jaargang 51, juni 2024

zeemagazijn

het scheepvaart national maritime museum



Redders op zee

Op expeditie met Reinier Nooms

Moeder van het water

Cultuur Ferry

Van *wedding extravaganza* tot *walking dinner*

Jeroen Hofman, *Maasvlakte*, 2023

Het museum midden in de samenleving



Michael Huijser
algemeen directeur

Foto: Julie Blik

'Fijn om te zien dat *Food for Thought* veel debat uitlokt en ook nieuwe generaties aanspreekt'

Hoe kan een museum context bieden voor een ingewikkelde wereld? Bijvoorbeeld met de huidige tentoonstelling *Food for Thought*. Die lokt veel debat uit en spreekt ook nieuwe generaties aan. Fijn om te zien. Het museum wordt meer een plek van samenkomst en gesprekken. Bijvoorbeeld bij onze maandelijkse burenontbijten, waar Kattenburgers op zondag elkaar treffen onder het genot van koffie en croissants. Of ons initiatief Cultuur Ferry, waar we met 32 collega-instellingen een duurzame waterverbinding leggen in Amsterdam. Voor en door musea. Het museum als thuishaven. Als u dit leest, vaart de Cultuur Ferry, waar we natuurlijk erg trots op zijn. Projectleider Fleur Le Poole vertelt u in deze editie meer.

Inmiddels is de samenwerking van dertien maritieme musea begonnen die aandacht geeft aan de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM), dit jaar twee eeuwen oud. De tentoonstelling *Redders op zee* toont nieuwe foto's van de Nederlandse topfotografen Jeroen Hofman en Robin de Puy. Hofman legde de kuststations van de KNRM vast vanuit zijn favoriete bovenaanzicht, De Puy portretteerde op een persoonlijke manier redders, zonder reddingsuitrusting. Een mooi tijdsdocument. Daarom staat haar portret van Rick Slijk en zoon Siem op de cover. Hiernaast zien we de Maasvlakte van Hofman.

Vanaf dit jaar is ons museum gratis toegankelijk voor kinderen tot en met twaalf jaar. Wij willen heel graag in deze duurder wordende tijd mensen met kinderen enthousiasmeren om terug te komen.

We vertellen in deze editie iets meer over wat achter de schermen gebeurt bij evenementen. Die hebben we zo'n 350 keer per jaar. De digitalisering van de technische tekeningen verloopt spoedig. Bart Lahr, onze fotograaf, en Sanna Snellaars, projectleider digitalisering, laten zien wat dat betekent.

Tot slot: ons recent verworven schilderij van scheeps- en marineschilder Reinier Nooms. Inmiddels bezit Het Scheepvaartmuseum een rijke collectie werken van hem, met als bekendste het gezicht op 's Lands Zeemagazijn in onze Hoofdgalerij.

Geniet van deze gevarieerde editie van *Zeemagazijn* en tot ziens binnenkort in Het Scheepvaartmuseum.

Veel leesplezier!

Foto cover: Robin de Puy, *Rick Slijk en zoon Siem*, 2023

In dit nummer

6 **Redders op zee**
Dertien tentoonstellingen over 200 jaar KNRM

16 **Klik, en de volgende, klik, en de volgende**
Digitale ontsluiting technische tekeningen

22 **Onderwaterleven in 3D**
De nieuwe muurschildering van JanIsDeMan



Foto: Roos de Bolster

26 **Houten scheepsbouw in 17de- en 18de-eeuws Nederland**
Innovatie en traditie

32 **Museum van jou**
Bezoekers aan het woord

39 **Bent u een (potentiële) redder?**
Beslisboom Katinka Polderman

40 **Fellowships**
Update van recente onderzoeken

42 **Duurzaam en historisch verantwoord bier**
Samenwerking brouwerij Homeland en Het Scheepvaartmuseum

46 **Moeder van het water**
Column Karin Amatmoekrim

48 **Aanwinst**
Op expeditie met Reinier Nooms

54 **Aangespoeld**
Parels voor op de leeslijst

56 **Fluisterstil en ontspannen op cultureel uitje**
De Cultuur Ferry is pleziervaart en transportdienst ineen



Foto: Rederij Mokumboot

62 **Object in beeld**
Illustratie José Luis García Lechner

64 **Van *wedding extravaganza* tot *walking dinner***
Een kijkje in de wandelgangen bij een evenement



Foto: Roos de Bolster

73 ***Food for Thought* voor thuis**
T-shirts en een boek

74 **Op de agenda**
De activiteiten van de komende maanden

Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

76 **Kom je ook aan boord?**
Steun onze wereldberoemde collectie

78 **Even voorstellen**
Nieuwe voorzitter VNHSM: Manuel Kohnstamm

79 **Activiteitenkalender 2024**
De Vereenigingsactiviteiten voor de komende maanden

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

Hoofdredactie
Sanne Bosselaar, Bibi Heuvelink, Tim Streefkerk en Isaäc Vogelsang

Tekstredactie
Arnoud Bijl

Vormgeving
Kingsize Creations

Basisontwerp
Thonik

Druk
Koopmans' Drukkerij BV

Aan dit nummer werkten mee
Karin Amatmoekrim, Roos de Bolster, Sanne Bosselaar, Erwin van Delden, Edo Dijksterhuis, Cato Ebeling Koning, José Luis García Lechner, Marja Goud, Teus Hagen, Michael Huijser, Charlotte Jarvis, Jan Willem Kaldenbach, Wiske Klop, Fleur Le Poole, Matthias Lukkes, Katinka Polderman, Vivian Secrève, Eefje Valkema, Jeroen van der Vliet, Isaäc Vogelsang, Marcel Wickel, Lianne Wilhelmus en Koos de Wilt

Met dank aan
Anouk Bakker, Marleen Bruijn, Thea Deckers, Robbert Deltour, Madelène Donkerwolke, Aleida Edes, Jacco den Hartog, Alexandra Heemskerk-Teyema, JanIsDeMan, Hilly Jansen, Twan Janssen, Sara Keijzer, Bart Lahr, Ronald van Lopik, Karen Meirik, Hannah Mollen, Arjanna Nijp, Willemina Oostenrijk, Abdullah Padt, Sanna Snellaars, Joske Stuifzand, Ayla van de Weerdt, Desmond, Deon, Cèlia, Pesah, Elèna & Mikai, Jona & Anouk, Merlijn & Vivian, Anke & Robyn, Froso & Maria, Paul & Ayla, Yme, Chistopher & Valentine

Fotografie collectie
Bart Lahr

Contact
Heeft u vragen of suggesties voor de Vereeniging Nederlands Historisch Scheepvaart Museum? Neem dan contact op per e-mail via vereeniging@hetscheepvaartmuseum.nl

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

FSC www.fsc.org
MIX
Papier | Ondersteunt verantwoord bosbeheer
FSC® C021795

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.

Jeroen Hofman, *KNRM-station Zandvoort*, 2023

Redders op zee

Dertien tentoonstellingen over 200 jaar KNRM

In 2024 bestaat de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) 200 jaar. De KNRM, Het Scheepvaartmuseum en andere maritieme musea vieren het jubileumjaar met verschillende feestelijkheden. Denk aan hedendaagse fotografie, een boek, informatieborden bij reddingstations en de Reddingbootdag waarbij meer dan 25 reddingboten naar Het Scheepvaartmuseum kwamen. Bijzonder is dat dertien Nederlandse maritieme musea dit jaar ieder een eigen tentoonstelling over 200 jaar KNRM presenteren: *Redders op zee.*

Sanne Bosselaar

Feestelijk jubileum
Deze bijzondere samenwerking is een initiatief van Het Scheepvaartmuseum, dat met de KNRM en de deelnemende maritieme musea een fondsenaanvraag heeft ingediend bij de VriendenLoterij om alle festiviteiten financieel mogelijk te maken. De VriendenLoterij honoreerde het voorstel om een jaar lang extra aandacht te besteden aan de vrijwilligersorganisatie, met € 850.000.

In de dertien tentoonstellingen maken bezoekers kennis met de wereld van de KNRM en de bijzondere vrijwilligers die de maatschappij al 200 jaar draaiende houden. Per jaar komen de 1400 vrijwilligers van de KNRM ruim 2500 keer in actie bij noodmeldingen, waarbij meer dan 4000 mensen worden gered of geholpen. De tentoonstellingen eren het werk en de rijke geschiedenis van de KNRM, met als rode draad speciaal voor dit jubileumjaar ingekleurde historische foto's uit het archief van de KNRM, foto's van Robin de Puy (1986) en Jeroen Hofman (1976). De Puy brengt de maatschappij in beeld met intieme portretten van vrijwilligers, die de mens achter de redder tonen, Hofman met landschapsfoto's van KNRM-stations, die laten zien hoezeer de reddingmaatschappij aanwezig is in het Nederlandse landschap.

Dichter/schrijver Maria Barnas (1973) interviewde de vrijwilligers die De Puy portretteerde. Op deze interviews zijn zaalteksten in de tentoonstellingen gebaseerd. De fotografie is de verbindende factor tussen de musea, die verder elk aan de hand van eigen thema's en collectie zelf hun expositie samenstellen.

Redders op zee is nu te zien in Het Scheepvaartmuseum, tot en met 6 oktober. De meeste tentoonstellingen uit de reeks zijn inmiddels eveneens geopend, en in de loop van het jaar gaan ook de resterende tentoonstellingen open. De deelnemende musea lichten in *Zeemagazijn* alvast een tipje van de sluier op.



Jeroen Hofman, *KNRM-station Egmond*, 2023

Per jaar komen de 1400 vrijwilligers van de KNRM ruim 2500 keer in actie bij noodmeldingen, waarbij meer dan 4000 mensen worden gered of geholpen

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

De KNRM is op 11 november 1824 – nadat een sloep met redders was gezonken – opgericht om het redden van slachtoffers op zee en het ruime binnenwater beter te faciliteren en vooral veiliger te maken. Dankzij de steun van donateurs en inzet van vrijwilligers kan de maatschappij kosteloos aan iedereen hulp verlenen in spoedeisende en niet-spoedeisende gevallen. De reddingbootbemanningen staan onder alle weersomstandigheden stand-by om mensen te redden, of het nu gaat om zeevarenden, watersporters of strandbezoekers. De artsen van de Radio Medische Dienst kunnen zeelieden op afstand medisch advies geven bij ziekte en ongevallen, waar ook ter wereld. Kusthulpverleningsvoertuigen helpen op moeilijk bereikbare plaatsen op het strand en in de duinen. Preventief redden gebeurt door veiligheidskennis te delen via preventiecampagnes, met tips om de veiligheid te vergroten en watersporters bewust te maken van de risico's in en op het water.

Fries Scheepvaart Museum

Het Fries Scheepvaart Museum in Sneek toont foto's van Friese KNRM'ers en reddingstations. Dichter Abe de Vries werpt een poëtische blik op de rol van redders op het water. De blikvanger van de tentoonstelling is te zien in een nagebouwd exemplaar van het iconische oude reddinghuisje van Hindeloopen, een prachtige collectie scheepsmodellen van reddingboten door de jaren heen. De *Insulinde* is een van die modellen. Dit was de eerste zelfrichtende reddingboot, wat inhoudt dat als het schip in een zware storm op zee kapseist, het zichzelf weer rechtop kan draaien.

Fries Scheepvaart Museum
Kleinzand 16, Sneek
t/m 30 juni 2024
friesscheepvaartmuseum.nl



Scheepsmodel van de revolutionaire zelfrichtende reddingboot *Insulinde*, tussen 1927 en 1965 op KNRM-station Oostmahorn gestationeerd. Het schaalmodel is in 1957 gemaakt door Cor Hardonk. Collectie Fries Scheepvaart Museum

Katwijks Museum

Heftige stormen, schipbreuken, strandingen en redding van schipbreukelingen aan de Hollandse Noordzeekust tussen 1824 en 2024: dat levert indrukwekkende schilderijen, tekeningen en foto's op. In de tentoonstelling in het Katwijks Museum prijken schilderijen van onder anderen P.C. Dommershuijzen, Andreas Schelfhout, J.H. Koekkoek, W.A. van Deventer en Jozef Israëls. Daarnaast geven foto's en persoonlijke verhalen van Katwijkse redders en hun daden cachet aan het moedige werk van alle KNRM-vrijwilligers, die dag en nacht klaarstaan om ons veilig te houden op zee.

Katwijks Museum
Voorstraat 46, Katwijk
t/m 25 augustus 2024
katwijksmuseum.nl



George Lourens Kiers (1838-1916), *Een gestrand barkschip*, 1858
Bruikleen Het Scheepvaartmuseum, S.4069(a)

Maritiem Museum Rotterdam

In het Maritiem Museum Rotterdam staan de reddingboten centraal die de reddingsacties op zee mogelijk maken. Conservator Gwen Lemmers dook voor deze tentoonstelling in de geschiedenis van reddingboot. 'Essentieel voor de ontwikkeling van het reddingswezen, want zonder een veilige en functionele boot is een reddingsactie een te groot risico voor de levens van de redders zelf.' Het museum brengt de ontwikkeling van de reddingboot in beeld: van kurk voor extra drijfvermogen tot de opblaasbare compartimenten van vandaag.

Ook in de fotoserie van Jeroen Hofman staan de boot en zijn omgeving centraal. Fotoportretten van de redders worden binnen én buiten het museum getoond, waarbij de redders vertellen over hun relatie met de boot. In de houtwerkplaats bouwen vrijwilligers een reddingsloep, samen met studenten van het Hout- en Meubileringscollege (HMC).

Maritiem Museum
Leuvehaven 1, Rotterdam
t/m 25 augustus 2024
maritiemmuseum.nl



Glavimans, Model van een Greathead-reddingboot. De wielen zijn onderdeel van de Mallejan, de wagen waarmee de boot werd gelanceerd.



Zuiderzeemuseum

De tentoonstelling in het Zuiderzeemuseum stelt zes leden van de KNRM Enkhuizen voor. Zij vertellen heftige en ontroerende verhalen, laten zien welke steun zij krijgen uit hun eigen omgeving en maken duidelijk wat de KNRM toevoegt aan hun levens.

Conservator Shannon van Muijden: 'Bijzonder is de nauwe samenwerking met de KNRM Enkhuizen. Met de combinatie van onze objecten met het KNRM-archiefmateriaal is de rijke geschiedenis van dit reddingstation goed in de spotlight te zetten'.

Zuiderzeemuseum
Wierdijk 12-22, Enkhuizen
t/m 1 september 2024
zuiderzeemuseum.nl

Robin de Puy, *Mathew Fransen*, 2023



Het Scheepvaartmuseum zet de 'redders op zee' in de schijnwerpers en laat zien wie deze mensen eigenlijk zijn

Robin de Puy, *Julia*, 2023

Het Scheepvaartmuseum

Een neus vol sproeten en gesloten ogen in het zonlicht. Ze ligt in zee. Aan een fijn kettinkje hangt de letter J. De schittering van het water weerkaatst op haar gezicht. En die van haar gezicht op het water. In de zomermaanden is Julia lifeguard op Terschelling. Ze komt haar hele leven al op het eiland en weet: tegen de stroom in zwemmen heeft geen zin. De stroming is altijd sterker dan jij. Je moet je laten meevoeren en pas opzij zwemmen als de sterkte afneemt. Julia kent de zee. De waterlijn buigt vertrouwd om haar rustige gezicht.

De tentoonstelling in Het Scheepvaartmuseum zet vrijwilligers van de KNRM, de 'redders op zee', in de schijnwerpers en laat zien wie deze mensen eigenlijk zijn.

Het Scheepvaartmuseum
Kattenburgerplein 1, Amsterdam
t/m 6 oktober 2024
hetscheepvaartmuseum.nl

Maritiem Centrum Abraham Fock Ameland

Maritiem Centrum Abraham Fock in Hollum is letterlijk gebouwd rond de paardenreddingboot *Abraham Fock*. De boot, die jaarlijks twaalf keer door paarden vanaf het strand bij Hollum in zee wordt gelanceerd, staat er opgesteld in het boothuis. Via een trapje kunnen bezoekers de binnenkant bekijken. De lancering van de reddingboot is – samen met een bezoek aan de vuurtoren – de populairste toeristische attractie van Ameland.

In de tentoonstelling gaat alle eer naar de redders op zee. Mensen die betrokken zijn bij het lanceren van de oude paardenreddingboot stellen zich voor, en vrijwilligers van de huidige reddingboten komen aan het woord. Kortom, de redders op zee rond Ameland krijgen een gezicht.

