van de greep soms een 'skull crusher cap' genoemd. Het laden van een wapen met een vuursteenslot was tijdrovend en er kon maar één schot per keer afgevuurd worden. Wel kon je daarna het wapen bij de loop nemen en gebruiken als knuppel. De knop van de greep werd daarom vaak verstevigd.

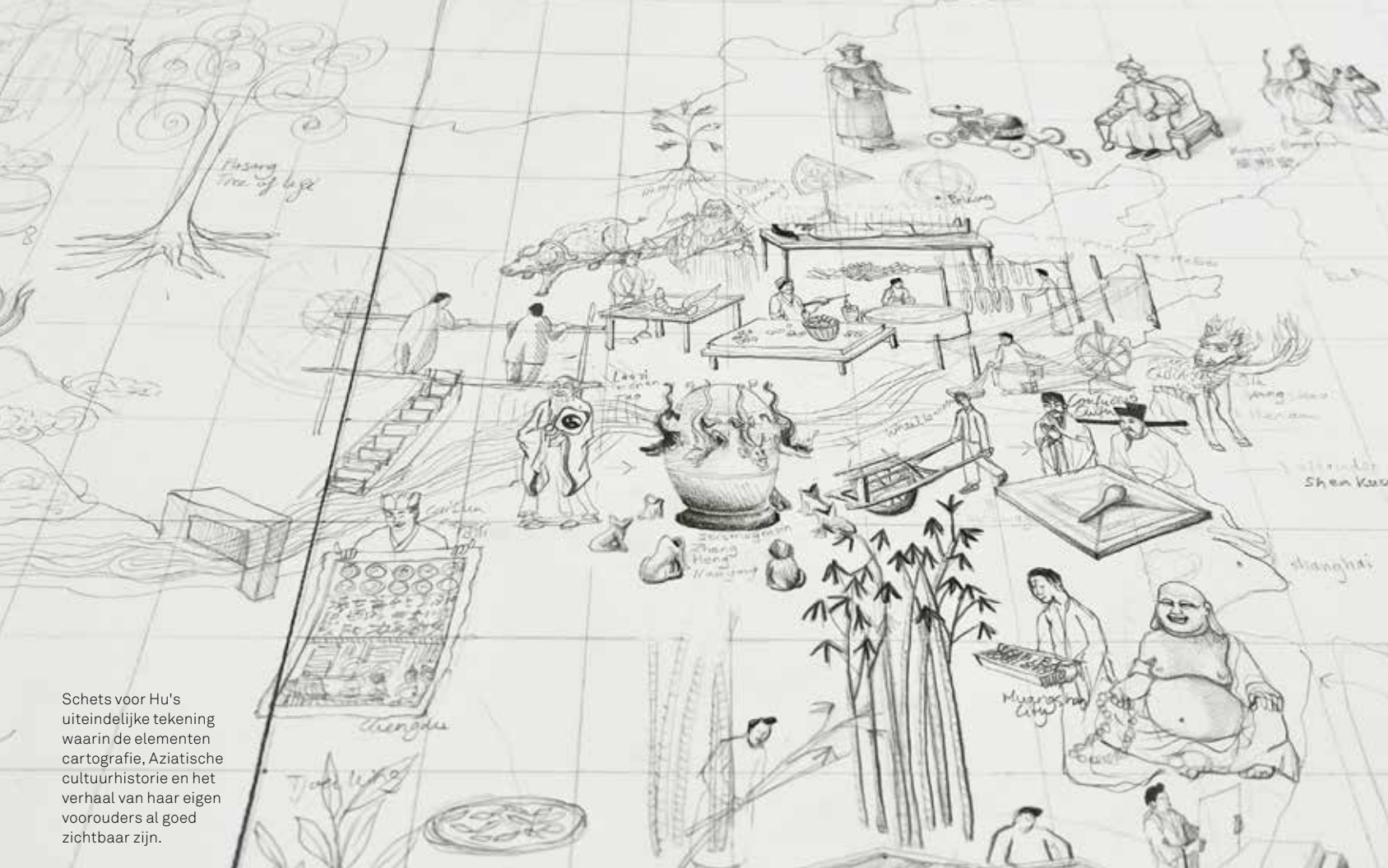


Gordelhaken zijn kenmerkend voor pistolen die ter zee gebruikt werden. Met deze haken kon je pistolen aan riemen of banden dragen. Bij 'land'-pistolen ontbreekt deze haak vaak.



Notenhout, ijzer en messing





Schets voor Hu's uiteindelijke tekening waarin de elementen cartografie, Aziatische cultuurhistorie en het verhaal van haar eigen voorouders al goed zichtbaar zijn.

# Ontdekkingsreis door de familie-geschiedenis

**Beeldend kunstenaar en illustrator Tja Ling Hu kreeg het verzoek om met een tekening te reageren op de collectie van Het Scheepvaartmuseum. In het eindresultaat vermengt zij cartografie, Aziatische cultuurhistorie en het verhaal van haar eigen voorouders.**

Edo Dijksterhuis

**‘Mijn overgrootvader meldde zich voor de Tweede Wereldoorlog bij de grote vaart, omdat hem verteld was dat je goed kon verdienen in Europa’**



foto: Jan Willem Kaldenbach

Tja Ling Hu was niet eerder in Het Scheepvaartmuseum geweest en vond het nogal een doolhof. Al dwalend kwam ze terecht bij de tentoonstelling *Cartografie en Curiosa*, maar dan bij het einde, waardoor ze de presentatie in omgekeerde volgorde zag: van Azië naar Amsterdam. Dat bleek een *eyeopener*. Het verzoek aan haar om als illustrator te reflecteren op de museumcollectie kreeg ineens richting.