Maritiem Centrum Abraham Fock Ameland
Oranjeweg 18, Hollum
t/m 19 oktober 2024
amelandermusea.nl



Jeroen Hofman, *Paardenreddingboot Ameland*, 2023



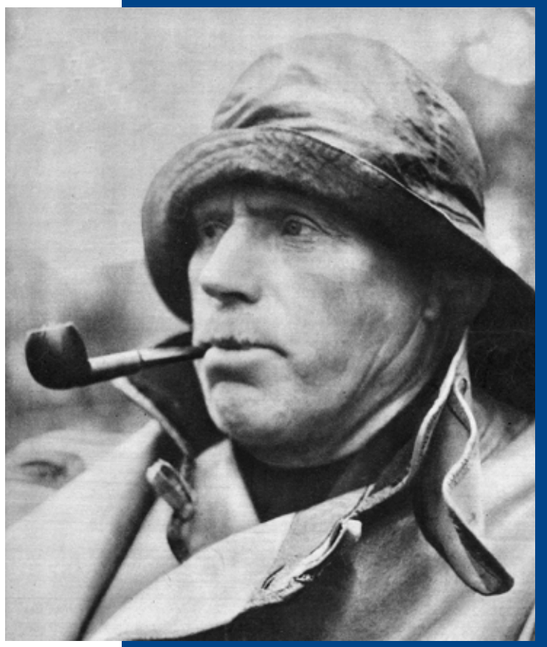
Cornelis van Meurs, *KNRM op zee*, ca. 2020
Collectie Zandvoorts Museum

Zandvoorts Museum

In het Zandvoorts Museum wordt het avontuurlijke verleden en heden van het reddingswezen getoond aan de hand van schilderijen, foto's, films en gebruiksvoorwerpen. Een duik in de fascinerende wereld van beukende golven, gestrande schepen en uitrukkende reddingboten, een kennismaking met de helden van de zee. Op de Boulevard de Favauge is de buitententoonstelling over de onverschrokken Zandvoortse KNRM'ers gratis te bezoeken.

Museummedewerker Gerardo: 'Wij hebben groot respect voor de KNRM. Die is onlosmakelijk verbonden aan onze badplaats Zandvoort. Heel fijn dat we in ons museum een eerbetoon aan de redders op zee kunnen brengen.'

Zandvoorts Museum
Swaluestraat 1, Zandvoort
6 september t/m 27 oktober 2024
zandvoortsmuseum.nl



Schipper Mees Toxopeus (1886-1974) redde meer dan 300 mensenlevens
Fotograaf onbekend, ca. 1946

Visserijmuseum Zoutkamp

Visserijmuseum Zoutkamp presenteert een expositie over de reddingsgeschiedenis van het oostelijke Waddengebied. Het museum toont hoe de tijd vooruitgang bood: hoe verbeterde techniek de risico's verkleinde. Toch is het nog steeds een hachelijke onderneming voor de vrijwilligers om in zwaar weer mensen te redden. De tentoonstelling schenkt speciale aandacht aan Mees Toxopeus, pionier van de zelfrichtende motorreddingboot. De expositie omvat drie thema's: de mensen en organisaties, de reddingsmiddelen en -uitrusting, en de reddingsacties. Aan de hand van verhalen, beeldmateriaal en objecten ervaren bezoekers de bewonderenswaardige moed van de vrijwilligers. Want, zoals het motto van de tentoonstellingsmakers luidt: 'Redders trotseren vrijwillig de gevaren als anderen zich haasten om een veilige haven te vinden.'

Visserijmuseum Zoutkamp
Reitdiepskade 11, Zoutkamp
t/m 31 oktober 2024
visserijmuseum.com

Muzeeum Vlissingen

De tentoonstelling in Muzeeum Vlissingen toont naast het werk van Hofman en De Puy ook historisch beeldmateriaal uit de archieven van het KNRM: de vloot, reddingsoperaties en de redders. De oude zwart-witfoto's zijn ingekleurd door een colorist, die het beeld een heel nieuwe dimensie heeft gegeven. De kijker kan zich beter verplaatsen in vroeger tijden. Objecten uit de museumcollectie verrijken de verhalen nog, zoals het scheepsmodel van *De vijf gebroeders*.

Door averij aan het roer strandt de Engelse schoener *Doris* op 13 december 1907 voor de kust van Westkapelle. Het schip loopt al snel vol water en de bemanning kan zich slechts redden door in de masten te klimmen en zich daar te verschansen. Na een paar mislukte pogingen weet Jacob Schroevers met zijn botter *De vijf gebroeders* (VLI 15) op 15 december drie opvarenden te redden. Jacob krijgt hulp van zijn vijf zoons én zijn kleinzoon van dertien jaar, die stiekem is meegegaan aan boord.

Muzeeum Vlissingen
Nieuwendijk 11, Vlissingen
t/m 10 november 2024
muzeeum.nl



J. Marijs, Scheepsmodel van *De vijf gebroeders*, tweede helft 20ste eeuw
Collectie Muzeeum Vlissingen



Martijn Bustin (KNRM), *De* Nh1816 *bij de Noorderpier IJmuiden*. Collectie IJmuider Zee- en Havenmuseum

IJmuider Zee- en Havenmuseum

IJmuiden is belangrijk in het Nederlandse reddingswezen. Het begon in 1876 met een vuurpijltoestel, daarna volgden nog verschillende reddingboten. Zoals de *Neeltje Jacoba*, de *Koos van Messel* en de huidige *Nh1816*.

De tentoonstelling belicht deze rijke geschiedenis met foto's, video's, audiofragmenten en modellen. Bijzonder is de maquette waarmee historische strandreddingen zijn verbeeld, compleet met lijnmortier en mechanische schijnwerpers. Er is aandacht voor verhalen van markante reddingen, zoals die van het *SS. Salento* en het Flying Focus-vliegtuig. De bezoeker ervaart van nabij de evolutie en het belang van het reddingswerk in IJmuiden.

IJmuider Zee- en Havenmuseum
Havenkade 55, IJmuiden
t/m 17 november 2024
zeehavenmuseum.nl

Museum 't Fiskershúske

Museum 't Fiskershúske belicht de historie van KNRM-reddingstation Moddergat, actief van 1878 tot 1942 en gefinancierd door dr. L.A. Buma. De expositie toont de L.A. Buma-sloepen en de uitdagingen van tewaterlating bij de dijk. Het verhaal van het station en zijn nalatenschap wordt verteld, levend gehouden door nazaten van de sloeproeiers. De laatste boot, de *L.A. Buma III*, is nu een museumstuk. Maar dan wel een museumstuk dat nog deelneemt aan roeiwedstrijden.

Museum 't Fiskershúske
Fiskerspaad 4, Moddergat
t/m 31 december 2024
museummoddergat.nl



Fotograaf onbekend, *L.A. Buma over de dijk, winteroefening*, ca. 1925
Collectie Museum 't Fiskerhúske



Jeroen Hofman, *KNRM-station Texel*, 2023

Nationaal Redding-museum Dorus Rijkers

In het Nationaal Reddingmuseum in Den Helder kan worden kennisgemaakt met de KNRM-stations Den Helder, Texel en Den Oever, en met een aantal redders. Van toen en nu. Deze redders en hun families introduceren de bezoeker in het vrijwilligerswerk bij de KNRM. Foto's van (oud-)redders, reddingboten en reddingstations en interviews met de redders en hun families bieden een kijkje in de wereld van de redders.

Naast de redders kunnen ook de bezoekers zichzelf in de schijnwerpers zetten. Een photobooth biedt gelegenheid om het perfecte plaatje te maken. Een speurtocht door de wereld van morsetekens brengt het redderswerk actief dichtbij.

Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers
Willemsoord 60 G, Den Helder
t/m 4 januari 2025
reddingmuseum.nl

Muzee Scheveningen

In Muzee maakt de bezoeker kennis met de KNRM Scheveningen. Station Scheveningen is een van de eerste en drukste redding-stations in Nederland. De videoportretten die Roderik Rotting maakte, gunnen bezoekers een blik in het leven van enkele Scheveningse KNRM'ers. Wat beweegt hen om KNRM-vrijwilliger te zijn en wat voor rol speelt dat in hun leven?

'We zijn er trots op dat de KNRM al zo lang zo'n belangrijk onderdeel van Scheveningen is. Met deze tentoonstelling willen wij de KNRM bedanken en waardering uitspreken voor alles wat zij tot nu toe betekend hebben', aldus Madelène Donkerwolke, conservator bij Muzee.

Muzee Scheveningen
Neptunusstraat 90-92, Den Haag
6 september 2024 t/m 2 maart 2025
muzeescheveningen.nl



Jeroen Hofman, *KNRM-station Scheveningen*, 2023



Abdullah Padt en Twan Janssen aan het werk in de fotostudio
Foto's: Jan Willem Kaldenbach

Klik, en de volgende, klik, en de volgende

Digitale ontsluiting technische tekeningen

De collectie van Het Scheepvaartmuseum bestaat voor twintig procent uit technische tekeningen. Die worden nu in hoog tempo ontsloten door systematische digitalisering. In een speciale fotostudio worden er per week zo'n duizend vastgelegd.

Edo Dijksterhuis

‘Eindigt het nummer op een 7?’ Na een bevestigend antwoord pakken twee handen de tekening met de dwarsdoorsnede van een scheepsromp en leggen die op een tafel met spierwitte ondergrond. De openstaande glazen klep wordt gesloten, twee droge klikjes volgen en op het beeldscherm verschijnt een afbeelding. De operateur van dienst checkt de scherpte, controleert nog een keer het registratienummer en gaat door naar het volgende object. De fotostudio in het depot van Het Scheepvaartmuseum is een geoliede machine.

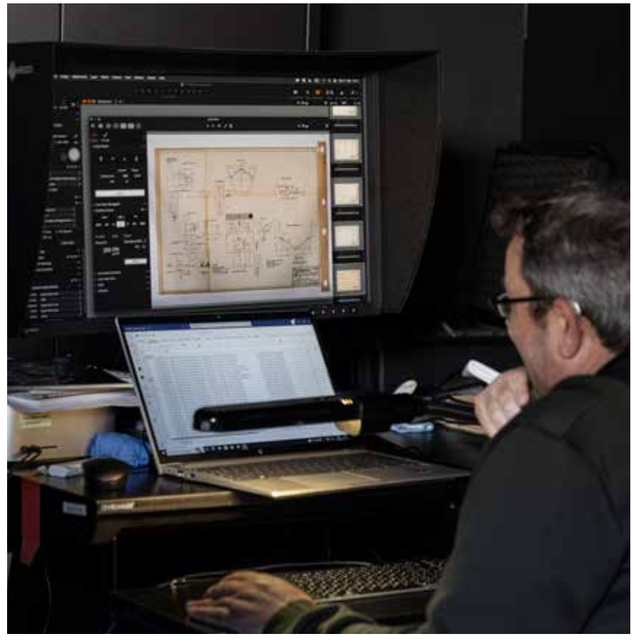
Hoe anders was de situatie nog geen half jaar eerder. Als iemand toen een specifieke tekening zocht – voor onderzoek of om zelf iets te bouwen – moest er een verzoek worden ingediend bij de bibliotheek. Die speelde het door aan de fotograaf, die speciaal de studio moest prepareren om het werk, dat eerst nog door een depotmedewerker diende te worden gelokaliseerd, te fotograferen. Nogal inefficiënt.

‘Op die manier zijn door de jaren heen maar een paar honderd technische tekeningen gedigitaliseerd’, vertelt Sanna Snellaars, projectleider digitale collectie. Dat is slechts een fractie van de ruim 60.000 tekeningen die Het Scheepvaartmuseum in bezit heeft. Om de digitaliseringsgraad van de hele collectie op te krikken van 48% aan het begin van de beleidsperiode tot 70% aan het eind van 2024, werd besloten deze grote deelcollectie systematisch aan te pakken. ‘Anders dan driedimensionale voorwerpen zijn technische tekeningen redelijk gelijkvormig’, verklaart Snellaars de keuze. ‘Dat maakt het mogelijk een werkstraat op te zetten en grote aantallen te scannen.’

Ter voorbereiding van het project werd poolshoogte genomen bij Het Nieuwe Instituut en het Rijksmuseum, twee instellingen die ook hun eigen fotostudio hebben. Met financiële steun van het Innovatiefonds van Het Scheepvaartmuseum kwam er een nieuwe studio, uitgerust met een state-of-the-artcamera en bijbehorende software. Er werd een team samengesteld en een workflow ontworpen. Per 1 oktober 2023 was het digitaliseringsproject operationeel. Op een whiteboard achter haar bureau houdt Snellaars de dag- en weekprestaties bij. ‘Je ziet een dipje als de lift kapot is of als er iemand ziek is, maar we zitten vrij standaard rond de duizend gefotografeerde tekeningen per week.’



Sanna Snellaars, projectleider digitale collectie



Twan Janssen controleert de foto

Een dag in het depot begint op de eerste etage, waar de metalen archiefkasten staan met in de lades telkens vijftien tot honderd tekeningen. Voordat de inhoud van een lade bij wijze van brancard op een groot stuk karton wordt geladen – zonder handschoenen, want volgens Snellaars is het ‘vingergevoel’ absoluut noodzakelijk – heeft de registrator alle data gecontroleerd. ‘Het komt namelijk voor dat meerdere tekeningen hetzelfde nummer hebben, bijvoorbeeld als het om variaties van dezelfde afbeelding gaat. Maar die moeten worden opgesplitst, dus leggen we ze apart in een afzonderlijke la met een blauw label.’

Tekeningen die zo beschadigd zijn dat ze gerestaureerd moeten worden, krijgen een geel label. De mantra ‘rood is te groot’ is gereserveerd voor exemplaren die het A0-formaat overstijgen. ‘Het Compagniefonds heeft ons in staat gesteld die tekeningen, zo’n 14.500 in totaal, extern te laten fotograferen’, vertelt Snellaars. ‘Dat gebeurt bij Picturae, een specialist in Heerhugowaard.’

De technische tekeningen zijn opgeslagen per werf en komen uit het hele land, van Groningen tot Zeeland. De Amsterdamse NDSM-werf heeft de meeste gereserveerde laden. Het materiaal varieert van vergeelde vellen met oranje uitgeslagen inkt en kalkpapier dat door ouderdom brokkelig is geworden, tot opvallend fris ogende blauwdrukken. ‘Je ziet de geschiedenis eraan af’, zegt Snellaars. ‘Soms zijn er gaten in gestanst voor in de archiefkast, maar je ziet ook diepe vouwen en koffievlekken. Het zijn echt gebruiksvoorwerpen geweest.’

Aan de handgemaakte documenten is de constructie van schepen af te lezen, maar vaak nog meer dan dat. Meubilair is ingetekend of er staat waar de verschillende echelons van de bemanning worden geacht te verblijven. De grafische weergave van machineonderdelen is van een brute schoonheid die niet zou misstaan op een T-shirt. In de fotostudio wordt gefantaseerd over behang op basis van technische tekeningen of andere toepassingen.

‘De Engelsen begonnen rond 1570 met het maken van technische tekeningen, de Hollanders volgden snel’, vertelt hoofdfotograaf Bart Lahr, terwijl hij een vroeg exemplaar tevoorschijn haalt en wijst op de zeer gedetailleerde weergave van een boegspriet. ‘Hier komen het technische en het artistieke samen. De pentekeningen werden soms ingekleurd, want zo’n document diende ook om een idee te verkopen. Eigenlijk een beetje zoals de *renderings* van vandaag de dag.’

‘Anders dan driedimensionale voorwerpen zijn technische tekeningen redelijk gelijkvormig. Dat maakt het mogelijk een werkstraat op te zetten en grote aantallen te scannen’



Sanna Snellaars bekijkt een technische tekening

Aan de hand van een kleurkaart kalibreert Lahr iedere ochtend de camera. Dat is noodzakelijk omdat het museum wil dat het digitaliseringsproject voldoet aan de hoge en constante kwaliteitseisen van het Nationaal Programma voor het Behoud van het Papieren Erfgoed ‘Metamorfoze’. De camera is volgens Lahr de beste die nu verkrijgbaar is. ‘Hij heeft een resolutie van 150 megapixel, waardoor het beeld ook bij flink inzoomen nog scherp is. De software zet het beeld automatisch recht en geeft het een uniforme witrand, wat enorm veel tijd scheelt vergeleken met handwerk.’

De belichting in de studio is afkomstig van vier grote ledlampen met een honingraatgril ervoor, zodat ze niet direct in je ogen schijnen als je erin kijkt. Het voordeel boven ouderwetse flitslampen is dat de operateurs niet bij iedere keer afdrukken hun ogen hoeven te bedekken. ‘Daarnaast is led energiezuinig en komt er geen warmte vanaf’, stelt Lahr. ‘Vroeger zag je het papier soms onder de hitte van de lampen opkrullen.’

De gefotografeerde tekeningen worden iedere avond geüpload. ‘Eén bestand is maximaal 800 megabyte groot, waardoor we in één nacht zo’n 200 foto’s kunnen verwerken’, vertelt Snellaars. ‘Van de oorspronkelijke tif-bestanden worden drie afgeleiden in verschillende resoluties gemaakt, en opgeslagen op een *optical disk* en in de cloud, waarna we ze koppelen aan de database en de beeldbank. In theorie kan een tekening die vandaag is gefotografeerd morgen op de website staan.’

‘Eén bestand is maximaal 800 megabyte groot, waardoor we in één nacht zo’n 200 foto’s kunnen verwerken’

Als voor het einde van 2024 alle tekeningen zijn gedigitaliseerd, zijn verzoekjes via de bibliotheek verleden tijd. Zoals recent nog van een Poolse onderzoeker die speciaal naar Amsterdam kwam om tien tekeningen te bestuderen. Als de kopieën eenmaal zijn opgeslagen in het systeem kunnen de originelen veilig opgeborgen blijven in hun lades, en daar rustig nog een paar eeuwen meegaan.

‘We hebben in korte tijd vier eeuwen aan tekeningen duurzaam ontsloten’, constateert Snellaars. Die wel nog één probleem voorziet voor de toekomst. ‘Vanaf een bepaald moment zijn fysieke tekeningen vervangen door loodzware cad-bestanden die alleen in digitale vorm bestaan. Hoe we daarmee moeten omgaan, is iets waar we nog over nadenken.’



Bart Lahr legt een technische tekening klaar

Onderwater-leven in 3D

De nieuwe muurschildering van JanIsDeMan

Een levensgrote schildpad, met in de verte een walvis, omringd door waterplanten en tientallen kleine visjes. Helemaal aan het eind van de tentoonstelling *Het verhaal van de walvis* is sinds begin dit jaar een nieuwe muurschildering te zien. Op deze plek zat er altijd al één, maar die was door slijtage aan vervanging toe. De nieuwe schildering, gemaakt door JanIsDeMan, is bedoeld als selfiedecor voor de bezoeker.

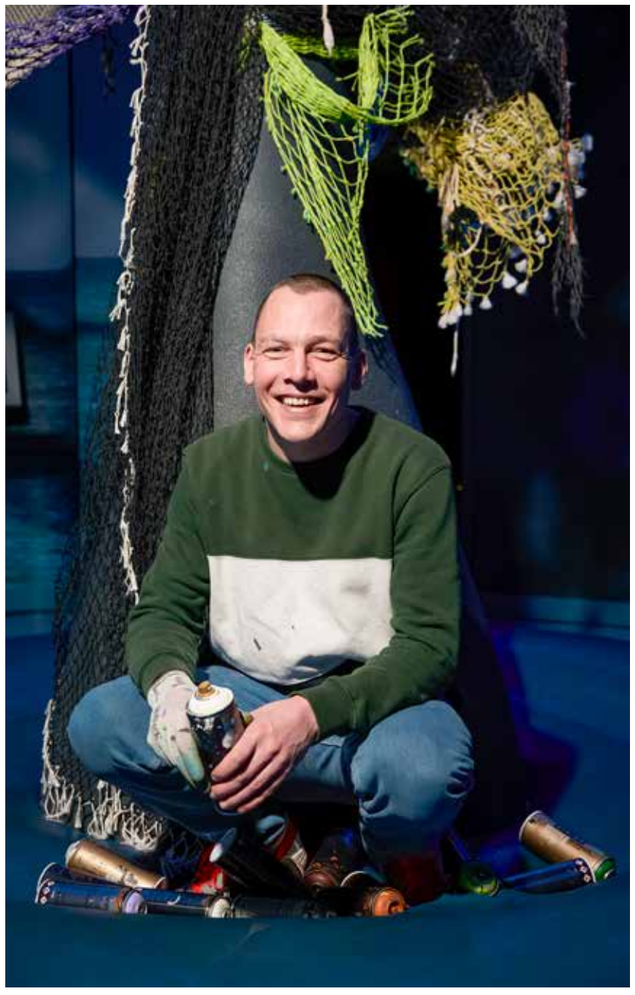
Sanne Bosselaar



JanIsDeMan werkt aan zijn schildering
Foto's: Roos de Bolster

Het Scheepvaartmuseum wil in 2030 een ecopositief museum zijn, en daar wordt op verschillende manieren aan gewerkt. Dit gebeurt onder meer door bewustzijn te creëren bij bezoekers. *Het verhaal van de walvis* is een tentoonstelling die dat bij uitstek doet. Je ziet de geschiedenis van de walvis, eindigend bij zijn huidige leefsituatie. In de laatste zaal ligt de nadruk op duurzaamheid en bescherming van de natuur en de oceanen. Vervuiling door de mens bedreigt de oceanen en het leven daarin, wat grote gevolgen heeft voor de leefbaarheid op aarde. Met deze *photo-opp* als aanvulling op de laatste zaal van de tentoonstelling, wil het museum bezoekers bewust maken van hun eigen invloed op deze leefbaarheid.





JanIsDeMan

Het Wereld Natuur Fonds (WNF) is vanaf het begin betrokken geweest bij de ontwikkeling van *Het verhaal van de walvis*, die in 2011 openging voor publiek. De expertise van het WNF op het gebied van natuurbehoud en uiteraard walvissen, maakt het tot een prettige samenwerkingspartner voor deze tentoonstelling. Ook de nieuwe selfiespot is in samenwerking met het WNF ontwikkeld. De wens was een mooie en overtuigende optische illusie, waarbij het lijkt alsof je in de oceaan staat. JanIsDeMan staat bekend om zijn prachtige 3D-effecten, daarom is hij door het museum benaderd.

De Utrechtse kunstenaar Jan Heinsbroek, beter bekend als JanIsDeMan, was gelijk enthousiast toen hij hiervoor gevraagd werd: ‘Ik vond het tof om weer eens zo’n soort optische illusie te maken. Er was in deze opdracht ruimte om te spelen met het ontwerp, dat vind ik leuk. En het is heel mooi om deel uit te mogen maken van dit museum.’

Uit een aantal schetsontwerpen van JanIsDeMan hebben Het Scheepvaartmuseum en het WNF gezamenlijk gekozen voor dit ontwerp, dat niet alleen een walvis, maar ook een diversiteit aan dieren toont. ‘De vraag van het museum was om een 3D-tekening te maken, zodat je er als bezoeker mee op de foto zou kunnen en er echt onderdeel van kon worden. Het moest een soort geintje zijn, een leuke knipoog aan het eind van de tentoonstelling’, vertelt Heinsbroek over de opdracht die hij kreeg. ‘Ik heb verschillende ideeën aangedragen. Met enge haaien bijvoorbeeld, en andere spannende grote dingen. Maar ze wilden toch de liefde en schoonheid van de natuur meer benadrukken, en vooral niet alleen voor de – toch wel voor de hand liggende – walvis gaan. Zelf heb ik net mijn duikbrevet gehaald. Daardoor ontstond ook het idee voor de schildpad, met al die kleine visjes en de rest van het onderwaterleven.’



‘Ik heb wel honderd foto's gemaakt om te zien of het werkte, en het daarna telkens aangepast’

De schildering bestaat uit verschillende platen, die naast en boven elkaar aan de muur zijn bevestigd. Het werk kon niet in de tentoonstellingsruimte worden gemaakt, terwijl JanIsDeMan wel gewend is om te werken op de plek waar de schildering uiteindelijk komt. ‘Meestal werk ik buiten, dus dan is de straat mijn atelier. Maar voor deze opdracht heb ik een atelier gehuurd.’ Deze hoek, die nu met de platen in het museum te zien is, heeft hij precies nagebouwd in het atelier. Daar kwam het werk tot stand. ‘Als ik aan het werk was, liep ik steeds naar achteren om het te bekijken. Ik heb wel honderd foto’s gemaakt om te zien of het werkte, en het daarna telkens aangepast.’ Als je voor de schildering staat, zie je het 3D-effect minder goed dan op een foto. Dus het was belangrijk om op de foto’s te blijven controleren of het eruitzag zoals bedoeld.

Als je in de schildering gaat staan, ben je er echt onderdeel van. ‘Dat is heel tof, maar dat was ook wel gelijk het moeilijkste van dit project. Echt een uitdaging om dat 3D-effect goed te laten werken. Bij de meeste werken die ik maak, sta je ervoor en dan is het visueel gewoon mooi. Maar nu is het een interactief kunstwerk en moet ook het deel dat op de vloer zit goed werken. Dat doe ik niet zo vaak op die manier, en het was leuk om dat nu een keer te doen.’

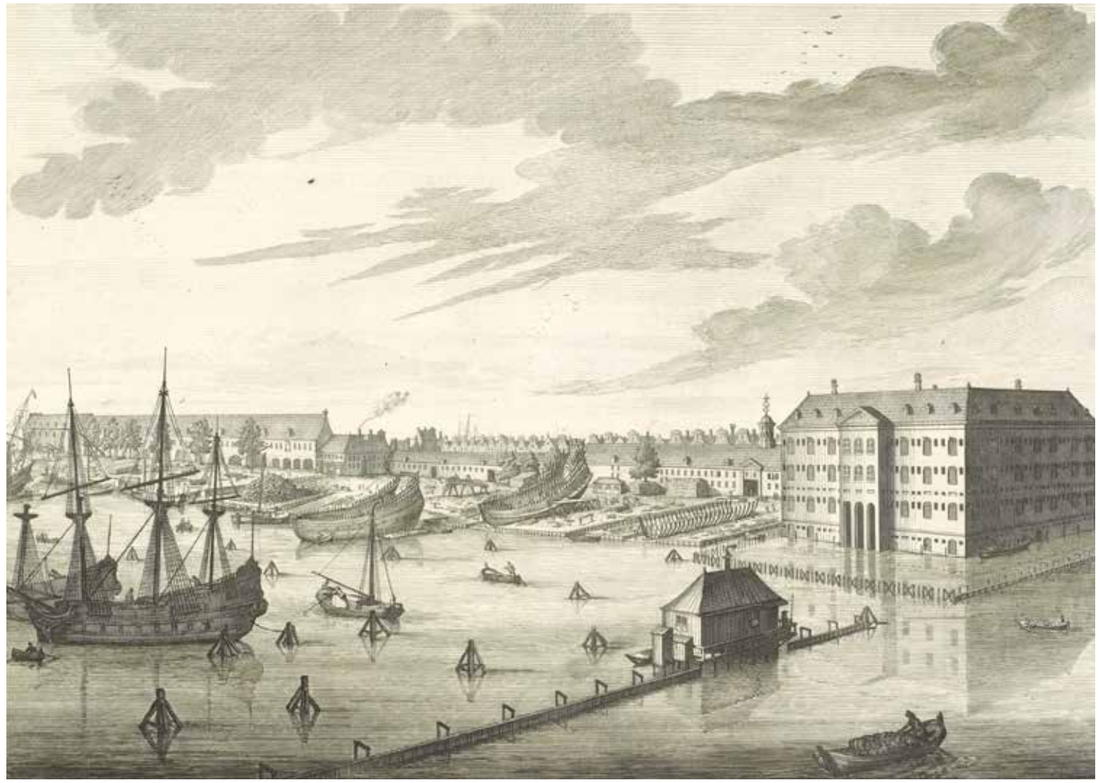
De voltooide schildering werd in het atelier uit elkaar geschroefd, waarna alle losse platen in het museum weer samen aan de muur werden gemonteerd. Lachend poseert JanIsDeMan voor zijn schildpad. ‘Ik heb er wekenlang in het atelier aan gewerkt, nu kunnen mensen er in het museum mee op de foto. Fijn dat hij nu thuis is.’

Houten scheepsbouw in 17de- en 18de-eeuws Nederland

Innovatie en traditie

Charlotte Jarvis is sinds januari 2023 Meyjes Wetenschappelijk Onderzoeker. Deze aanstelling is genoemd naar de familie Meyjes, een geslacht dat vanaf de achttiende eeuw vooraanstaande scheepsbouwers voortbracht, en dat zelfs verschillende werven bezat op het eiland Kattenburg in Amsterdam. Jarvis' onderzoek is vooral gericht op houten scheepsbouw in Nederland, in het bijzonder die in de zeventiende en achttiende eeuw. Ze speurt naar verhalen over scheepsbouwers in andere dan de gebruikelijke bronnen, en volgens andere dan de gebruikelijke methoden.

Charlotte Jarvis



Joseph Mulder, *Gezicht op 's Lands Zeemagazijn (Admiraliteitsmagazijn) en de Admiraliteitswerf in Amsterdam*, ca. 1700. A.0149(0555)



Charlotte Jarvis
Foto: Almicheal Fraay

Buitenlandse studies van houten scheepsbouw in Nederland

Al vanaf de middeleeuwen was de heersende mening in Europa dat de Nederlandse scheepsbouwindustrie tot de beste behoorde. Nederlandse scheepsbouwers waren gewild in heel Europa, bijvoorbeeld voor het beroemde Zweedse oorlogsschip *Vasa*, en veel landen kochten schepen van Nederlandse makelij voor hun eigen marine. Scheepsbouw was een activiteit met mondiale reikwijdte. Tientallen timmer- en andere ambachtslieden kwamen voor hun opleiding naar Nederland, terwijl omgekeerd Nederlanders veel werklieden naar het buitenland stuurden om vakkennis op te doen. Daarom is het bij studie van de vroegmoderne Nederlandse scheepsbouw noodzakelijk om bronnen van over de hele wereld te raadplegen.

Vrijwel iedere nu in Nederland werkzame maritiem historicus citeert uit *Aeloude en Hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier* van de Amsterdammer Nicolaes Witsen uit 1671 en uit *De Nederlandse Scheepsbouw-konst Open Gestelt* uit 1697 van marinebouwkundige Cornelis van Yk. Beide werken bieden gedetailleerde scheepsbouwkundige

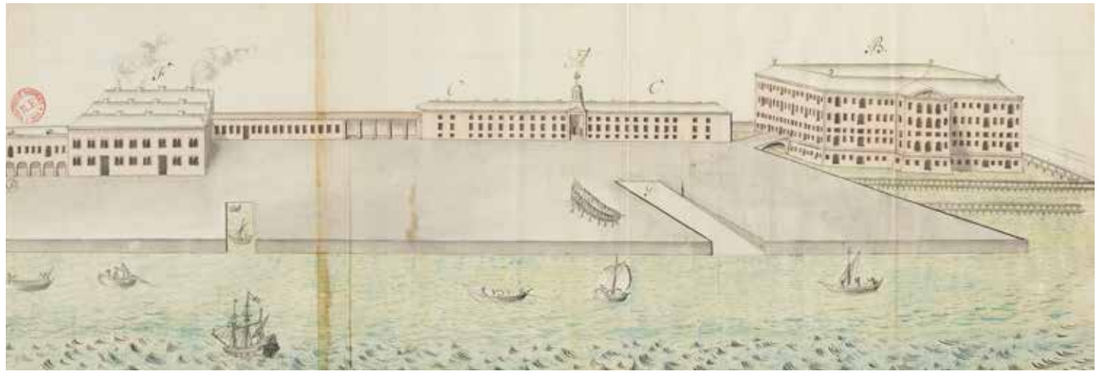


Anoniem, uithangbord van 't Witte Kruis, de scheepswerf op Kattenburg die Jeremias Meyjes in 1763 aankocht. S.0663(47)



Charles Howard Hodges (naar Rembrandt), *Portret van de scheepsbouwmeester Jan Rijcksen en zijn vrouw Griet Jans Rijcksen*, 1802. A. 5058(02)

verslagen, zij het vanuit twee verschillende benaderingen. Witsen schrijft over de methode die begint vanaf de scheepshuid terwijl Van Yk aanvangt bij de spanten. Maar de beschouwingen van Witsen en Van Yk zijn zeker niet de enige bronnen uit de zeventiende eeuw. Bovendien zijn ze niet alomvattend. Geen van beide vertelt bijvoorbeeld iets over de toepassing van een bouwplan of over vooraf bepaalde verhoudingen. Toch laten sommige contemporaine bronnen, zoals het schilderij van een scheepsbouwer van Rembrandt uit 1633, tekenpapier met scheepslijnen en modellen zien. Voor enig licht op de vraag in hoeverre scheepsbouwers gebruikmaakten van tekeningen of andere hulpmiddelen is het goed andere bronnen te bekijken, wellicht ook buiten Nederland.



Deze tekening van het Amsterdamse Admiraliteitszeemagazijn – nu de behuizing van Het Scheepvaartmuseum – die de onderzoekers in het museum nog niet kenden, werd gemaakt naar een verslag van de Franse spion Arnoul. De tekening van Arnoul toont het hele gebouwencomplex plus een detailtekening van een schip dat op het terrein wordt gebouwd. Het is een voorbeeld van de hoeveelheid informatie die bronnen van buiten Nederland kunnen bieden.

Nicolaas Pierre Arnoul, 1670. Collectie Bibliothèque national de France, uit National Library of France (BnF), Département des Manuscrits, Cinq cents de Colbert 201. MF 16520, 4-5



Peter de Grote kwam in augustus 1697 aan in Nederland. Zijn eerste bestemming was Zaandam, waar hij zich op de hoogte wilde laten stellen van de Nederlandse scheepsbouwkunde. Even later ging hij naar Amsterdam en werkte daar vier maanden onder toezicht van VOC-scheepsbouwer Gerrit Claeszoon Pool. Vertalingen uit die tijd van Peters geschriften maken duidelijk dat hij bezwaren had tegen de Nederlandse werkmethoden, in het bijzonder het gebrek aan op schrift gestelde procedures.