‘Het deed me denken aan de reis die mijn voorouders maakten van China naar Europa’, vertelt de kunstenaar, die haar familiegeschiedenis in 2020 vastlegde in de tekeningenserie *Before I Was Born*. ‘Ze komen uit twee dorpen, tegenwoordig wereldsteden, ten zuiden van Sjanghai. Mijn overgrootvader meldde zich voor de Tweede Wereldoorlog bij de grote vaart, omdat hem verteld was dat je goed kon verdienen in Europa. Zijn zoon liet

zich van Macau naar Hong Kong smokkelen en ging hem in de jaren vijftig achterna. Mijn moeder ging op haar vijfde weer terug naar China, maar kwam later weer naar Nederland met mijn vader. Ze runnen nu een restaurant in Eindhoven.’

Ook de objecten in de tentoonstelling activeerden Hu's geheugen en verbeeldingskracht. ‘Die curiosa zijn door reizigers en handelaren meegenomen uit Azië naar Europa, om de cultuur beter te kunnen begrijpen. Maar ik ben met zulke spullen opgegroeid, ze zijn iets van thuis.’

Het waren de kaarten tenslotte die alle opborrelende ideeën lieten stollen in een concrete vorm. ‘Ik word heel enthousiast van kaarten. Ze geven kennis over de wereld weer en zijn natuurlijk ook een controlemiddel: de vroege cartografie hangt nauw samen met kolonialisme. Maar ook

op andere manieren staan kaarten symbool voor machtsverhoudingen. Het maakt uit wie een kaart heeft gemaakt: op een Aziatische kaart staat bijvoorbeeld niet Europa in het midden, maar China. In de tentoonstelling *Cartografie en Curiosa* vond ik echter geen kaart van China – daar was geen plaats voor, vertelde de conservator me later – dus ik bedacht dat ik mooi voor een aanvulling kon zorgen.'

Meer dan in geografie is Hu geïnteresseerd in de verhalen die verscholen liggen achter lengte- en breedtegraden. Die verwerkt ze dan ook in haar kaart van China. 'Aan de kust in het oosten heb je de grote steden en havens. Daar komen de grote uitvindingen vandaan. Je hebt de bekende: papier, buskruit, boekdrukkunst en kompas. Maar er zijn ook minder bekende uitvindingen gedaan in China. De ijzeren ploeg bijvoorbeeld, waarmee je diepere voren kunt trekken zodat je dieper kunt inzaaien. Dat heeft gezorgd voor een revolutie in de landbouw en de opbrengsten verhoogd. Ik vind het bijzonder dat een instrument van arme boeren zo'n impact heeft gehad op de welvaart wereldwijd.'

## 'Tijdens mijn onderzoek kan ik zomaar *down the rabbit hole* verdwijnen'

'Het westen van China is veel ruiger en wordt gekenmerkt door bergen en woestijn. Hier heb ik de mythologische verhalen geplaatst die ook belangrijk zijn in het dagelijks leven. Ik toon bijvoorbeeld Guanyin, de godin van troost en genade, die meestal wordt afgebeeld met een kruik waar water uit stroomt – een eerste levensbehoefte voor de plattelanders. In de bergen van Tibet resideert de god die hemel en aarde met elkaar verbindt. Maar tijdens mijn research kwam ik ook opvallend vaak verhalen tegen van hedendaagse reizigers over ongelukken waarbij iemand van de berg was gevallen of geduwd. Dat mysterie wil ik ook verwerken in mijn tekening.'

En dan is er natuurlijk nog de Chinese keuken. Hu: 'Doordat mijn ouders nauwelijks onderwijs hebben gehad en niet goed Nederlands spreken, blijft het moeilijk om met ze te communiceren. Maar als we samen eten, praten ze over China en hun verleden daar. Alleen dan. Door het eten in de kaart te verwerken, maak ik het werk iets persoonlijker.'

Alle ideeën die ze in haar researchfase opdeed, verwerkte Hu in een eerste schets, die ze met een iets grotere tussenstap vertaalde naar de uiteindelijke tekening op groot formaat. 'Ik werk meestal met potlood in zwart-wit,' licht ze toe. 'Met potlood kun je heel gedetailleerd werken, laag over laag, en anders dan bij schilderen blijf je die lagen zien. Tekenen is heel intiem en transparant: je ziet zowel de eerste als de laatste streep die gezet is. Ik werk vrij intuïtief, zonder vooropgezet plan. Ik zet een stap en een andere volgt. Boetseren op papier noem ik dat. Je weet nooit precies wat eruit komt. Tussen je hoofd en je hand gebeurt iets magisch, dat niet te verklaren valt.'

Hu beschrijft haar stijl als 'minimalistisch, dromerig, met een vleugje surrealisme.' De figuren in haar tekeningen staan vaak afgebeeld in een vrij lege omgeving: herkenbaar maar niet direct vast te pinnen op een locatie. 'Deze tekening voor Het Scheepvaartmuseum zit ergens tussen illustratie en autonoom werk. Hij is niet helemaal te vatten in woorden, niet in het Nederlands in ieder geval. Mijn vader vertelde me eens dat het Chinees twintig woorden heeft voor "krokant", omdat er twintig vormen van "krokantheid" zijn. Met kunst is het net zo. De leegte in mijn tekeningen biedt de kijker de ruimte om zelf de betekenis in te vullen.'

Tekenen met potlood op papier is vreselijk arbeidsintensief en een werk als de kaart voor Het Scheepvaartmuseum kost Hu rustig een maand tijd. 'Tekenen is heel meditatief, maar op een gegeven moment had ik RSI aan mijn schouder doordat ik te lang zat te arceren. Toen ben ik een tijdje overgestapt op schilderen. Misschien gebruik ik voor de eindversie van deze tekening inkt. Dat past ook bij kaarten, die vroeger gemaakt werden met houtdrukken.'

Het moeilijkste aan deze opdracht vindt de kunstenaar het afbakenen en selecteren. 'Tijdens mijn onderzoek kan ik zomaar *down the rabbit hole* verdwijnen', geeft ze toe. 'China is zo groot, er is zoveel te vertellen. Eigenlijk te veel voor één werk. Maar het is een geweldige aanleiding om meer te gaan leren over de achtergrond van mijn voorouders. Ik denk erover om ergens in een hoekje mezelf af te beelden. Dit werk gaat immers deels over mijzelf, als ontdekkingsreiziger in mijn familiegeschiedenis.'

De tekening van Tja Ling Hu bevindt zich nu nog in de schetsfase en zal vanaf januari 2023 in het museum te zien zijn.

## In memoriam Prof.dr. Jaap R. Bruijn (1938-2022)

Hoewel Jaap Bruijn niet de grondlegger is van de studie naar het maritieme verleden van Nederland – al zou je het denken door zijn staat van dienst – was hij als hoogleraar aan de Leidse universiteit wel degene die dit bijzondere vak verbreedde en verankerde tot wat het nu is.

Jaap Bruijn ging in 1956 studeren aan wat toen nog de Rijks Universiteit Leiden heette. Hij volgde daar meerdere colleges, waaronder zeegeschiedenis bij oud-marineofficier prof.dr. T.H.M. Milo (1906-1960). Toen deze in 1960 plots overleed, werd zijn groepje studenten zeegeschiedenis onder de hoede genomen door prof.dr. J.H. Kernkamp (1904-1980), hoogleraar sociaal-economische geschiedenis aan de universiteiten van Utrecht en Leiden. Kernkamp had een belangrijke invloed op de verdere koers van Jaap Bruijn: de sociale, menselijke aspecten van de scheepvaart stonden in zijn werk altijd centraal.

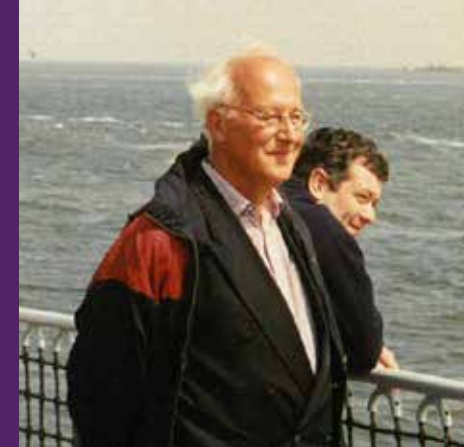
In 1970 promoveerde Jaap Bruijn op het proefschrift *De admiraliteit van Amsterdam in rustige jaren, 1713-1751. Regenten en financiën, schepen en zeevarenden*. In 1977 werd hij benoemd tot lector en twee jaar later tot hoogleraar zeegeschiedenis aan de Leidse universiteit. Zijn werkcolleges trokken geïnteresseerde studenten en leidden vaak tot nieuwe publicaties of gaven aanleiding om een studiedag te organiseren. Zijn hoorcollegereeksen groeiden uit tot een waar fenomeen, dat ook veel (oudere) toehoorders van buiten de universiteit aantrok. Zijn opvolgers bleken in staat dit in stand te houden en er zo een traditie van te maken.

Terwijl zijn directe voorgangers, de oud-marineofficiëren J.C.M. Warnsinck (1882-1943) en T.H.M. Milo, zich vooral

hadden gericht op schepen en zeeslagen, verruimde Jaap Bruijn de academische blik naar andere terreinen van de scheepvaart. Zoals de visserij, de walvisvaart, de kaapvaart en de handelscompagnieën. Alleen de binnenvaart hoorde wat hem betrof niet thuis in de zeegeschiedenis. Zelf onderzoek in de archieven doen stond altijd hoog in het vaandel van Jaap Bruijn. Hij moedigde zijn vele studenten aan om vooral de historische documenten te gaan doorzoeken in de collecties van bijvoorbeeld het Nationaal Archief en de maritieme musea. Onderzoek doen in het omvangrijke VOC-archief in Den Haag, waaronder naar de scheepslogboeken, was lang een van de eerste opdrachten voor elke beginnend student zeegeschiedenis – ook voor ondergetekende! Grasduinen in de archieven leverde Jaap Bruijn vaak persoonlijke inzichten op over de leefomstandigheden en het dagelijkse leven aan boord en gaf een naam aan talloze schippers, matrozen, vissers, VOC-dienaren, kapers, walvisvaarders, kooplieden, reders, maar ook schippersvrouwen, vissersvrouwen of echtgenotes van zee-officiëren. Zij bevolken eveneens de vele bladzijden in de eindeloze reeks artikelen en publicaties die Jaap Bruijn op basis van zijn archiefonderzoeken schreef.

In de tijd dat Jaap Bruijn als hoogleraar in Leiden begon, deed ook de computer in het wetenschappelijk onderzoek zijn intrede. Het leidde tot allerlei kwantitatieve studies, maar ook tot de uitgave van bronnenpublicaties en overzichtswerken. Een van de standaardwerken uit die vroege periode is de driedelige reeks *Dutch-Asiatic Shipping in the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries* die hij samenstelde met de toen net afgestudeerde (latere hoogleraar maritieme geschiedenis) Femme Gaastra en met hoogleraar vaderlandse geschiedenis prof.dr. Ivo Schöffer (1922-2012) samenstelde. Een ander standaardwerk waaraan zijn naam is verbonden, is de vierdelige *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* die tussen 1976 en 1978 verscheen.