Evert Maaskamp (uitgever), *Het huisje door Czaar Peter de Grote te Zaandam bewoond: buitenaanzicht*, 1824. A.0989(03)a

Voor een volledig beeld van het onderzoek van die tijd dienen historici en maritiem archeologen dus ook de observaties van buitenlanders te raadplegen en na te denken over vergelijkingen van buitenlandse auteurs tussen de scheepsbouw in Nederland en die in hun eigen land. De zeventiende eeuw was er één van zowel intense oorlogen als periodes van vrede, maar kenmerkt zich vooral door machtsstrijd tussen Europese staten. Daarop is de keuze gebaseerd voor het geraadpleegde bronnenmateriaal: onder andere brieven en publicaties van de Franse marine (Jean-Baptiste Colbert, minister van Marine, 1669-83), persoonlijke brieven en zijn ideeën over drie verschillende spionagemissies naar Nederlandse scheepswerven), documenten over het eerste bezoek van tsaar Peter de Grote aan Nederland (1697-98), informatie over schepen gebouwd door Nederlandse scheepsbouwers in Scandinavië en Engelse waarnemingen over de staat van de Nederlandse marine en over vissersboten.



Schets van vier vissersboten, inclusief de haringbuizen die regelmatig werden genoemd in Engelse observaties van de Hollandse haringvisserij en in verkenningen van hoe de Engelsen de Nederlanders zouden kunnen navolgen

Anoniem, *Schetsblad met vier kleine schepen, waaronder een haringbuis* 1650-75. A.0149(0488)



Pieter Bast, Detail van de *Vogelvluchtkaart van Amsterdam anno 1597* met daarop de scheepsbouw op Marken, 1597. S.4328

Onderzoeksproject particuliere scheepswerven
Ook de particuliere scheepswerven krijgen niet altijd genoeg aandacht. In vergelijking met de VOC of de Amsterdamse Admiraliteit is over deze scheepswerven niet veel bekend. Maar omdat ze dicht in de buurt zaten van de grote institutionele werven, zijn ongetwijfeld ideeën en technieken met ze uitgewisseld. Kattenburg telde bijvoorbeeld al particuliere scheepswerven voordat de Amsterdamse Admiraliteit zich hier vestigde, en in het ernaast gelegen Wittenburg waren in de hele bestudeerde periode commerciële scheepsbouwers gevestigd. Verder zaten er ook werven aan de Hoogte Kadijk, op Uilenburg, Marken, Rapenburg en de Westelijke Eilanden: Bickerseiland en Realeneiland.



Een voorbeeld van het werk dat is gemoeid met het onderzoek naar particuliere scheepswerven. Historische kaarten, zoals die van de Oostelijke Eilanden in 1662-65, worden over een kaart van het huidige Amsterdam heen gelegd om de locaties van de scheepswerven te kunnen schatten. Vervolgens worden met punaises de locatie, naam en eerste vermelding van de verschillende werven in en om de stad gemarkeerd. Foto: Google Earth



Reinier Nooms, *Scheepsbouwactiviteiten op het Bickerseiland*, 1650-65. A.0149

In vergelijking met de VOC of de Amsterdamse Admiraliteit is over particuliere scheepswerven niet veel bekend

Er is een begin gemaakt met een nieuw onderzoeksproject, waarbij eerst de namen en locaties van diverse scheepswerven in en om de stad in kaart worden gebracht. Als dat is voltooid, volgt onderzoek naar notariële gegevens in de stadsarchieven om de verschillende namen te achterhalen van scheepsbouwers en timmerlui die bij de werven betrokken waren. Tot slot komt er onderzoek naar meer persoonlijke bronnen – egodocumenten zoals brieven en dagboeken – die misschien zijn toe te schrijven aan medewerkers van de werven.

Diepgaander onderzoek van particuliere werven kan het begrip verbeteren van het bouwen van schepen in deze periode en van de mensen die er werkten of in de nabijheid woonden. Als de gemeente Amsterdam bijvoorbeeld archeologisch onderzoek uitvoert in een gebied waar mogelijk scheepswerven zaten, kan onderzoek zoals dit bepalen om welke werven het dan ging, en mogelijk zelfs namen opleveren van mensen die daar werkten.

Museum van jou

Bezoekers aan het woord

In Het Scheepvaartmuseum komen dagelijks allerlei verschillende bezoekers. Waarom bezoeken mensen het museum? Wat vinden ze ervan? We vroegen het een aantal van hen.

Sanne Bosselaar



Foto's: Roos de Bolster

Desmond, Deon, Cèlia, Pegah, Elèna & Mikai

‘Met de oudste twee ben ik hier heel lang geleden weleens geweest, toen ze klein waren’, vertelt Desmond. Inmiddels zijn er vier kinderen en is het een hele onderneming, zo met zijn zessen. Maar dat weerhoudt het gezin er niet van om het hele museum te bekijken. We treffen ze bij *Duiker Doris*, ze poseren op het VOC-schip *Amsterdam*, en Deon en Mikai hebben een duidelijke mening over wat ze daarna willen zien: 'De walvis!'



‘We zijn heel benieuwd naar *Food for Thought*’

Jona & Anouk

Vrolijk lachend lopen Jona en Anouk over het Open Plein. Ze wonen beiden in Amsterdam maar zijn nog nooit eerder in Het Scheepvaartmuseum geweest. ‘We zijn heel benieuwd naar *Food for Thought* en gaan zo meteen ook mee met de *speed tour* die daar wordt gegeven.’ Behalve het Open Plein hebben ze nog niets van het museum gezien. ‘We zijn eigenlijk net binnen, maar het gebouw ziet er prachtig uit!’



Merlijn & Vivian

‘Het is onze eerste keer in Het Scheepvaartmuseum’, zegt Vivian. Zij en Merlijn zijn heel enthousiast over hun bezoek. ‘Het is een prachtig museum. Ik vond vooral de navigatie-instrumenten en *Cartografie & Curiosa* interessant’, vertelt Merlijn, terwijl het stel poseert onder de sterrenhemel bij de navigatie-instrumenten. Vivians favoriet? ‘Ik vond de walvistentoonstelling echt heel leuk!’



Anke & Robyn

De vader van Robyn is vandaag aan het werk, dus moeder en dochter zijn lekker een dagje samen op stap. Vrijwel meteen als het museum open is staan ze bij *Duiker Doris*. ‘We hebben een dag met zijn tweeën vandaag, of eigenlijk met zijn drieën’, lacht Anke, die zwanger is van de tweede. ‘Eerst even hier spelen, en vanmiddag gaan we gezellig naar de markt.’



Froso & Maria

'Food for Thought is geweldig', zegt Maria. 'Voor mij was deze tentoonstelling de reden om naar Het Scheepvaart-museum te komen. Ik heb landbouw gestudeerd en ben al jarenlang vegetariër, dus deze tentoonstelling sluit helemaal aan bij mijn interesses.' Het uitstapje naar Het Scheepvaartmuseum is onderdeel van een vijfdaags bezoek aan Amsterdam. Froso: 'We komen allebei uit Griekenland, maar ik woon in Londen en Maria in Duitsland. Leuk om dan in Amsterdam met elkaar af te spreken!'

Yme

Yme bezoekt Het Scheepvaartmuseum Samen met zijn vader Wim. 'We kwamen vooral voor het VOC-schip, omdat ik een spreekbeurt over de VOC ga houden.' Yme zit in groep 8 en heeft zijn onderwerp zelf gekozen. 'Ik vind de geschiedenis van de VOC interessant. Ik vertel van alles over de VOC, bijvoorbeeld ook over de slavernij.' Ook *Het verhaal van de Walvis* vindt Yme mooi. 'Het is een leuke tentoonstelling. En spannend, met die harpoenen.'



Chistopher & Valentine

Christopher en Valentine wonen in het Verenigd Koninkrijk. 'Het Scheepvaartmuseum is de laatste stop voordat we naar het station gaan, op weg terug naar huis', vertelt Valentine. Ze zijn maar een paar dagen in Amsterdam geweest, maar dat zou je niet zeggen als je hoort wat ze allemaal gedaan hebben: 'We zijn in het Rijksmuseum geweest, in het Rembrandthuis, en we hebben een concert van Brahms gehoord in Het Concertgebouw'.



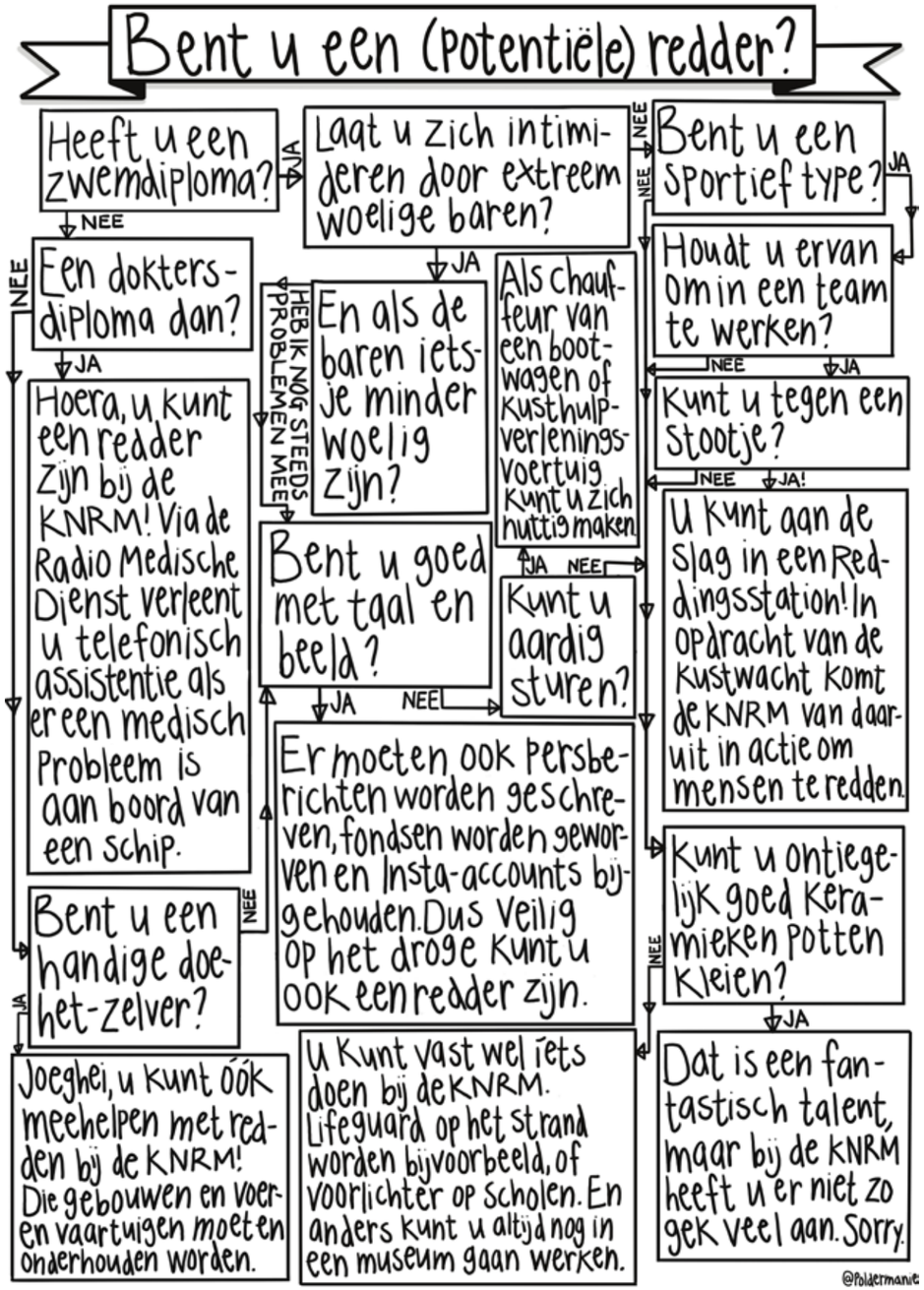
'Het Scheepvaartmuseum is de laatste stop voordat we naar het station gaan, op weg terug naar huis'



‘Het is fijn om op zaterdagochtend lekker hier te kunnen spelen’

Paul & Ayla

‘We komen hier al jaren, maar hebben *Duiker Doris* eigenlijk pas een paar maanden geleden ontdekt’, vertelt Paul terwijl Ayla met haar kangoeroe-knuffel door de tentoonstelling rent. ‘We wonen in de buurt, en het is fijn om op zaterdagochtend lekker hier te kunnen spelen. Maar we komen niet altijd naar Het Scheepvaartmuseum. Ook Artis is een heel goed uitstapje in het weekend.’



De beslisboom van Katinka Polderman is een initiatief van het Fries Scheepvaart Museum in Sneek en is daar tot en met 30 juni 2024 wandvullend te zien.

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 (binnenkort) afgestudeerde masterstudenten. We praten u graag bij over de onderzoeken van twee van onze Warnsinck-fellows.



Foto: Almicheal Fraay

Europese landschappen in het 18de-eeuwse kustgebied van Ghana

Matthias Lukkes

Pakweg 300 jaar geleden tekende Gijsbert Heermans deze schets. Hij schetste en schilderde in een van de bedompte kamers van St. George in Elmina, het belangrijkste Nederlandse fort in het kustgebied van het huidige Ghana. Het fort is nog steeds een drukbezochte plek als fysieke herinnering aan de eeuwenlange handel in goud en tot slaaf gemaakten tussen Europese en Afrikaanse handelaren. Handel en winstbejag vormden de drijfveer voor de eeuwenlange Nederlandse aanwezigheid daar. Wat volgde was echter een veel breder palet aan sociale interacties met West-Afrikaanse (Akan) kustgemeenschappen, zoals huwelijken, conflicten en politieke of militaire onderhandelingen.

Veel van deze sociale contacten vonden plaats buiten de muren van de Europese forten en handelsposten, wat betekent dat Nederlandse dienaren zich vaak buiten de forten begaven. Wat zich daar afspeelde bleef echter vaak onverbeeld en onbenoemd. Deze schets van Heermans, onderzocht door Matthias Lukkes als Warnsinck-fellow, is dus zeldzaam. Duidelijk is dat hier een Europees ingericht landschap is afgebeeld. Maar wat zien we verder? Volgens de hypothese was dit een van de katoenplantages van de Westindische Compagnie (WIC), rond 1700 opgezet als onderdeel van een verkenning om tot een winstgevende plantagekolonie te komen in West-Afrika. De hypothese bleek onjuist: we zien hier de zogeheten Compagniestuin van de WIC in Elmina. Hierop is het onderzoek verlegd naar de logische vervolgvraag waarom een Nederlandse handelscompagnie een tuin naast haar nederzettingen bezat.

Het conventionele antwoord dat dit een moestuin was voor de Europese werknemers van de WIC, blijkt te simpel. De tuin – verbouwd door tot slaaf gemaakte Afrikanen van de WIC – fungeerde namelijk ook als belangrijk sociaal centrum aan de kust. Deze ruimte was, zo zei een dienaar van de WIC, de enige plek waar een Europeaan in West-Afrika de forten en kastelen kon ontvluchten, om een fraaie wandeling te maken over de met bomen versierde lanen, ook op de tekening te zien. Er werden daarnaast diners georganiseerd voor de Europese elite, en de tuin diende als politieke arena waar Afrikaanse vorsten en lokale machthebbers ontvangen werden om overeenkomsten te sluiten of conflicten te beslechten. Kortom: in de Compagniestuin speelde zich een waaier aan sociale contacten van Europeanen af, onderling en met lokale gemeenschappen. Heermans' tekening biedt zo een uniek inkijkje in het vroegmoderne dagelijks leven in Elmina.



Gijsbert Thomasz. Heermans, *De Compagniestuin in Elmina*, 1706. 2004.5202



Foto: Almicheal Fraay

Een schilderachtige Kaap: de visuele cultuur van een kolonie

Lianne Wilhelmus

In een hoekje van de tentoonstelling *Cartografie & Curiosa* in Het Scheepvaartmuseum staat een bijzonder object: een zilveren tabaksdoos uit 1761, een persoonlijk bezit van VOC-matroos Jan Jans. In dit type doosjes werd losse tabak bewaard voor gemakkelijk transport. Deze specifieke doos onthult in de binnenkant een verhaal. Daarin komen de reizen van Jan Jans in dienst van de VOC tot leven. Met afbeeldingen van Batavia en Kaap de Goede Hoop roept de tabaksdoos vragen op: hoe verwierf een eenvoudige matroos zo'n kostbaar bezit? En wat zegt dit over de verbeelding van de Kaapkolonie in de achttiende eeuw? Als Prof. J.C.M. Warnsinck Fellow verdiept Lianne Wilhelmus zich in de geschiedenis van dit object.

Naast een prachtige voorstelling van Batavia toont de tabaksdoos een gedetailleerd beeld van de Tafelbaai vanaf zee. Wat zien we daar precies? In het midden een dorp met verschillende huizen, een kerk en forten. Op de voorgrond een steiger voor de aankomende schepen, evenals een berg waarachter een rooksignaal vandaan lijkt te komen. Van links naar rechts zien we vier opvallende bergen, in het Nederlands bekend als de Duivelspiek, de Tafelberg, de Seinheuvel en de Leeuwenkop. De verhoudingen van deze bergen wijken echter sterk af van de werkelijkheid, wat vragen oproept over de nauwkeurigheid van de tekening die de basis vormde voor de gravure op de tabaksdoos. En het lokt vragen uit over de beeldtaal tijdens de Nederlandse overheersing van de Kaap tussen 1652 en 1795. Onder meer over hoe deze tabaksdoos past binnen deze beeldtaal, die in deze periode veranderingen doormaakte.

Eén mogelijk doel van de tekenaar voor deze gravering lijkt duidelijk: de macht van de Nederlanders in dit gebied benadrukken. De nadruk op bebouwing duidt op stedelijke trots. Uit andere tekeningen in de collecties van Het Scheepvaartmuseum, het Maritiem Museum en het Allard Pierson blijkt dat tekenaars de Tafelbaai op verschillende manieren afbeeldden. Sommigen richtten zich op de schilderachtige natuurlijke omgeving, met kolossale bergen, weelderige bomen en het bewegende water als prominente kenmerken. Anderen hadden meer aandacht voor de architectuur en bebouwing, waarbij ze huizen en forten gedetailleerd afbeeldden. Een gemeenschappelijk kenmerk is de mystieke lading die de Tafelberg krijgt: de berg kan ook niet anders dan imponeren als je komt aanvaren. De tabaksdoos past in de categorie 'macht', gezien onder meer de vlaggen, forten en Nederlandse schepen.

Wat ook precies het doel is geweest van de prentenmaker van de tabaksdoos: voor matroos Jan Jans zal het een mooi aandenken zijn geweest aan zijn reizen rond de wereld. Er valt nog genoeg te ontdekken over de weergave van de Kaapkolonie in de achttiende eeuw.



Frederik Klupfel (zilversmid), graveur onbekend, Zilveren tabaksdoos gegraveerd met voorstellingen van Batavia en Kaap de Goede Hoop, 1761. 2012.1318

Duurzaam en historisch verantwoord bier

Samen met Homeland Brouwerij Amsterdam heeft Het Scheepvaartmuseum een speciaal IPA-bier ontwikkeld, *Zeeschuim* genaamd. Het werd begin maart gelanceerd tijdens het Speciaalbierfestival in het museum. Wat is het verhaal erachter?

Koos de Wilt



Foto's: Vivian Secrève

Alcohol en scheepvaart hebben veel met elkaar te maken, weet de Amerikaanse archeoloog en onderzoeker Charlotte Jarvis. 'Mijn masterscriptie aan de Texas A&M Universiteit ging ooit over alcohol op zee. Voor Het Scheepvaartmuseum heb ik later J.C.M. Warnsinck Fellow-onderzoek gedaan naar het alcoholgebruik onder Nederlandse zeelieden, vooral dat van jenever. Dat werd niet alleen aan boord gedronken, maar ook – in andere, meer luxe, keramische flessen – verhandeld over de wereld.'

Alcohol drinken aan boord was niet voor de ontspanning, legt Jarvis uit. 'Het was vooral omdat water op zee niet lang houdbaar was. Alcohol bederf niet. Op Nederlandse en Engelse schepen was er vooral bier, op Franse, Spaanse en Portugese wijn. Bier op de Hollandse schepen zorgde voor vocht en in zekere zin ook voor voedingsstoffen. Daarnaast zouden bier en ook jenever scheurbuik en zeeziekte voorkomen, zo dachten ze nog in die tijd. Later werd duidelijk dat het niet de alcohol was, maar het toegevoegde citrussap dat scheurbuik tegenging. Het alcoholpercentage van het bier aan boord, ongeveer 2 procent. Ter vergelijking: in het huidige pils zit ongeveer 5 procent alcohol. De hogere officieren kregen waarschijnlijk bier met zo'n 4 procent, dat was minder waterig. Er werd veel gedronken aan boord. Ongeveer 1,2 liter bier, 0,3 liter wijn en 0,15 liter sterke drank, ook wel 'oorlammen' genoemd. Dat is natuurlijk veel te veel en dat heeft ook voor de nodige gezondheidsproblemen gezorgd. Als zeeman aan boord gaan van een VOC-schip was sowieso buitengewoon ongezond, één op de drie zeelieden overleefde een reis niet, vooral door ziektes en door ongelukken aan boord. Maar ook het alcoholgebruik zal hebben meegeholpen.'





Biertje in de buurt

Bier is dus onlosmakelijk verbonden met de historische scheepvaart. En dan is er al gauw een link te maken met Het Scheepvaartmuseum. Ronald van Lopik is er hoofd Commerciële Zaken. Hij gaat al jaren regelmatig met collega's na het werk een biertje drinken bij Pension Homeland, waar je op tap de bieren kunt krijgen van de Homeland Brouwerij Amsterdam, ook op de oude Marinewerf. 'We hebben meer gemeen, zag ik gelijk. Zo hebben alle biernamen een nautische twist, zoals Tuig, Zeebonk, Averij en Ketelbinkie. De brouwerij zit niet alleen heel dichtbij, maar gebruikt ook lokale producten en heeft een duurzaam productieproces. Daar voelen we ons als museum mee verwant. En daarom hebben wij ervoor gekozen de bieren van deze brouwerij te gaan schenken in het café-restaurant en bij evenementen.

Door deze relatie ontstond ook het idee om samen iets te organiseren. Op die manier is het Speciaalbierfestival er gekomen, en het bier dat we in samenwerking hebben ontwikkeld. Charlotte Jarvis heeft brouwerij Homeland gebrieft over de geschiedenis en de ingrediënten van het bier vroeger aan boord. Op basis daarvan is de brouwerij aan de slag gegaan.'



Jacco den Hartog, Charlotte Jarvis en Ronald van Lopik tijdens het Speciaalbierfestival

‘Er werd veel gedronken aan boord, gemiddeld zo’n 1,5 tot 2 liter per dag. Dat is natuurlijk veel te veel en dat heeft ook voor de nodige gezondheidsproblemen gezorgd’



Jacco den Hartog is commercieel manager bij Homeland Brouwerij Amsterdam en mede-initiatiefnemer van het festival en het speciaal ontwikkelde bier: ‘Onze bieren passen bij de algemene trend van gezondheid en bewustzijn van wat je consumeert. Als mensen houden van bier, kopen ze tegenwoordig liever in plaats van pils een bijzonder bier van hoge kwaliteit. Onze brouwerij is in 2015 begonnen en richt zich op die klanten. Wij hebben een duurzaam en kwalitatief sterk kernassortiment en ontwikkelen daaromheen allerlei bierproducten van hoog niveau. Zo maken we zes keer per jaar *one-offs*, bieren die er een beperkte tijd zijn en alleen dat maakt ze al bijzonder. We brouwen speciale gistbieren die langdurig op het vat gisten en we ontwikkelen exclusieve private-labelbieren voor lokale sterrenrestaurants zoals Ciel Bleu, De Kas en Grand Café Krasnapolsky.’

Zo is ook *Zeeschuim* ontstaan, het bier dat Homeland samen met Het Scheepvaartmuseum heeft ontwikkeld. Den Hartog: ‘Met behulp van de wetenschappelijke kennis van Charlotte Jarvis hebben we een bier gebrouwen uit traditionele ingrediënten als gerst, haver, hop, water en gist. Vroeger werd bier van haver gebrouwen, tegenwoordig vooral van tarwe. De hop zorgt voor een specifieke bittere smaak, maar was vroeger vooral toegevoegd om het bier tijdens de lange zeereizen te kunnen conserveren. *Zeeschuim* is een India Pale Ale (IPA), een bier dat in de Engelse scheepvaart is ontstaan en in grote aantallen vaten aan boord werd opgeslagen. Hoewel het de Britten waren die de IPA hebben uitgevonden, dronken Nederlandse zeelieden dat ook. *Zeeschuim* is een frisse, licht bittere IPA met fruitige citrustonen en mooie hoparoma’s. Van Charlotte leerde we dat door de citrus de zeelieden gespaard konden blijven voor scheurbuik. De toegevoegde vitamine C hield ze gezond. Nederlanders, zo leerden we, voegden citroensap ook toe aan brandewijn. Dit inspireerde ons om citrus toe te voegen aan onze IPA. Het heeft een alcoholpercentage van 5,6, iets meer dan een gewoon pilsje. Logisch dat de zeelieden vroeger niet zo’n hoog percentage kregen, anders hadden ze het roer niet recht kunnen houden, zeker niet met de hoeveelheden die ze toen dronken aan boord.’

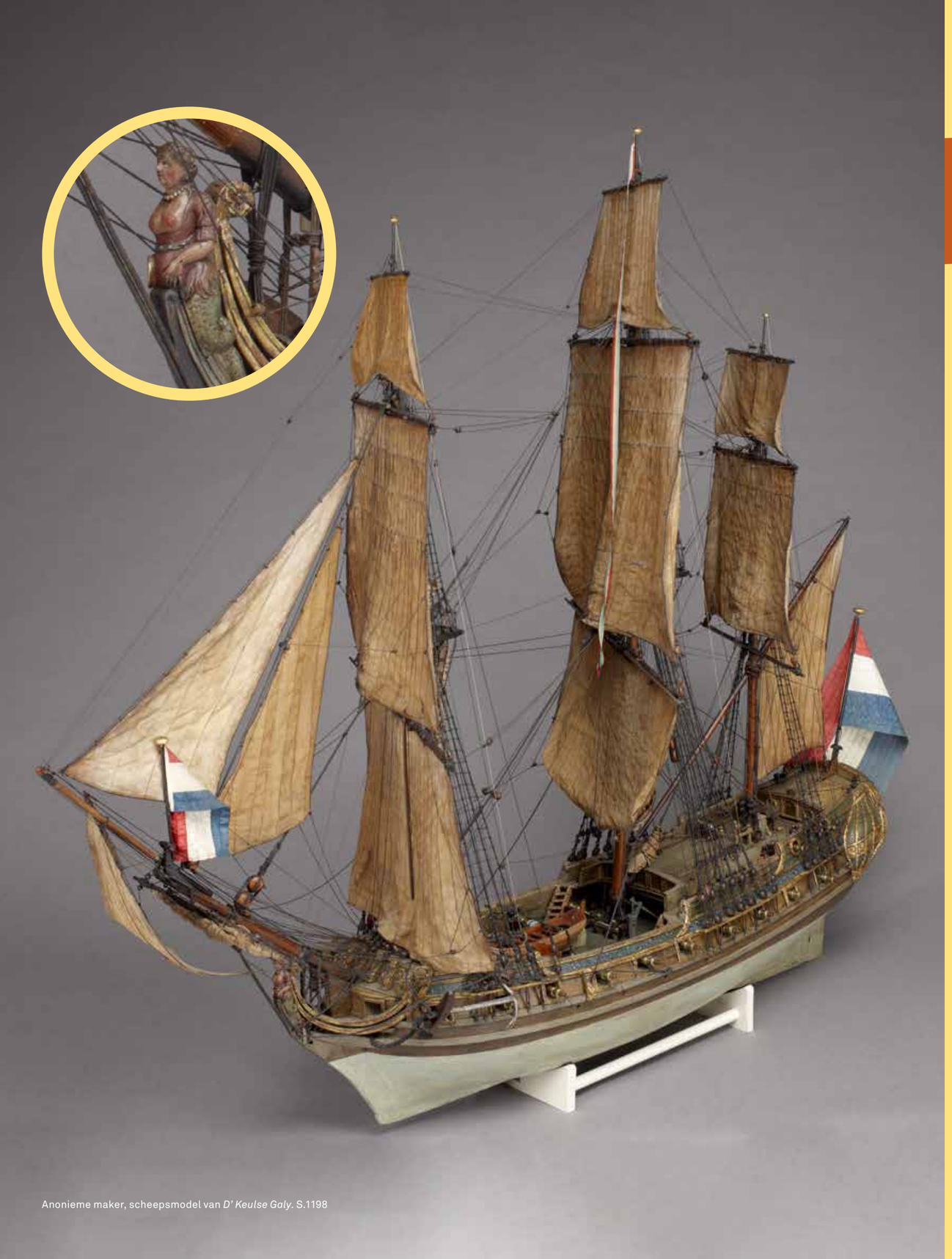
Zeeschuim is gelanceerd op het Speciaalbierfestival (8 en 9 maart 2024) op het Open Plein van Het Scheepvaartmuseum. Het tweedaagse event is door meer dan tweeduizend bezoekers bezocht, vertelt Van Lopik. ‘Er waren lezingen over alcohol op zee en *speed tours* door de tentoonstelling



Food for Thought. Die paste naadloos erin omdat het gaat over hoe we in deze moderne tijd ons voedsel maken. En natuurlijk was er volop gelegenheid om onder ons prachtige glazen dak de bijzondere bieren te proeven. Er liepen veel mensen rond die nog nooit in het museum waren geweest en – hoorde ik van bezoekers – dingen over de geschiedenis van bier hoorden waar ze geen weet van hadden, bijvoorbeeld over hoe ontzettend veel er aan boord van schepen werd gedronken. Best bijzonder, het waren immers in de meeste gevallen echte bierliefhebbers, mensen die het nodige van bier afwisten.’







Anonieme maker, scheepsmodel van *D' Keulse Galy*. S.1198

MOEDER VAN HET WATER



Foto: Ilja Keizer

De redactie nodigt ieder nummer een columnist uit om te reflecteren op een object, tentoonstelling of publieksprogramma van Het Scheepvaartmuseum

Karin Amatmoekrim

Mijn vroegste jeugdherinneringen spelen zich af op een oceaanstomer, waarop mijn stiefvader als matroos werkte. We voeren van Suriname naar Schotland, van Duitsland naar Brazilië en weer terug naar Suriname. Wekenlang duurde het, en de oceaan was een eindeloze, deinende stroom die ons naar nieuwe, exotische bestemmingen voer. Ik zag er vliegende vissen, walvissen en dolfijnen. Lang heb ik de typische geur van benzine en metaal geassocieerd met mijn peuterjaren. Lang ook is het idee van de zee me bijgebleven als een geheimzinnige wereld waarin ander leven verscholen blijft. Zeemeerminnen, bijvoorbeeld, zoals die op de getatoeëerde onderarmen van de matrozen.

Op de website van Het Scheepvaartmuseum lees ik het motto: 'water verbindt werelden'. In de meest letterlijke zin verbindt water inderdaad de werelddelen waarop verschillende mensen op verschillende manieren leven. Alleen al mijn reizen op dat schip waren een manier van verbinden over water heen.

Water verbindt inderdaad werelden, maar niet voordat het deze van elkaar heeft gescheiden. Totdat Hollanders afreisden naar Zuid-Amerika, en in Afrika en Indonesië mijn voorouders begonnen weg te halen om ze op Surinaamse plantages te laten werken, waren die werelden volmaakt gescheiden.

Het was een verbinding, weten we inmiddels, die met veel bloed en dood en verlies gepaard ging.

Toen ik een keer naar de tatoeage van een matroos wees, zei hij tegen mij; dat is een zeemeermin. 'Dat is *Watramama*,' verbeterde mijn moeder hem. Nederlanders noemden het een zeemeermin, maar Surinamers wisten beter: dit was de moeder van het water, een oppermachtige vrouw die het water kon doen kolken en je erin kon opslokken.

In Het Scheepvaartmuseum is binnenkort een scheepsmodel van *D' Keulse Galy* te zien. Het is, vertelt conservator Tim Streefkerk, geïnspireerd op een schip dat werd ingezet in de slavenhandel naar Suriname. Op de boeg pronkt, onder de boegspriet met daarop de trotse Nederlandse vlag, een rondborstige vrouw met een vissenstaart. Ik kijk naar de buik van het schip, stel me voor hoe zwarte mensen daarin waren vastgeketend en over het water werden vervoerd. Als ze dan aankwamen in de haven van dat nieuwe land, keken ze dan op naar de zeemeermin, die hen had begeleid in hun onvrijwillige tocht?

Suriname is een land van water. Het wordt doorsneden door rivieren, stromen en kreekjes. Langs dat water vluchtten tot slaaf gemaakte mensen het oerwoud in. Zij brachten de *Watramama*-cultus met zich mee, een cruciaal element in de winti-religie. *Watramama* voelde zich thuis in dit waterrijke land, waarvan ook de inheemse bewoners vertelden dat er in haar wateren machtige vrouwen leefden. Zo machtig was deze *Watramama*, dat de Hollanders haar verering onder de slaven verboden.[1] Want ook Europeanen wisten: zeemeerminnen zijn echt. Niet voor niets plaatsten ze hun figuur ter bescherming op de kostbare schepen met hun kostbare lading.

Ik moet daaraan denken, bij dat onschuldig ogende model van *D' Keulse Galy*. Alle levens die erin verscholen waren. Alle verhalen die geduldig wachten tot ze verbeeld worden. Het water verbindt, inderdaad. En na al de uitbuiting en het bloedvergieten, na alle verrijking en ontworteling, blijven de verhalen over die we onbewust met elkaar delen.

Karin Amatmoekrim (1976) is auteur en schreef onder andere *Het gym* (2011). In 2023 promoveerde ze op een biografie van Anil Ramdas. Momenteel werkt ze aan een overzichtsgeschiedenis van Suriname.