Jaap Bruijn was een frequente spreker op symposia en congressen in binnen- en buitenland en publiceerde zijn onderzoeken in meerdere talen, waardoor



Jaap Bruijn tijdens een vaartocht aan boord van het fregat Hr.Ms. Karel Doorman in 2011  
foto: Jeroen van der Vliet

de kennis over het maritieme verleden van Nederland ook ver buiten de landsgrenzen veel aan bekendheid won. Daarnaast vervulde hij meerdere bestuursfuncties. Het groepje studenten zeegeschiedenis waar hij deel van uitmaakte stond in 1961 aan de wieg van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis. In 1963 werd hij lid van de eerst nog officieuze redactie van de *Mededelingen van de Vereniging voor Zeegeschiedenis*, de voorloper van het huidige *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*. Hij bleef redactielid tot 1974. In 1964 trad hij ook toe tot het bestuur van de vereniging. Uiteindelijk zou hij tweemaal daartoe behoren, van 1964 tot 1970 als bestuurslid en van 1979 tot 1988 als voorzitter. Jaap Bruijn vond ook contacten met de maritieme musea in Amsterdam en Rotterdam van belang. In 1966 werd hij donateur van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, vanaf 1983 was hij vele jaren lid van het verenigingsbestuur. Een blijk van de bijzondere band die Jaap Bruijn met dit museum had.

Jaap Bruijn doceerde aan talloze studenten en begeleidde 49 promovendi succesvol naar een proefschrift in de maritieme geschiedenis. De namenlijst van degenen voor wie hij als promotor optrad leest als een *who is who* in de Nederlandse maritieme geschiedenis. Voor zijn grote verdiensten in het vak van de zeegeschiedenis werd Jaap Bruijn in 1996 geëerd met de uitreiking van de tweejaarlijkse J.C.M. Warnsinckprijs. In 2003 werd een scriptieprijs naar hem vernoemd, ook eens in de twee jaar uitgereikt, aan de beste scriptie op het gebied van de maritieme geschiedenis.

Jeroen van der Vliet  
*Hoofd Collecties*

# Waar mensen varen, komen werelden samen

Het Scheepvaartmuseum is als nationaal museum een speler op landelijk, internationaal én lokaal niveau. Dit najaar werd dat goed zichtbaar voor Eefje Valkema, Hoofd Programma en Publiek.

## Internationaal

'In september 2022 vond het vijftigste International Congress of Maritime Museums (ICMM) plaats', vertelt Valkema. 'Met meer dan 110 collega's van internationale maritieme musea hebben we in Halifax, Canada, kennis gedeeld. In deze editie ging het nadrukkelijk over hoe maritieme musea mondiale uitdagingen als de klimaatcrisis en sociale ongelijkheid kunnen agenderen. Namens Het Scheepvaartmuseum sprak directeur Michael Huijser over de ambitie van Het Scheepvaartmuseum om in 2030 ecologisch positief te zijn; Hoofd Collecties Jeroen

van der Vliet hield een lezing over het tonen van meerdere perspectieven op de museumcollectie; en er was een presentatie van *Rising Tide* van Kadir van Lohuizen, onze tentoonstelling uit 2019.'

'We willen de komende jaren onze internationale positie nadrukkelijker uitdragen. Daarom was het mooi om tijdens dit congres aan te kondigen dat we samen met Het Zuiderzeemuseum Enkhuizen, Maritiem Museum Rotterdam en MAS Antwerpen in 2024 het congres mogen organiseren en dat Michael Huijser in de aanloop daarnaar deel uitmaakt van het *Executive Council* van het ICMM.'



Deelnemers van het International Congress of Maritime Museums in Canada, 2022



Collega's van Het Scheepvaartmuseum met de Museumprijs 2022: een cheque van € 100.000, foto: Twycer

## ...en lokaal

'Het was extra bijzonder dat na het congres in Nederland bekend werd gemaakt dat Het Scheepvaartmuseum genomineerd was voor de VriendenLoterij Museumprijs, die als thema "Beste Buur" heeft. We hadden dit voorjaar hard gewerkt aan een pitch voor de vakjury, en waren ontzettend trots met de aankondiging begin november dat Het Scheepvaartmuseum bij de laatste drie genomineerden zat, samen met Stadsmuseum Harderwijk en Centraal Museum Utrecht.'

'Vervolgens was het aan het publiek om de winnaar te kiezen. Het museum voerde actief campagne om alle burens, partners, collega's én natuurlijk het bezoekende publiek tot stemmen te motiveren. In een crossmediale campagne, waarin naast directeur Huijser allerlei collega's een glansrol speelden, activeerden we buurt, stad en land. Ons netwerk heeft ons hierbij ontzettend gesteund. We riepen op om te stemmen op ons zodat we onze museumdroom kunnen realiseren: het nieuwe programma *Thuishaven*. Dat programma wil verschillende bezoekersgroepen die ons al weten te vinden, meer met elkaar verbinden. Elke bezoeker moet het gevoel krijgen dat Het Scheepvaartmuseum echt "het museum van jou" is. *Thuishaven* vindt niet alleen plaats in het museum, maar ook daarbuiten, op het water. Wij geloven heel sterk dat water werelden verbindt. Want waar mensen varen, komen werelden samen.'

'En we zijn buitengewoon trots dat we op 1 december zijn uitgeroepen tot de winnaar van de Museumprijs 2022! Aan deze prijs is een bedrag van € 100.000 verbonden, dat we dus in onze programmalijn *Thuishaven* gaan investeren.'



De VriendenLoterij Museumprijs is een initiatief van de VriendenLoterij en het Prins Bernard Cultuurfonds, en wordt in samenwerking met de Museumvereniging en AVROTROS jaarlijks uitgereikt.