[1] Alex van Stipriaan, 'The Ever-Changing Face of Watramama in Suriname: A Water Goddess in Creolization since the Seventeenth Century' in: *Sacred Waters. Arts for Mami Wata and Other Divinities in Africa and the Diaspora*, H.J. Drewal (red.), Indiana University Press, 2008, p. 525-547.



Reinier Nooms (toegeschreven aan), *Nederlandse schepen voor een Noord-Afrikaanse kust* (detail), ca. 1663-67, olieverf op doek. 2024.0026

Aanwinst

Op expeditie met Reinier Nooms

Afgelopen november heeft Het Scheepvaartmuseum een ongesigneerd schilderij verworven dat is toegeschreven aan Reinier Nooms (1623-1667). Het doek *Nederlandse schepen voor een Noord-Afrikaanse kust* vertelt een boeiend verhaal. De vaardig geschilderde oorlogsschepen zijn gemakkelijk te identificeren. Ze maakten deel uit van een expeditie naar het Middellandse Zeegebied waaraan Nooms zelf deelnam. Met dank aan de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum heeft dit schilderij nu zijn thuis gevonden.

Isaäc Vogelsang

In het voorjaar van 1661 kreeg Michiel de Ruyter (1607-1676) orders van de Staten-Generaal om met een eskader van achttien oorlogsschepen naar de Middellandse Zee uit te varen. De expeditie had als doel om vredesonderhandelingen te voeren met de pasja's of onderkoningen van Algiers, Tunis en Tripoli. Het kustgebied rond deze Noord-Afrikaanse steden werd destijds in Europa aangeduid als Barbarije: een verbastering van het oude, uit het Grieks/Latijn stammende woord 'barbaar', dat ten onrechte suggereerde dat het gebied onbeschaafd of onderontwikkeld was. De zogenaamde 'Barbarijse zeerovers' – vanwege hun islamitische geloof soms ook 'Turcken' genoemd – waren actief rondom de Middellandse Zee en in delen van de Atlantische Oceaan. In enkele gevallen werden ook de kusten van Ierland en zelfs IJsland geteisterd.

Naast de materiële goederen die van handelsschepen werden buitgemaakt, hadden de zeerovers het voor inkomsten ook rechtstreeks op de bemanning voorzien. Onder Nederlandse schepelingen heerste daarom grote angst om na gevangenneming tot slaaf te worden gemaakt. Prenten met daarop afbeeldingen van gemartelde en slaafgemaakte christenen werden in Nederland breed verspreid. Ze dienden mede om de slavenkassen te spekken, waarmee mensen in slavernij werden vrijgekocht. Exacte aantallen zijn niet bekend, maar volgens schattingen werden in drie eeuwen tijd zo'n 1 à 1,25 miljoen Europese christenen tot slaaf gemaakt. Dat het om een serieus probleem ging, blijkt ook uit de sterkte van de troepenmacht die de Staten-Generaal naar het gebied stuurde om de vredesonderhandelingen in veilige banen te leiden.



Pier Francesco Mola, *Portret van een zeerover*, 1650. Louvre, Parijs, RF 1948-41



Karel du Jardin, *Portret van Michiel Adriaensz. de Ruyter*, 1669. A.0953a

Dat christenslavernij een serieus probleem was, blijkt ook uit de sterkte van de troepenmacht die de Staten-Generaal naar het gebied stuurde om de vredesonderhandelingen in veilige banen te leiden



Pieter Goos, *Zeekaart van het westelijk deel van de Middellandse Zee*, 1676. S.1034(17)[20]

Tijdens de expeditie stond bijna ieder oorlogsschip onder het directe bevel van een vooraanstaande Nederlandse zeeofficier. Zo voeren naast De Ruyter onder meer Willem van der Zaan (1621-1669), Aert van Nes (1626-1693) en Jan Cornelisz. Meppel (1609-1669) mee. Een van de opmerkelijkste passagiers was Reinier Nooms. De kunstenaar ging in opdracht van de Admiraliteit van Amsterdam mee om belangrijke delen van de Noord-Afrikaanse kust in beeld te brengen. Terug in Amsterdam werkte hij zijn schetsen uit in schilderijen, prenten en tekeningen. Vier schilderijen die Nooms in opdracht van de Admiraliteit maakte, bevinden zich nu in het Rijksmuseum. Helaas weten we niet zeker of dit schilderij eveneens in opdracht van de Admiraliteit is gemaakt. Weinig andere Nederlandse kunstenaars hadden de Noord-Afrikaanse kust gezien, zodat Nooms zich nu kon onderscheiden van zijn concurrenten. Voor de open kunstmarkt schilderde hij daarom onder meer taferelen met Nederlandse handelsschepen voor mediterrane kusten.

Hoewel het in beeld brengen van de kusten en forten Nooms' voornaamste opdracht was, is op het schilderij de kustlijn niet al te gedetailleerd uitgewerkt. De aandacht gaat dit keer uit naar de vredesonderhandelingen, die duidelijk op het punt staan te beginnen. Op het achterdek hebben de Nederlandse schepen witte vredesvlaggen gehesen, en tussen de grote schepen door roeit een kleine sloep met achterop een witte vlag naar de kust. Links op de voorgrond is *De Liefde* te zien, het vlaggenschip van De Ruyter. De Nederlandse vlag wappert aan de grote mast, als teken dat dit het schip van de viceadmiraal is. Op de spiegelversiering prijkt Caritas, de personificatie van de Liefde, omringd door drie kinderen. In allegorische weergaven is ze vaak een moeder met twee of drie kinderen. Rechts van *De Liefde* bevindt zich *T Geloof*, onder gezag van commandeur Gideon de Wildt (1624-1665). Op de spiegelversiering is Fides te zien, de personificatie van het Geloof, allegorisch vaak afgebeeld als oude vrouw.

Het schilderij bevond zich rond 1915 in de verzameling van C.G. 't Hooft (1866-1936), conservator bij het Museum Fodor, dat tot 1993 in het pand was gevestigd waar nu het Fotografiemuseum Amsterdam (FOAM) zetelt. 't Hooft schonk een groot deel van zijn maritieme collectie aan Het Scheepvaartmuseum, maar dit schilderij hield hij zelf. Op een etiket dat op de achterkant van het schilderij is geplakt schreef hij: 'De Ruyter op het schip *de Liefde* voor Tripoli, 17 aug 1662'. Waarschijnlijk baseerde 't Hooft zich op de volgende passage uit de biografie van De Ruyter door Gerard Brandt uit 1687: '*Toen stelde hy* [De Ruyter] *zynen koers naar Tripoli, daar hy den zeventienden* [augustus] *met tien scheepen op de reede ten anker quam, vereerende de stadt met elf schooten. Hy zondt straks twee van de zynen, Van Koeverden en Nieveldt, met de sloep, die een witte vreedevlagh liet waaijen, naar landt, om den Koning de vreede uit den naame der Heeren Staaten met een' brief aan te bieden.'*

Naast de onderhandelingen op 17 augustus in Tripoli, beschrijft Brandt ook twee andere gelegenheden waarop Nederlandse schepen met witte vlaggen ankerden en een sloep met vredesonderhandelaars naar land stuurden. Die vonden plaats op 5 april 1662 in Algiers en van 29 augustus tot 2 september 1662 in Tunis. Het is echter onwaarschijnlijk dat Nooms een van die twee locaties in beeld heeft gebracht. Zo is het glooiende landschap op de achtergrond wezenlijk anders dan de grote heuvels rond Algiers, en was *T Geloof* met daarop Gideon de Wildt vermoedelijk niet aanwezig bij de onderhandelingen in Tunis. 't Hoofts suggestie dat de schepen voor Tripoli liggen is daarom het meest aannemelijk.



Reinier Nooms (toegeschreven aan), *Nederlandse schepen voor een Noord-Afrikaanse kust*, ca. 1663-67, olieverf op doek. 2024.0026



Jan Luyken, 'Elendige Straffen Die de Turcken de Slaaven doen Leyden' in: Simon de Vries, *Handelingen en geschiedenissen, voorgevallen tusschen den Staet der Vereenighde Nederlanden en dien van de zee-roovers in Barbaryen*, Amsterdam, 1684. A.2406(02)

Op 18 maart 1663 droeg De Ruyter het bevel in de Middellandse Zee over aan Cornelis Tromp (1629-1691). Rond deze tijd moet ook Nooms zijn teruggekeerd naar de Republiek. In enkele pamfletten en lofzangen werd De Ruyter geroemd om het in toom houden van de kaapvaart. In werkelijkheid was de missie slechts een klein succes. De Nederlandse oorlogsschepen hadden veel moeite om de snellere kaperschepen te veroveren en zagen zich veelal beperkt tot het konvooieren van koopvaarders. Bovendien verliepen de vredesonderhandelingen met de verschillende partijen moeizaam en raakte een blijvende oplossing van het probleem steeds verder uit zicht. Uiteindelijk kocht De Ruyter wel een aantal christenen vrij en dwong hij vanwege zijn 'hinderlijke' aanwezigheid in het gebied een vredesverdrag af. Al werd dat vrijwel direct na zijn vertrek geschonden.

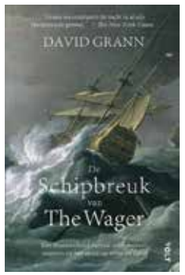
Pas in 1816 kwam er een definitieve doorbraak in de strijd tegen piraterij. Toen voerde de Britse Royal Navy met hulp van zes Nederlandse schepen een allesverwoestend bombardement op Algiers uit, dat nagenoeg de hele piratenvloot in één klap vernietigde. Nadat Frankrijk zich in 1830 het gebied toe-eigende, was het einde van de grootschalige piraterij in het gebied helemaal definitief.



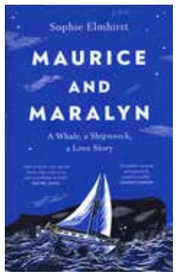
Rundell, Bridge & Rundell, naar een ontwerp van Thomas Wyon (I), *Engelse penning op het bombardement van Algiers*, 1816. A.0985

Aangespoeld

Ter gelegenheid van het 200-jarig bestaan van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij is zojuist een jubileumboek verschenen: *Redders op zee*, met foto's van Jeroen Hofman en Robin de Puy. Een mooie gelegenheid voor informatiespecialist Erwin van Delden en hoofd Bibliotheek Marja Goud om eens te kijken naar boeken uit de bibliotheekcollectie van Het Scheepvaartmuseum over schipbreukelingen, redders en gered worden. De klassiekers en nieuwe aanwinsten zijn in te zien in de museumbibliotheek.







Over leven

Erwin van Delden

In 1741, tijdens *The War of Jenkins' Ear*, een Spaans-Brits conflict, vergaat *HMS The Wager* voor de kust van Patagonië. Een deel van de bemanning overleeft op een verlaten eiland. Twee groepen schipbreukelingen weten uiteindelijk, onafhankelijk van elkaar, Engeland te bereiken. Hun verhalen verschillen sterk. Was er sprake van moord en muiterij? De (rechts)zaak komt uitgebreid in het nieuws. Kanonnier John Bulkeley en timmerman John Cummins schreven samen een verslag; adelborst John Byron, grootvader van de dandy-dichter Lord Byron, noteerde zijn versie. David Grann, auteur van het verfilmde *Killers of the Flower Moon*, baseerde zijn nieuwste boek op deze en vele andere bronnen. Er bestond – ook toen al – informatie en desinformatie. *De schipbreuk van The Wager* is een spannend en leerzaam boek: over ronselpraktijken, over voeding, ziekte en dood, en over machtsverhoudingen. De lezer vaart mee op het oorlogsschip, een *man-of-war*, en zit later in de wrakkige vaartuigen waarmee de schipbreukelingen het eiland verlaten. Je ziet de huizenhoge golven voor je en je ruikt de stank.

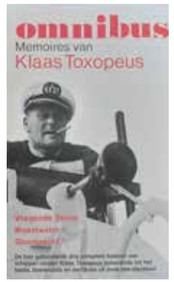
De dilemma's die spelen in weken of maanden op zee in een gammele boot, vormen het leidmotief in *De reddingsboot* – de debuutroman van Charlotte Rogan uit 2012. De *Empress Alexandra* zinkt aan de vooravond van de Eerste Wereldoorlog op weg naar New York. De net getrouwde Grace Sachs weet op het laatste moment een plekje te bemachtigen in een overvolle reddingsboot. Wie neemt daar de leiding en wat zijn principes waard? Een vlot geschreven boek, maar het verhaal blijft toch vooral een aangekleed idee. En omdat geregeld iemand al dan niet vrijwillig overboord gaat, dringt het lied *Dodenrit* van Drs. P zich soms op. Ook in *De reddingsboot* speelt een rechtszaak om te bepalen of de aan boord genomen beslissingen ethisch juist zijn geweest.

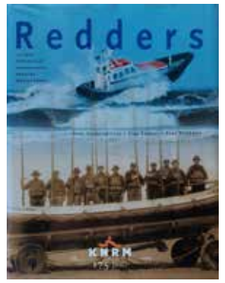
Van een andere orde is het onlangs verschenen *Maurice and Maralyn* van journalist Sophie Elmhirst, een waar verhaal over een ongebruikelijk koppel. Maurice en Maralyn Bailey besluiten het burgerlijk bestaan te ontvluchten. Van 1968 tot 1972 werken zij aan hun jacht de *Auralyn*. De naam is een combinatie van hun voornamen. Radio aan boord is niet nodig, vindt Maurice, die zal maar afleiden. Uiteindelijk vertrekken ze met de *Auralyn*, maar op weg naar de Galapagoseilanden wordt het schip geraakt door een gewonde potvis. Het zinkt en Maurice en Maralyn moeten zien te overleven in een rubberen reddingsboot. Maralyn, die niet kan zwemmen, is geestelijk de sterkste. Een aantal keren passeert een schip, maar gezien worden ze niet. Het leven op het vlot is zwaar. Er moet constant gehoosd worden. Ze drinken opgevangen regenwater en eten wat langskomt: vissen, vogels, schildpadden. Uiteindelijk worden ze na bijna vier maanden op 30 juni 1973, ziek en vermagerd, gered door de bemanning van een Koreaanse tonijnvisser. Hun leven met de natuur heeft het echtpaar zo beïnvloed dat ze vegetariër worden. Met de *Auralyn II* zeilen Maurice en Maralyn in 1975 naar Patagonië. Elmhirst schreef een prachtig boek met een belangrijke rol voor de natuur en voor de liefde tussen Maralyn en Maurice. Maralyn sterft in 2002, de acht jaar oudere Maurice in 2018. De beschrijving van de jaren van Maurice, een 'moeilijke man', als weduwnaar is misschien wel het allermooiste deel van het boek.

De schipbreuk van The Wager
David Grann
Volt, 2023 - € 26,99

De reddingsboot
Charlotte Rogan
Signatuur, 2012 - € 7,99

Maurice and Maralyn
Sophie Elmhirst
Chatto & Windus, 2024 - € 14,99





Redden

Marja Goud

De *Toxopeus omnibus* bevat de titels 'Vliegende storm', 'Woest water' en 'Stormnacht'. Deze boeken verschenen kort na elkaar vanaf 1950, en bleken zulke bestsellers dat ze in 1956 werden gebundeld.

'Als de lezer zo goed wil zijn achter het onvermijdelijke "ik" telkens weer die anderen te zien die ik niet altijd noemen kan, durf ik het aan – al ligt me een tocht naar het Borkumerrif bij stormweer beter dan het hanteren van de pen.'

Dat hanteren van de pen deed Klaas Toxopeus – met hulp van Age Scheffer, journalist van *Het Vrije Volk*, op zo'n manier, dat het is alsof hij bij jou aan tafel zit te vertellen. Toxopeus was tussen 1950 en 1964 schipper van de reddingboot *Insulinde.* Hij volgde zijn broer Mees (zie p. 13) op. Daarnaast was hij cafébaas in het Friese Oostmahorn, en gaf hij lezingen door het hele land over zijn belevenissen. Verschillende bekende reddingen, zoals die van het Noorse stoomschip *Bramow* in 1935, passeren in de omnibus de revue. Bij de *Bramow* moest de *Insulinde* zeventien keer langs het wrak varen om de twaalf bemanningsleden te redden.

Het boek *Redders* uit 1999 geeft een goed, beknopt maar rijk geïllustreerd beeld van het ontstaan en de groei van de reddingmaatschappijen in Nederland. Immers, tot 1991 waren er de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij én de Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen. Daarnaast vertelt het boek over de technische ontwikkelingen die de reddingboten hebben doorgemaakt en de uitrusting en het zeemanschap van de bemanning. Zo komen we ook in dit boek de *Insulinde* weer tegen: zelfrichtend, naar een idee van schipper Mees Toxopeus 'als een onderzeeboot boven water'. Een aantal reddingen wordt beschreven, een enkele is op foto vastgelegd, zoals die van de Scheveningse logger *SCH 102* met de reddingboot *Zeemanshoop* in 1938. Heel toevallig stond er een fotograaf met een volle kist glasnegatieven op de Noorderpier. De spanning spat van de foto's af.

Klaas Toxopeus omnibus: de memoires van de schipper van de reddingboot 'Insulinde'
Klaas Toxopeus
Baarn, 1956

Redders. 175 jaar Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
Hans Vandersmissen, Siep Zeeman, Kees Brinkman
IJmuiden 1999

Fluisterstil en ontspannen op cultureel uitje

De Cultuur Ferry is pleziervaart en transportdienst ineen

De Cultuur Ferry brengt passagiers over waterwegen naar 33 culturele instellingen in Amsterdam. Het is pleziervaart en transportdienst ineen, met een minimum aan gedoe en een maximum aan kijkgenot.

Edo Dijksterhuis

De Cultuur Ferry op de gracht
Foto: Rederij Mokumboot

Amsterdam is een toeristische magneet, met zijn historische binnenstad en geweldige musea. Maar Amsterdam is ook een hindernisbaan, zeker als je reist met kleine kinderen of als je iets ouder en slecht ter been bent. Vind dan maar eens de juiste tram. En raak niet met de kinderwagen beklemd tussen de deuren. Wie als niet-ingewijde verkeersdeelnemer de fiets pakt, moet de geestesgesteldheid van een kamikazepiloot hebben. En auto's worden op steeds meer plekken geweerd. Waarschijnlijk zijn ze binnenkort helemaal niet meer welkom.

Amsterdam is een toeristische magneet, met zijn historische binnenstad en geweldige musea

Sinds eind april biedt de Cultuur Ferry uitkomst. Je stapt het Centraal Station uit en zo de boot op, die in iets meer dan anderhalf uur langs zeven haltes en drieëndertig culturele instellingen vaart. De dienst opereert van 9.30 tot 17.30 uur, een half uur na museumsluiting. Meevaren kan van donderdag tot en met zondag, op feestdagen en tijdens de schoolvakanties. Met een kaartje van € 28 per volwassene en een gereduceerd tarief voor kinderen kun je de hele dag overal op- en afstappen. Zo vaak je maar wilt.

'Het idee voor de Cultuur Ferry ontstond al in 2019', vertelt projectleider Fleur Le Poole tijdens een proefrondje op de *Neeltje*, een van de acht boten in de Cultuur Ferry-vloot. 'Maar net nadat de VriendenLoterij uitwerking van dat idee financieel mogelijk maakte, brak corona uit en kwam alles stil te liggen. Daarna bleek er onder rederijen weinig animo te zijn. Totdat Mokumboot zich aandiende: de perfecte match.'



Het NACO (Noordhollandsche AutoCar Onderneming)-huisje achter het Centraal Station, waar Cultuur Ferry en rederij Mokumboot kantoor houden en bezoekers een kaartje kunnen kopen. Foto: Jan Willem Kaldenbach



Een motor-directiesleepboot op het IJ in Amsterdam, 1906. Op dergelijke boten zijn de boten uit de Cultuur Ferry-vloot geïnspireerd. Anonieme fotograaf. 2010.0861

Zelf stapte Le Poole pas in op 1 oktober 2023. 'Behalve een coalitie van geïnteresseerde cultuurinstellingen en een rederij was er nog niets. Geen website of huisstijl, zelfs over de ticketing en de communicatie was nog niet nagedacht. We hebben het in een half jaar van de grond gekregen.'

Vanaf het begin is gedacht vanuit het perspectief van de gebruiker. 'Het grootste risico is dat haltes onvindbaar zijn of passagiers niet weten hoe ze bijvoorbeeld van halte Keizersgracht naar Museum Van Loon of het Kattenkabinet moeten lopen. Vanwege de strenge regels van de gemeente kunnen we geen permanente haltes aanleggen en moeten we het doen met vlaggen en banieren. Om de vindbaarheid te verbeteren, hebben we GreatGuide gevraagd een app te bouwen. Daarin staan kaartjes en foto's, zodat passagiers weten hoe het eruit ziet wat ze zoeken. Via gps worden ze constant en in realtime op de hoogte gehouden van de locatie van de boten. Ze hoeven niet naar een tabel met vertrektijden te kijken, maar zien meteen of een boot vertraging heeft of is uitgevallen.'

De boten die voor de Cultuur Ferry worden ingezet, zijn geïnspireerd op het zogenaamde Amsterdammertje, een sleepboot die een eeuw geleden zijn entree maakte in de hoofdstedelijke wateren.

De nieuwe versie, uitgevoerd met een kap die in het najaar en de winter beschutting biedt op het achterdek, voldoet aan de extreem strenge eisen voor historische vaartuigen. 'Zelfs het kleurenpalet is volledig authentiek', zegt Le Poole, wijzend op de elegante combinatie van gelakt hout, bedaagd geel en gedempt blauw. 'Het enige grote verschil is dat deze boten volledig elektrisch zijn. Daarmee loopt de Cultuur Ferry vooruit op 2025, het jaar dat brandstofmotoren in de Amsterdamse scheepvaart worden verboden.'

Wat niet mag ontbreken zijn verhalen over de stad zelf. ‘Want die zijn een cultuurhistorische attractie op zich’



Projectleider Fleur Le Poole op de Cultuur Ferry. Foto: Jan Willem Kaldenbach

Mokumboot heeft voor de Cultuur Ferry nieuwe schippers geworven en opgeleid, die maximaal zestig passagiers veilig door de Amsterdamse grachten zullen loodsen. Ook aan boord is een museumgids, afkomstig van Hôtes Culture. ‘Die helpt bij het in- en uitstappen, scant kaartjes en vertelt onderweg over de musea die worden aangedaan’, vertelt Le Poole. ‘Omdat de samenstelling van de groep bij iedere halte verandert, zijn de teksten zo geschreven dat er tussen twee stops telkens een afgerond verhaal wordt verteld, terwijl het toch een geheel vormt. Er is ook ruimte voor eigen inbreng van de gids. Als iemand bijvoorbeeld geïnteresseerd is in de Tweede Wereldoorlog, kan gewezen worden op het Nationaal Holocaustmuseum en het Verzetsmuseum. Ook houden we de gidsen geïnformeerd over de actuele programmering van musea, zodat ze aanbevelingen op maat kunnen geven.’

Wat niet mag ontbreken zijn verhalen over de stad zelf. ‘Want die zijn een cultuurhistorische attractie op zich’, stelt de projectleider. ‘Anders dan reguliere rondvaartboten gaan we niet langs de geijkte highlights. Natuurlijk pakken we een stukje grachtengordel mee, maar ook de Plantage Muidergracht en het water langs de achterkant van Artis.’

Le Poole verwacht dit jaar 50.000 tot 70.000 passagiers, van wie sommigen hun kaartje zullen kopen bij het NACO-huisje achter het Centraal Station, de plek waar Cultuur Ferry en Rederij Mokumboot kantoor houden. ‘Als het een succes is, kunnen we het concept verder uitbouwen, bijvoorbeeld met een route naar Noord of West’, stelt Le Poole, die heilig gelooft in eco-neutraal vervoer over water. ‘Het ontlast het verkeer en zorgt voor spreiding van toeristen. Maar het belangrijkste is dat zo’n tochtje het bezoek aan Amsterdam verrijkt. Vanaf het water zie je de stad echt op z’n mooist.’



Een proefrondje op de *Neeltje*, een van de drie boten in de Cultuur Ferry-vloot. Foto: Rederij Mokumboot

Mokumboot

‘Wij varen al veertien jaar in Amsterdam en zien de Cultuur Ferry als een verbreding van ons pakket’, zegt Marcel Wickel, directeur van rederij Mokumboot. ‘Deze nieuwe dienst sluit aan op wat we al doen. We mikken op de kwaliteitsbezoeker, die geïnteresseerd is in musea en het erfgoed van onze stad. Die bieden we een informatief programma met veel aandacht voor het lokale. Wij heten niet voor niets Mokumboot en niet Canalcruises.nl ofzo.’

CULTUUR FERRY



De vaarroute van de Cultuur Ferry



De Cultuur Ferry. Foto: Rederij Mokumboot

Centraal Station
Museum Ons' Lieve Heer op Solder • Oude Kerk

Amstel
Amsterdam Museum aan de Amstel • H'ART Museum • HOUSE of GASSAN • Huis Willet-Holthuysen • Hollandsche Schouwburg • Holocaust Namenmonument • Hortus Botanicus Amsterdam • Joods Museum + junior • Luther Museum • Museum Rembrandthuis • Museum van de Geest • Portugese Synagoge

Herengracht
Amsterdam Pipe Museum • Grachtenmuseum • Huis Marseille • Vrije Academie

Keizersgracht
FOAM • Kattenkabinet • Museum Van Loon • Stadsarchief Amsterdam

Plantage Muidergracht
Wereldmuseum Amsterdam • KIT Theater

Entrepotdok
ARTIS • ARTIS - Groote Museum • ARTIS - Micropia • Nationaal Holocaustmuseum • Museum 't Kromhout • Verzetsmuseum

Oosterdok
ARCAM • Het Scheepvaartmuseum • NEMO Science Museum

OBJECT IN BEELD

Illustratie: José Luis García Lechner
Tekst: Isaäc Vogelsang

In de laatste jaren van de Tweede Wereldoorlog produceerde de deurenfabriek van de firma Bruynzeel in Zaandam een serie houten havenspeelgoed. De fabriek had vanwege de oorlog onvoldoende elektriciteit om de grote houtzaagmachines draaiende te houden. Het kleurrijke speelgoed werd met handzaagjes gemaakt uit restmateriaal en geeft een realistisch beeld van de Amsterdamse haven omstreeks 1944.

Speelgoedscheepjes uit de serie 'Havenspeelgoed'
van Bruynzeel, naar een ontwerp van de heer of mevrouw Breeuwer
2019.0449

Vrachtschepen
Overzeese goederen zaten vaak in tonnen of kisten verpakt. Ze worden daarom 'stukgoederen' genoemd. Inmiddels zijn de meeste vrachtschepen vervangen door containerreuzen. Vanwege de standaardmaat van een zeecontainer gaat het in- en uitladen tegenwoordig een 'stuk' efficiënter.

Kustvaarder
In tegenstelling tot wat de naam doet vermoeden, varen kustvaarders (of 'coasters') geregeld over de oceanen. De term wordt vooral gebruikt om het beperkte laadvermogen aan te geven.

Stempel
Het meeste speelgoed is aan de onderkant voorzien van het Bruynzeel-logo met arend. In veel gevallen is het logo gedeeltelijk versleten, waarschijnlijk door het vele spelen.

Havensleepbootjes
Deze sleepbootjes hielpen grote zeeschepen veilig de Amsterdamse haven in en uit te varen. Daarnaast assisteerden ze bij het aanleggen en wegvaren. De stuurman moest daarom zeer nauwkeurig met de sleepboot kunnen manoeuvreren.

Gemeentepont
De gemeentepont is voor veel Amsterdammers een geliefd vervoermiddel. De functie is nog steeds hetzelfde, het uiterlijk is in de loop van tachtig jaar wél enigszins veranderd.



Foto's: Roos de Bolster

Van *wedding extravaganza* tot *walking dinner*

Een kijkje in de wandelgangen bij een evenement

De donkerste kantoordagen van het jaar gaan voor medewerkers van Het Scheepvaartmuseum gepaard met een letterlijk en figuurlijk lichtpuntje. Wanneer je in de wintermaanden rond vijf uur het Open Plein oversteekt naar de uitgang, zijn vaak de 868 lichtjes van het dak ontstoken, en vormen ze samen een sterrenhemel van fonkelende kleuren. Meestal is er dan ook een avondevenement in het museum. Waar deze lichtjes voor de meeste museummedewerkers het eind van de werkdag signaleren, gaat voor de eventplanners van Het Scheepvaartmuseum het feest juist beginnen.

Teus Hagen

Zo ook op woensdag 21 februari 2024. De laatste museumbezoekers zijn nog maar net naar buiten gerold of het plein verandert in rap tempo in het epicentrum van een zakelijk evenement. Vanavond komen er tweehonderd internationale gasten dineren op een awardshow in Het Scheepvaartmuseum, het sociale slotstuk van hun verblijf in Amsterdam. Dit gebeurt vaker: groepen die overdag een bijeenkomst of conferentie hebben gehad in de RAI of de Beurs van Berlage, zetten daarna koers naar Het Scheepvaartmuseum – de ideale locatie voor een feestelijke afsluiting.

Binnen korte tijd kruisen op het Open Plein allerlei mensen elkaars pad, van bedieningsmedewerkers – strak gekleed in witte overhemden en zwarte schorten – en koks tot geluidstechnici en fotografen, ieder geconcentreerd op zijn eigen taak en planning. Er worden zelfs verschillende talen door elkaar gesproken. Midden op het plein staat een harpiste ietwat gedesoriënteerd omhoog te kijken. ‘Zo reageren de meeste mensen als ze hier voor het eerst komen’, lacht Alexandra Heemskerk-Teyema, die de harpiste komt opvangen. ‘Dat dak is in het echt toch altijd een stukje bijzonderder.’



12.00 uur: de bloemen van Jemi Bloemsierkunst worden op locatie geschikt



14.00 uur: Stefano legt de laatste hand aan de crewcateringmaaltijd voor de 40 medewerkers die bijdragen aan dit evenement

16.30 uur: de crewcateringmaaltijd wordt geserveerd in medewerkersrestaurant Daniel





16.00 uur: Joeri snijdt de kruiden voor het voorgerecht

‘Bij mijn vorige klus hier hadden we 24 uur om op te bouwen. Vanavond hebben we er maar twee’



17.00 uur: de bedieningsmedewerkers leggen de laatste hand aan hun outfit

17.05 uur: partymanager Joske Stuifzand presenteert de planning van de avond aan alle betrokken medewerkers



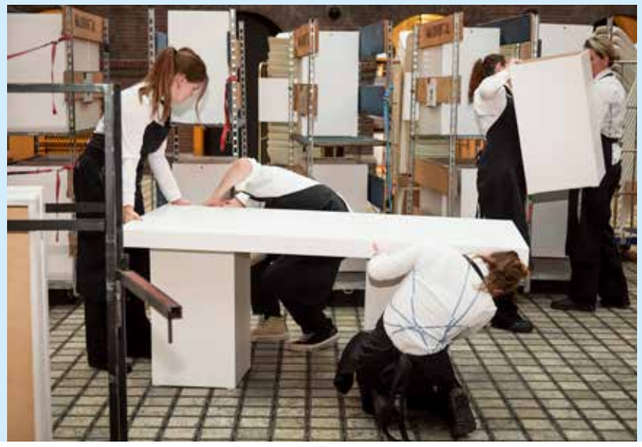
17.45 uur: de tafels worden gedekt



18.50 uur: Ronald van Lopik kijkt terug op een vlotte opbouw



‘Vooral bij onze naaste museumcollega’s zien we graag het “wauw”-effect’



17.15 uur: de opbouw op het Open Plein gaat van start



18.00 uur: Ronald van Lopik bespreekt de laatste details met opdrachtgeefster Alexandra Heemskerk-Teyema



18.45 uur: AV-specialist Bourgonje tijdens de repetitie van de awarduitreiking

Heemskerk-Teyema is de eventplanner van Delta Amsterdam, een zogenaamde Destination Management Company (DMC). Zij is de tussenpersoon die deze klant heeft binnengehaald voor Het Scheepvaartmuseum Enterprise (HSME) – de afdeling van Het Scheepvaartmuseum die als gelieerde bv van het museum het gebouw verhuurt als commerciële evenementenlocatie.

Tussen al het geluid door, van de grote rijen dinertafels die worden uitgeklapt en de geluidstest op het podium, praat Heemskerk-Teyema rustig en duidelijk. ‘Bij mijn vorige klus hier hadden we 24 uur om op te bouwen. Vanavond hebben we er maar twee.’ Is dat dan niet stressvol? ‘Met de collega’s van HSME niet’, antwoordt ze resoluut. Bewonderenswaardig, want in een gebouw vol met schilderijen, foto’s en vernuftigheden, is ook de zorgvuldige organisatie van dit complexe evenement een waar kunstwerk te noemen.

Ondertussen vindt in een zaal naast het plein de briefing plaats voor de medewerkers van de avond. De sfeer in de ruimte is te vergelijken met die in de spelerscatacomben van een voetbalstadion voor aanvang van een belangrijke wedstrijd. Er zijn een stuk of twintig medewerkers uit de ‘flexibele schil’ van HSME van rond de 20 tot 25 jaar oud, bekende gezichten in het museum. Partymanager Joske Stuifzand loopt helder de planning door en zet in een presentatie de details uiteen. Er is vanavond een extreem strak tijdsschema. Hoe zien de plattegrond, looproutes en *timetable* eruit? Welke bedieningsmedewerker bedient welke tafel? Wat te doen als gasten vragen om peper, zout en – niet te vergeten – extra saus? ‘Heel belangrijk: Amerikanen vragen vaak om ketchup.’ Een enkele medewerker zoekt nog haastig naar een zwarte stropdas terwijl de rest van het team elkaars namen herhaalt, om ook later op de avond de anderen makkelijk aan te kunnen spreken. Het zou niet de evenementenafdeling van Het Scheepvaartmuseum zijn als niet ook even de windrichtingen (waarmee men de verschillende foyers aanduidt) worden uitgelegd. Maar nog belangrijker dan al deze operationele details is het om vanavond in het hoofd van de gast te kruipen. ‘Het draait voor de gast vanavond vooral om de awards.’ Ronald van Lopik, hoofd Commerciële Zaken van HSME, knipt tevreden met zijn vingers. De briefing is klaar, het orkest kan gaan spelen.