Programmering kerstvakantie en voorjaar 2023

# Op de agenda

## 24 december t/m 8 januari: Kerstvakantie!

Kom kerstvakantie vieren in Het Scheepvaartmuseum, er is genoeg te doen! Naast onze verschillende tentoonstellingen zijn er natuurlijk activiteiten voor de hele familie. Loop door het museum met onze kijktocht of doe mee aan de fotofietzworkshop. De kleinste museumbezoekers (2+) kunnen mee op avontuur met *Duiker Doris*. Kijk voor het actuele aanbod en de aanvangstijden op onze website. In de vakanties zijn we ook op maandag geopend. **Let op:** zondag 25 december (eerste kerstdag) en zondag 1 januari (Nieuwjaarsdag) is Het Scheepvaartmuseum gesloten.



foto: Twycer

## Stad & Taal: Verhalen over zee

De tentoonstelling *Mens op Zee* – met verhalen over vluchten en migratie – is voor Het Scheepvaartmuseum aanleiding om aan te sluiten bij Stad & Taal. Onder die noemer biedt de Gemeente Amsterdam met enkele Amsterdamse musea NT2-rondleidingen (Nederlands als tweede taal) aan. In januari 2023 start Het Scheepvaartmuseum met de rondleiding 'Verhalen over zee', speciaal voor deze doelgroep. De NT2-cursisten maken op een laagdrempelige manier kennis met het museum, kunst en geschiedenis. Ze gaan in gesprek met de rondleider en met elkaar over water en geschiedenis, ze bezoeken de tentoonstelling en het schip. Zo oefenen ze in een mooie en taalrijke Amsterdamse omgeving hun Nederlands.



foto: Almicheal Fraay

## Schooltv en Het Scheepvaartmuseum

Het online educatieve aanbod voor docenten en leerlingen groeit! In januari 2023 lanceren Het Scheepvaartmuseum en Schooltv de online 'schoolplaat' *VOC en WIC van alle kanten*, met 360°-foto's van de (replica van de) *Amsterdam*. Met dit leermodel voor de bovenbouw van het basis- en de onderbouw van het voortgezet onderwijs komen leerlingen meer te weten over de geschiedenis van de VOC en WIC en worden ze uitgedaagd hun mening te vormen. Docenten ontvangen in januari 2023 een nieuws- en lesbrief. De 360°-schoolplaat staat dan op [www.schooltv.nl](http://www.schooltv.nl) en is ook terug te vinden onder het online educatie-aanbod van Het Scheepvaartmuseum.



foto: Eddo Hartmann

## En nog veel meer...

Ook in de voorjaarsvakantie en de meivakantie bieden wij verschillende familieprogramma's aan.

**Kijk voor een uitgebreid overzicht, het online aanbod en meer actuele informatie op [www.hetscheepvaartmuseum.nl](http://www.hetscheepvaartmuseum.nl)**

# Even voorstellen

## Nieuwe bestuursleden Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

Tijdens de Algemene Leden Vergadering van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum op 1 juni 2022 namen voorzitter Rutger van Slobbe en secretaris Annerie Ploumen afscheid van het bestuur en werden Ruth van Andel als de nieuwe voorzitter en Meindert Seffinga als portefeuillehouder Collectie geïnstalleerd. Zij stellen zich graag aan u voor.

Edo Dijksterhuis



### Ruth van Andel

voorzitter

#### Wat doe je in het dagelijks leven?

'Ik ben advocaat, gespecialiseerd in het arbeidsrecht. Tot 2013 was ik partner bij Clifford Chance. Nu combineer ik mijn advocatenwerk met bestuurs- en toezichtfuncties bij diverse organisaties.'

#### Waarom bestuurslid van de VNHSM?

'Om vaker in Het Scheepvaartmuseum te kunnen komen en om naar de Museumnacht in het museum te kunnen gaan. Gekheid natuurlijk, maar wel een erg leuke bijkomstigheid. Het Scheepvaartmuseum is een prachtig museum. Met het werk als bestuurder van de VNHSM kan ik mij daar indirect voor inzetten. Ik vind het belangrijk om

cultuur te ondersteunen. Niet alleen met geld, maar ook door tijd en ervaring ter beschikking te stellen.'

#### Wat heb je met maritieme geschiedenis en water?

'Voor mij komt eerst het water. In een land als Nederland groei je daar van jongs af aan mee op. Zwemmen, varen, zeilen, et cetera. Het is vanzelfsprekend. De geschiedenis van ons land, de expansiedrift van onze voorouders, het winnen van land en de aanleg van polders, we kregen het allemaal aangereikt op school. Dat sprak tot de verbeelding. In Het Scheepvaartmuseum komt dit met de collectie en de tentoonstellingen helemaal tot leven, met oog voor het huidige tijdsgewricht.'

#### Wat is het belang van ledenwerving voor de Vereniging?

'Wij zijn een vereniging voor kunstliefhebbers met een maritieme interesse. Je vindt leden van de VNHSM in heel Nederland, en zelfs daarbuiten. Leden hebben zeer verschillende achtergronden en redenen om lid te zijn, maar allemaal dezelfde passie: bijdragen aan de relevantie van de maritieme collectie. Mede dankzij de middelen die de VNHSM ter beschikking krijgt van haar leden blijft de museumcol-

lectie bewaard, en kunnen we nieuwe kunstwerken aankopen en publicaties uitbrengen. Onze ledenwerving brengt mensen met dezelfde passie bijeen. Dat is niet alleen leuk voor de leden, maar ook van belang om de doelen van de VNHSM te kunnen blijven nastreven. Die passie blijkt uit de aanwezigheid van leden op evenementen, maar ook uit de giften en schenkingen die bijvoorbeeld via een legaat aan de VNHSM worden gedaan.'