Een avond als deze voelt uniek – er komen zóveel vooraf afgesproken logistieke onderdelen bij elkaar. Toch is dit voor de afdeling Commerciële Zaken gesneden koek. Met twintig vaste werknemers en een grote pool van flexibele krachten (voor keuken en bediening), waarin persoonlijke connecties hoog in het vaandel staan – zo krijgen stagiair(e)s veel kans om te groeien – verzorgen zij niet alleen dagelijkse zaken zoals bij de entreebalie, in het bezoekersrestaurant en in de medewerkerskantine, maar ook meer dan 600 evenementen per jaar. Hoe kan dat als er maar 365 dagen in één jaar zitten? Dat grote aantal zit 'm in de verscheidenheid aan evenementen die deze afdeling voor zijn rekening neemt. Van een kleine vergadering en rondleiding voor museumexperts tot een groot zakelijk diner, en alles ertussenin – op sommige dagen vindt er op elk moment van de dag wel ergens in het gebouw een evenement plaats.

De variatie maakt het werk zo leuk, vertelt Robbert Deltour, accountmanager Events. 'Soms werken we met een DMC, dan weer met een interne collega. Vooral bij onze naaste museumcollega's zien we graag het "wauw"-effect. Zij hebben vaak minder ervaring met het organiseren van evenementen, dus is het mooi om ze net wat persoonlijke aandacht te bieden. Dan neem je iemand echt bij de hand. Ze zien het museum vooral overdag. Als ze 's avonds terugkomen bij een evenement, zijn ze vaak nog meer onder de indruk.'

'De ene keer is de *lead time* voor een evenement anderhalf jaar, de andere keer anderhalve week', zegt Deltour. Daarbij is het fijn om met terugkerende klanten te werken, zoals Heemskerk-Teyema. Van Lopik: 'Iemand als zij komt dit jaar misschien wel voor tien evenementen bij ons over de vloer. Wij weten wat zij belangrijk vindt en zij weet wat wij kunnen. Ze kent onze mensen bij naam – van de partymanagers tot chef Ralph Dahlhaus – en hoeft ons niet voor elk wissewasje te raadplegen.'

Zo'n relatie creëert een gevoel van vertrouwen en ervaring, en dat draagt bij aan een uitmuntende voorbereiding – wat Van Lopik en zijn team zien als heilig doel. Dat zij een unieke locatie bieden – een historisch museum in een pand dat aan de basis stond van de stad Amsterdam – is slechts bijzaak. 'Hoe mooi en bijzonder onze locatie ook is, het beste verkooppunt is een naadloze uitvoering. Mond-tot-mondreclame is heel belangrijk. Dat gaat verder dan die ene opdrachtgever', licht hij toe. 'Als je overdag in je voorbereiding iets kleins vergeet, kan dat je 's avonds veel last opleveren. Doe je alles goed, dan heb je 's avonds ruimte in je hoofd om te reageren op onverwachte wendingen. En ik kan je verzekeren, die zijn er altijd.' Met zijn 25 jaar ervaring heeft hij geen enkel evenement ooit 100% volgens verwachting zien lopen. 'En die dag gaat ook nooit komen', lacht Van Lopik.

18.50 uur: de medewerkers bediening staan klaar om de amuses aan de gasten te presenteren





19.20 uur: Fidan helpt met het *platen* van de voorgerechten



19.25 uur: partymanager Mayke geeft de laatste instructies over het gerecht en de diëten van de gasten



19.50 uur: de gasten genieten van het voorgerecht onder de sterrenhemel op het Open Plein

'Die onverwachte wendingen maken dit werk juist leuk, mits je er goed mee omgaat'

‘Die onverwachte wendingen maken dit werk juist leuk, mits je er goed mee omgaat.’ Brengt die verrassing niet constante spanning, zoals bij de voetballer die klaarstaat in de catacombe? ‘Over het algemeen gaat het ons allemaal goed af: we kennen ons pand en product zo goed, dat we precies weten hoe we de processen moeten aanpakken. Zo voelt een voetballer zich meestal ook, hoor, die spelen vaak meerdere keren per week zo’n wedstrijd’, aldus Deltour. ‘Maar op sommige momenten, zoals bij de grote bruiloft die hier plaatsvond op Oudjaarsavond, voelt het toch wel spannender. Een beetje als Ajax tegen Feyenoord.’ Dit kan Van Lopik beamen: ‘Er staat altijd spanning op, of het nou groot of klein is. Elk event vraagt een even minutieuze voorbereiding.’

En als dit team het zelf voor het zeggen had, en het voor één dag zijn eigen ideale evenement in Het Scheepvaartmuseum tevoorschijn kon toveren? Deltour heeft zijn antwoord snel bedacht: ‘De huldiging van Ajax natuurlijk!’ Snel nadat ik deze laatste vraag heb gesteld, moet Van Lopik weer vertrekken. Zijn afspraak staat voor de deur – het is de hoogste tijd om de zinnen te verzetten voor het volgende evenement.

20.00 uur: de borden voor het hoofdgerecht worden verwarmd op de pas klaargezet





21.30 uur: het dessert kan bijna worden uitgeserveerd



20.30 uur: de laatste hand wordt gelegd aan het hoofdgerecht

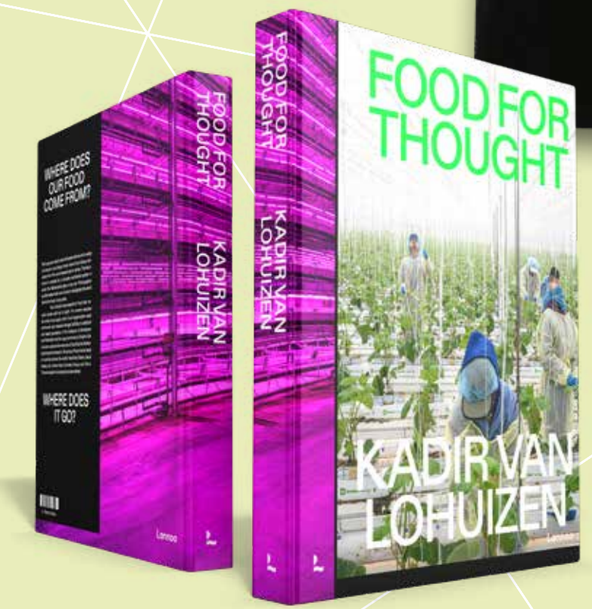
‘Elk evenement vraagt een even minutieuze voorbereiding’

Food for Thought voor thuis



Food for Thought is verlengd tot 5 januari 2025!

In de tentoonstelling *Food for Thought* gaat Kadir van Lohuizen in foto en video op zoek naar de oorsprong van ons voedsel, en naar de rol van Nederland en de scheepvaart in het voedselsysteem.



Het T-shirt is duurzaam geproduceerd met de stof van Stanley/Stella. Het Creator Unisex model is gemaakt van 100% biologisch katoen.
Verkrijgbaar in groen/blauw en geel/roze, in de maten S, M, L, XL en XXL.
€ 29,95

In het boek – dat ook gezien kan worden als een voedselatlas – bundelt Kadir van Lohuizen zijn beelden, maar gaat hij samen met experts ook dieper in op de *facts and figures* achter de globale voedselindustrie en toont hij unieke infographics.
€ 55,00

Te koop in de museumwinkel van Het Scheepvaartmuseum, of online:

Op de agenda

Vanaf nu gratis entree voor kinderen t/m 12 jaar!

**In Het Scheepvaartmuseum bruist het van de activiteiten.
Bekijk hier wat er de komende maanden zoal te doen is.
Check de website voor het meest actuele en complete aanbod.**



Foto: BLINKfotografie

Elke zaterdag

Rondleiding *Food for Thought*

Laat je meevoeren in de wereld van de voedselindustrie met de gratis rondleidingen door de tentoonstelling *Food for Thought* van Kadir van Lohuizen.

Foto: Twycer

17 juni

Alles wat ze dragen kon

Lezing Tiya Miles (Harvard University) i.s.m. Johm Adams Institute



Foto: Twycer

29 en 30 juni

Zeehavendagen

Ga met de rondleiders mee door de tentoonstelling *Amsterdam Havenstad*.



Foto: Almicheal Fraay

1 juli

Free Heri Heri For All

Op 1 juli is het Keti Koti, de dag van de 'gebroken ketenen'. We herdenken en vieren de afschaffing van de slavernij in Suriname en op de Antillen met een bord heri heri.



Foto: Twycer

6 juli t/m 1 september

Zomervakantie

Nog geen vakantie geboekt? Geen probleem! In Het Scheepvaartmuseum is deze zomer genoeg te beleven voor jong en oud.



27 juli t/m 4 augustus

Queer & Pride Amsterdam

In Het Scheepvaartmuseum moet iedereen zich thuis kunnen voelen, ongeacht wie je bent of van wie je houdt. Dit jaar vaart Het Scheepvaartmuseum voor het eerst mee met de jaarlijkse botenparade. De dag erna maakt het museum met partner Plastic Whale én bezoekers de grachten weer schoon.



Foto: Twycer

27 juli t/m 8 augustus

Medal races Olympische Spelen

Kijk samen met het Watersportverbond naar de medal races in Het Scheepvaartmuseum.

Bekijk hier de volledige agenda

15 t/m 21 september

International Congress of Maritime Museums

Congres voor museumprofessionals in Het Scheepvaartmuseum, Maritiem Museum Rotterdam, Zuiderzeemuseum Enkhuizen en Museum aan de Stroom in Antwerpen.



Foto: Monique Kooijmans

20 september

World Clean Up Day

Op World Clean Up Day organiseert Het Scheepvaartmuseum een opruimactie om zoveel mogelijk zwerfafval op te ruimen op land en op het water. Help je mee?



Foto: Sjoerd Derrine

Oktober

Black Achievement Month

Tijdens Black Achievement Month stellen we met getalenteerde makers een gevarieerd programma samen.



Foto: Twycer

Oktober

Maand van de Geschiedenis

Het thema van het grootste geschiedenisevenement van Nederland is dit jaar 'echt nep'.



Foto: Twycer

19 oktober t/m 3 november

Herfstvakantie

In de herfstvakantie zijn er diverse extra programma's voor jong en oud.



Foto: Almicheal Fraay

2 november

Museumnacht Amsterdam

Kom langs in Het Scheepvaartmuseum voor een avond vol muziek, workshops en speciale rondleidingen.



17 november

Sinterklaasintocht Amsterdam

Vanaf de kade naast Het Scheepvaartmuseum kun je goed zien hoe de Sint aankomt in Amsterdam. Daarna lekker opwarmen met warme chocolademelk en meedoen aan de familie-activiteiten!



Foto: Almicheal Fraay

Elke maand

Thuishaven buurtontbijt

Tijdens een lekker ontbijt leren buurtbewoners elkaar en het museum beter kennen.



Foto's: Twycer

vereeniging
nederlandsch historisch
scheepvaart museum



Kom je ook aan boord?

De collectie van Het Scheepvaartmuseum – één van de grootste en rijkste maritieme collecties ter wereld – werd door particulier initiatief bijeengebracht om zoveel mogelijk mensen, jong en oud, in Nederland en daarbuiten, te doen beseffen welke rol de Nederlandse scheepvaart in de wereld speelt en heeft gespeeld. Nog steeds verbindt het museum honderdduizenden mensen van over de hele wereld met de Nederlandse maritieme geschiedenis, kunstnijverheid en de huidige maritieme ontwikkelingen.

Leden van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum maken met hun bijdrage de instandhouding en uitbreiding van de eeuwenoude collectie mogelijk. Met jouw steun zorg je ervoor dat ook toekomstige generaties kunnen genieten van dit maritiem erfgoed!

Er zijn verschillende manieren om te steunen:

• Vriend	€ 75
• Jonge Compaen (tot 35 jaar)	€ 75
• Compaen	€ 250
• Fellowshipskring	vanaf € 250
• Nautische kring	€ 1000

Alle lidmaatschappen zijn per jaar en voor 2 personen.

Bekijk hier de voordelen van de lidmaatschappen en meld je direct online aan.



Meer informatie?

Neem contact op met
Annette Schneemann (relatiemanager)
of met het bestuur van de
Vereeniging via 020 523 2222 of
vereeniging@hetscheepvaartmuseum.nl

Even voorstellen

Nieuwe voorzitter VNHSM: Manuel Kohnstamm

Sinds 2024 is Manuel Kohnstamm voorzitter van de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum. Een kennismaking.

Cato Ebeling Koning



Foto: Almicheal Fraay

In het dagelijks leven is Kohnstamm verantwoordelijk voor regulering, communicatie en externe betrekkingen in de Raad van Bestuur van Liberty Global, een bedrijf met mobiele en kabelnetwerken in heel Europa. Daarnaast vervult hij verschillende bestuursfuncties, waaronder nu dus ook het voorzitterschap van VNHSM.

Lidmaatschap van de Vereeniging en zitting in het bestuur vormen een logische stap voor Kohnstamm. De liefde voor het water zat er al vroeg in. Sinds zijn zesde hadden zijn ouders een platbodem in Friesland. Later voer hij zelf een vollenhovense bol en een lemsteraak. Tijdens zijn studie woonde hij op een Drentse hevelaak. Tegenwoordig vaart hij een sloep: 'In de gracht heb ik al jaren een klassieke sloep die uit één enkele mahonieboom werd gebouwd door Arjen Bouwmeester, een goede vriend die helaas te vroeg is overleden.'

Ook Kohnstamms vrouw komt uit een maritieme familie. 'Haar familie was eigenaar van de firma Brantjes en van der Drift. Een tijdlang had die firma de snelste – en laatste – zeilschepen op Azië varen. Waaronder de ranke en zwaarbewapende *Argonaut*, gebouwd in 1859, die eigenlijk bedoeld was voor verkoop aan de Japanse marine. Schoonvader Ed Conijn was een van de pioniers in zeilend Nederland



Vrachtschip *Helena*. Foto: privébezit

en al heel vroeg lid van de VNHSM. Hij maakte in de jaren dertig de Zuiderzee onveilig met zijn staverse jol. Later zou hij oprichter worden van Conyplex, de trotse bouwer van Contest zeiljachten, waarmee we jarenlang over de Middellandse Zee zeilden met onze kinderen. De laatste tijd ben ik verslingerd geraakt aan het kitesurfen, en heb inmiddels drie keer meegedaan met de Hoek tot Helder Race, de beruchte Elfstedentocht van het kitesurfen.'

Kohnstamm zet zich nu als voorzitter sterk in voor de VNHSM: 'Het is echt een eer en genoegen om een bijdrage te mogen leveren aan dit Amsterdamse instituut.' Lidmaatschap van de Vereeniging 'is een eenvoudige en toegankelijke manier om je te kunnen blijven verdiepen in de grootse maritieme geschiedenis van Nederland. Het geeft je toegang tot vele bijeenkomsten en tentoonstellingen van het museum. En dan draag je ook nog eens bij aan de instandhouding en verdere uitbreiding van een van de meest bijzondere maritieme collecties in de wereld.'

Een aandachtspunt voor Kohnstamm wordt de ledenwerving: 'Iedere vereniging leeft met en dankzij de leden en dat is bij ons niet anders. De Vereeniging is meer dan honderd jaar geleden opgericht door maritieme families en liefhebbers en dankt zijn ontwikkeling aan de gestage instroom van nieuwe leden. Met het verstrijken der jaren is het van groot belang om ook de jongere generaties te blijven interesseren.'



Platbodem *Hendrika*. Foto: privébezit

Activiteitenkalender 2024

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

Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

vrijdag 31 mei
Young Professionals Night Amsterdam Art Week
Jonge Compaenen

vrijdag 21 juni
Zomerevent
Jonge Compaenen

donderdag 27 juni
Algemene Ledenvergadering
alle leden

zaterdag 27 juli t/m donderdag 8 augustus
Olympisch event met Watersportverbond en KNRB (o.a. medal races kijken)
alle leden

zaterdag 7 september
Map Fair
genodigden

vrijdag 20 september
Bezoek fotobeurs Unseen
Jonge Compaenen

september
Bijeenkomst Fellowshipskring
Begunstigers van de Fellowshipskring

vrijdag 18 oktober
Museumsymposium
alle leden

zaterdag 2 november
Museumnacht
Jonge Compaenen

Het Compagnie Fonds

woensdag 19 juni
Zomervaartocht Cultuur Ferry

donderdag 19 t/m zaterdag 22 september
Heeren 17 Cup New Port

maandag 25 november
Jaardiner



Anke & Robyn in de familietentoonstelling *Duiker Doris*.
Foto: Roos de Bolster