#### Waarom zou je een ander aanbevelen om lid te worden van de VNHSM en het museum te steunen?

'Door lid te worden van de VNHSM steun je de verrijking van Het Scheepvaartmuseum, omdat de Vereniging Het Scheepvaartmuseum onder andere steunt bij aankopen, onderzoeken en restauraties. We hebben allemaal onze eigen favorieten, maar zijn verbonden door hetzelfde ideaal: maritieme kunst behouden en voor iedereen toegankelijk maken. Leden ontvangen prachtige papieren uitgaven met een maritieme invalshoek, zoals het *Zeemagazijn* en diverse door het museum samengestelde boeken. Daarnaast ontmoeten de leden elkaar tijdens activiteiten en krijgen ze uitnodigingen voor exclusieve openingen en evenementen. Het is echt een voorrecht om door conservatoren te worden rondgeleid op previews van tentoonstellingen. Ik zeg dit uit eigen ervaring. Je mag als lid soms echt even in de snoepkast van de collectie kijken.'

**'Je mag als lid soms echt even in de snoepkast van de collectie kijken'**

#### Heb je een favoriet collectiestuk?

'Het is een momentopname, maar nu zijn dat toch echt de wandtapijten. Het komt doordat mijn fantasie wel op de loop gaat als je bedenkt dat er nog een

aantal van deze tapijten bestaat dat niet tentoongesteld wordt... En ik vind de gedachte fascinerend dat de oude Van de Velde als een soort oorlogsverlaggever eerst in een van die schepen

aan Nederlandse zijde zat, en enkele jaren later in Londen in opdracht van de voormalige vijand de ontwerpschetsen maakte voor deze wandtapijten.'



### Meindert Seffinga

bestuurslid Collecties

#### Wat doe je in het dagelijks leven?

'Sinds maart 2021 ben ik directeur van het Historisch Centrum Leeuwarden (HCL). Daarvoor werkte ik 32 jaar in het Fries Scheepvaart Museum in Sneek. Eerst als registrator en expositiemaker, de laatste vijftien jaar als directeur. Op mijn 59<sup>ste</sup> bedacht ik, dat ik misschien nog wel eens iets anders wilde doen. En dat lukte. Het Historisch Centrum Leeuwarden is een fijne instelling. Begonnen als een gemeentearchief, is het inmiddels veel meer dan dat. We beheren niet alleen het archief, maar ook de kunstcollectie van de gemeente. Daar horen ook het Pier Pandermuseum en de historische stedelijke bibliotheek bij. En voorts beheren we de Oldehove, de bekende scheve toren van Leeuwarden. Vrijwillige torenwachters zorgen ervoor dat deze beklommen kan worden. Andere vrijwilligers verzorgen stadswandelingen of zijn bezig de collecties toegankelijk te maken. Het HCL is een zeer actieve instelling, waar veel evenementen en activiteiten worden georganiseerd. Zo zijn er in het voor- en najaar bijna wekelijks lezingen. In die zin lijkt het HCL erg op het Fries Scheepvaart Museum in Sneek en kon ik er – ook zonder al te veel kennis van archieven – moeiteloos aan de slag.'

#### Waarom bestuurslid van de VNHSM?

'Toen Rutger van Slobbe mij belde met de vraag of ik bestuurslid Collecties wilde worden, kwam hij precies op tijd. Want de verhalen van de zee miste ik wel een beetje in mijn nieuwe baan. Juist omdat ik geen professionele relatie meer heb met maritieme collecties, kon ik mij ook voor de Vereniging inzetten.'

#### Wat heb je met maritieme geschiedenis en water?

'Het is betrekkelijk toevallig dat ik na mijn studie geschiedenis in Sneek in het Fries Scheepvaart Museum terecht kwam. Ik zocht werk en had ervaring met automatisering en digitalisering. En in Sneek vond men in 1988 al dat de collectieregistratie gedigitaliseerd moest worden. Daar heb ik mij volledig op gestort. De hele collectie van bijna 25.000 voorwerpen heb ik die eerste jaren letterlijk door mijn handen gehad. Zonder dat we het doorhadden, liepen we met de digitalisering aardig voorop. Ook weer toen we de Sneker collectiedatabase op internet beschikbaar stelden. Kennelijk viel dat op, want bij het ontstaan van Maritiem Digitaal werd Sneek door Het Scheepvaartmuseum en het Maritiem Museum in Rotterdam gevraagd om als derde partij mee te doen. Doordat ik de collectie zo goed ken, ben ik in 32 jaar verknocht geraakt aan de maritieme geschiedenis. Die blijft me boeien. Ook nu het mijn werk niet meer is.'

#### Wat is het belang van ledenwerving voor de Vereniging?

'Een vereniging kan niet zonder leden. Zij vormen de warme schil rond het museum. De leden steunen het museum, niet alleen door hun contributie, maar vooral door hun betrokkenheid. Ik vond het als directeur in Sneek bijzonder fijn dat er een vereniging was. Ze waren voor mij een eerste graadmeter: hoe zouden nieuwe activiteiten landen?

De leden zijn weleens kritisch, maar daar worden de plannen uiteindelijk alleen maar beter van. En in tijden van nood staan ze voor je klaar. Toen de provincie in de jaren tachtig wilde bezuinigen op het museum, togen er twee bussen met leden met spandoeken naar het provinciehuis. Op de politici maakte dat kennelijk zoveel indruk, dat het museum van de weeromstuit juist méér geld kreeg! Wijzen op deze stevige inbedding in de samenleving maakte subsidiegesprekken altijd een stuk comfortabeler. En wat in Sneek geldt, zal ook in Amsterdam gelden. Hoe meer leden voor de Vereniging, hoe beter voor het museum.'

#### Waarom zou je een ander aanbevelen om lid te worden van de VNHSM en het museum te steunen?

'Als je vaker in het museum komt, dan is het fijn om "bij de club" te horen. De leden van de vereniging hebben echt een streepje voor op gewone bezoekers. En het gevoel om met je lidmaatschap bij te dragen aan die toch al geweldige collectie, spreekt mij ook erg aan.'

#### Heb je een favoriet collectiestuk?

'Altijd lastig om daar een antwoord op te geven... Mij gaat het eigenlijk om de verhalen die de voorwerpen vertellen. Die verhalen kunnen opdiepen en doorvertellen, dát maakt een voorwerp een tijdlang tot mijn favoriet. In Het Scheepvaartmuseum nu bijvoorbeeld het staande horloge met een scheepjesmechaniek, waaraan de Vereniging gaat bijdragen. De kwaliteit van deze in Amsterdam gemaakte klok is verbluffend. En wat hem helemaal speciaal maakt, is dat het niet zomaar scheepjes zijn die met de slinger meebewegen, maar walvisvaarders in het Poolgebied. Een lust voor het oog! En weer eens wat anders dan een model of schilderij.'

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:

**Lid**  
€ 75 per jaar voor twee personen

- onbeperkt toegang tot Het Scheepvaartmuseum voor u en uw introductie
- uitnodigingen voor vriendenpreviews van tentoonstellingen en lezingen
- twee keer per jaar *Zeemagazijn*, dit magazine met nieuws over de collectie en de activiteiten
- het wetenschappelijk jaarboek
- 15% korting in het restaurant en de museumwinkel

**Jonge Compaaen**  
€ 75 per jaar voor twee personen (<35 jaar)

*De Jonge Compaaenen is een groep young professionals bij wie diepgang, gezelligheid en netwerken centraal staat.*

- alle privileges van een lid
- uitnodigingen voor exclusieve activiteiten zoals de jaarlijkse Jonge Compaaenen Zomerborrel, bezoek aan een kunstbeurs (Unseen of Art Rotterdam) en de Museumnacht Amsterdam

**Familielidmaatschap**  
€ 125 voor opa's, oma's, ouders en (klein)kinderen van één familie met per bezoek twee volwassenen en twee (klein)kinderen van 2 t/m 15 jaar

- alle privileges van een lid
- onbeperkt familiebezoek (per keer twee volwassenen, twee (klein)kinderen)
- 20% korting op het boeken van kinderfeestjes
- jaarlijkse familiedag

**Begunstiger Fellowshipskring**  
€ 250 of € 500 per jaar voor twee personen

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

- alle privileges van een lid
- uitnodigingen voor openingen van tentoonstellingen en bijeenkomsten, zoals de jaarlijkse Fellowshipsmiddag
- bij een verbintenis voor een periode van vijf jaar is uw bijdrage fiscaal aftrekbaar

**Bijzonder begunstiger Collectiekring**  
€ 1.000 per jaar voor twee personen

*De Collectiekring verbindt liefhebbers van maritiem erfgoed en Het Scheepvaartmuseum met elkaar.*

- alle privileges van Begunstiger
- uitnodigingen voor openingen van tentoonstellingen, exclusieve bijeenkomsten van de Collectiekring, zoals een depotbezoek of een meet-and-greet met conservatoren
- toetreding is mogelijk en de bijdrage 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 watersport en Het Scheepvaartmuseum met elkaar en levert een directe bijdrage aan de ontwikkeling van het kennisdomein Watersport.*

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

## Interesse?

Voor meer informatie en online aanmelden kijkt u op [www.hetscheepvaartmuseum.nl/vnhsm](http://www.hetscheepvaartmuseum.nl/vnhsm). U kunt ook contact opnemen via [vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl](mailto:vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl) of 020-5232 222.

## Activiteitenkalender 2023

Alle activiteiten zijn onder voorbehoud van wijzigingen. Nadere informatie ontvangt u per mail nadat u lid bent geworden.

vrijdag 6 januari  
**Nieujaarsborrel** - alle leden

zondag 22 januari  
**Tussen Wal en Schip** - alle leden

vrijdag 24 februari  
**Fellowshipsmiddag** - alle leden

zaterdag 11 maart  
**Bezoek TEFAF** - Kringen

woensdag 5 april  
**Diner + aansluitend Pakhuyslezing**  
Nautische Kring

woensdag 24 mei  
**Algemene Leden Vergadering** - alle leden

vrijdag 23 juni  
**Zomerborrel** - Jonge Compaaenen

vrijdag 15 september  
**Bezoek Unseen** - Jonge Compaaenen

woensdag 4 oktober  
**Preview najaarstentoonstelling Food For Thought**  
alle leden

zaterdag 4 november  
**Museumnacht Amsterdam** - Jonge Compaaenen

vrijdag 17 november  
**Museumsymposium** - alle leden

donderdag 23 november  
**Bezoek PAN Amsterdam - Kunstontmoetingen**  
Kringen

## 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 Pakhuyslezing 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.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Betty van Steinvorn via [bvsteinvorn@hetscheepvaartmuseum.nl](mailto:bvsteinvorn@hetscheepvaartmuseum.nl) of 020-5232 256.

## Activiteitenkalender 2023

woensdag 5 april  
**Pakhuyslezing 1**

april-mei  
**Activiteit New York Kamer**

donderdag 8 juni  
**Zomerborrel**

vrijdag 8 september  
**Pakhuyslezing/Excursie 2**

vrijdag 15 september  
**Heeren XVII Cup Loosdrecht**

maandag 27 november  
**Jaardiner**

De magie van de scheepsbel

# Zomerborrel Jonge Compaaenen

Clemens Sassen (bestuurslid Leden - VNHSM)



Op de warme zomeravond van 8 juli was Het Scheepvaartmuseum het decor voor de jaarlijkse Zomerborrel van de Jonge Compaaenen. Traditiegetrouw werd deze borrel afgetrapt met inspirerende lezingen door onderzoekers van binnen en buiten het museum. De eerste presentatie kwam van Bob van de Poll, onderzoeker bij Het Scheepvaartmuseum. Hij sprak over de tijdelijke tentoonstelling *Mens op Zee* en zijn onderzoek naar de *queercultuur* aan boord van de Nederlandse koopvaardij schepen van de jaren vijftig tot en met tachtig van de twintigste eeuw, een voor velen onbekend onderwerp. Bob gaf een andere kijk op het stereotipe van de masculiene zeeman.

Deze leerzame presentatie werd gevolgd door een voordracht van Sanne Hermans, promovendus aan de Universiteit Antwerpen, over de toekomstverwachtingen van zestiende-eeuwse Nederlandse kooplieden. Voor haar onderzoek baseert Sanne zich op brieven waarin Nederlandse kooplieden een toekomstbeeld schetsten aan het thuisfront.

Na twee presentaties was het tijd voor de borrel buiten in de zon! Deze zou tot tien uur duren, ware het niet dat op Het Dek – de twee drijvende terrassen aan de westzijde van het museum – veel rookontwikkeling ontstond. Enkele Jonge Compaaenen hoopten dat zij met hun introducés konden gaan varen met de *Christiaan Brunings*. Helaas kwam de rook niet van het stoomschip van het museum, maar van een grote brand in het Westelijk Havengebied. Op last van de Amsterdamse brandweer verplaatste het feest zich hierna naar binnen. Ook daar werd bij de Jonge Compaaenen de associatie opgeroepen met varen en scheepvaart. Wanneer nieuwe Compaaenen zich aandienen voor een lidmaatschap, mogen zij de scheepsbel luiden. Die avond galmde de bel in het museum maar liefst 21 keer boven de muziek van de dj uit. Er werd dan wel niet gevaren, maar met zoveel nieuwe leden konden we dat deze keer voor lief nemen.

## Tussen Wal en Schip

Clemens Sassen

Op maandag 31 oktober 2022 was Het Scheepvaartmuseum het toneel van een opnamedag voor het televisieprogramma *Tussen Kunst en Kitsch*. Slechts een beperkt aantal leden van de vereniging kon erbij aanwezig zijn. Omdat de Vereniging veel enthousiaste reacties ontving over dit evenement, is besloten een eigen editie te organiseren met de toepasselijke titel *Tussen Wal en Schip*.

*Tussen Wal en Schip* vindt plaats op zondag 22 januari van 12.00 tot 17.00 uur in Het Scheepvaartmuseum. Het evenement wordt georganiseerd door de activiteitencommissie van de Vereniging en kent dezelfde opzet als het televisieprogramma (maar dan zonder opnames!).

Voor *Tussen Wal en Schip* komen experts met verschillende achtergronden naar het museum, om alles wat met maritieme kunst te maken heeft op waarde te schatten. Er is veel ruimte om de betekenis van uw meegebrachte kunstschatten te bespreken. Heeft u thuis ook iets bijzonders? Weet u niet precies waar het vandaan komt? En bent u benieuwd of het waarde heeft?

Meld u dan aan vóór 6 januari 2023 voor *Tussen Wal en Schip* door een mailtje te sturen naar [vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl](mailto:vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl). Om u aan de juiste expert te koppelen vragen we u te vermelden welk object u zou willen meebrengen. Het is mogelijk om introducés mee te nemen, en zij mogen ook een object laten beoordelen. Laat u ons ook weten of u introducés meeneemt, en zo ja, hoeveel?

Wij zien ernaar uit om u de 22<sup>e</sup> te zien!

Hartelijke groet,

De activiteitencommissie Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

## In memoriam

### Jan Piet Teding van Berkhout (1937-2022)



Op 3 september 2022 overleed Jan Piet Teding van Berkhout, voorzitter van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum van 1998 tot 2006 en erelid. Jan Piet was hartelijk en belangstellend, luisterde attent en observeerde alert. Daardoor zag hij eerder dan anderen dat de verzelfstandiging van het museum (van een rijksmuseum naar een eigen stichting) in 1995 ook de relatie met de Vereniging had veranderd. Tussen de Rijksoverheid, Stichting Scheepvaartmuseum en Vereniging was een driehoeksrelatie ontstaan. Jan Piet vond een nieuwe bestuursopzet die de Vereniging daarin een goede rol gaf. Hij had het gezag én de gave om de tegenstellingen die bestonden te overbruggen, emoties in goede banen te leiden en alle betrokkenen in de nieuwe verhoudingen mee te nemen. Zo loodste Jan Piet de Vereniging de moderne tijd binnen.

In de nieuwe statuten kregen leden van het omvangrijke Algemeen Bestuur een rol als Raad van Commissarissen, die toezicht houdt op het functioneren van de Vereniging. Daarnaast zou het een representatief college worden

voor een aantal voor museum en Vereniging belangrijke sectoren, zoals de koopvaardij, marine, watersport, wetenschap, fondsen en het bedrijfsleven. Het bestuur van de Vereniging telt sinds 2000 nog slechts vijf tot zeven leden, die in goed overleg met de professionele staf van het museum de gezamenlijke belangen behartigen. Deze transformatie was de verdienste van Jan Piet.

Na zijn aftreden bleef Jan Piet als enthousiast erelid actief betrokken bij de activiteiten van de Vereniging. Maar de laatste jaren liet zijn gezondheid hem in de steek. Tot zijn grote spijt kon hij slechts beperkt deelnemen aan de feestelijkheden bij het 100-jarig bestaan van de Vereniging in 2016. Met zijn overlijden verliest de Vereniging een groot supporter, een visionair voorzitter en daadkrachtig bestuurder. Boven alles verliezen wij een aimabel mens. Het is een voorrecht hem gekend te hebben.

**Els Jacobs**  
(voormalig VNHSM-bestuurslid)



