

jaargang 52, juni 2025

zeemagazijn

het scheepvaart **national maritime** museum

De zee roept

Woud van
scheepsmasten

Gezonken meesters

Gebed voor de walvis

SAIL en de *Amsterdam*





De havenstad zindert

Michael Huijser
algemeen directeur



Foto: Julie Blik

Het eerste *Zeemagazijn* van dit jaar staat in het teken van 'naar buiten'. We wandelen en varen door de stad, in heden en verleden. Met de 750^{ste} verjaardag van Amsterdam en de 10^{de} editie van SAIL op stapel, zindert de havenstad meer dan ooit.

Het openingsartikel 'De zee roept' geeft een inkijkje in het leven van jongvolwassenen die studeren aan het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) en zich voorbereiden op een leven op zee. Fotograaf Tryntsje Nauta legde hen vast in een reeks portretten die het museum recent heeft verworven. Een prachtig voorbeeld van hoe hedendaagse fotografen onze geschiedenis van morgen vastleggen, een speerpunt in ons verzamelbeleid.

Samen met Bob Pierik, historicus en Dr. Ernst Crone Fellow, wandelen we langs het IJ. Met de ogen van Pierik, die de blauwe geschiedenis inzet om het leven in de stad te onderzoeken, stapt de lezer in het zeventiende- en achttiende-eeuwse Amsterdam. Wie in die tijd uitkeek over het IJ, zag duizenden masten en herbergen op palen, waar scheepslui overnachtten.

Dat ons denken over maritieme geschiedenis voortdurend in beweging is, blijkt uit het artikel over de replica van het schip *Amsterdam*. In 1990 vervulde het schip een langgekoesterde wens: een Nederlands tallship dat meevoer met SAIL. Waar het schip in 1990 nog een eerbetoon was aan de VOC, nodigt het nu uit tot reflectie: op

onze maritieme wortels, op het koloniale verleden, en op de betekenis daarvan in het heden.

We stappen ook aan boord van het stoomschip *Christiaan Brunings* en laten zien hoe erfgoed op een groenere manier kan blijven varen. Daarom onderzoeken we hoe met innovaties – zoals het stoken op koolzaad in plaats van steenkool – het verleden opnieuw kan worden geïnterpreteerd en toekomstbestendig gemaakt. Want, in de woorden van de machinist: 'Een schip dat niet vaart, is geen schip.'

Zoals altijd geven we een exclusief kijkje achter de schermen. Dit keer bij de technische dienst, waar dag in dag uit wordt gezorgd voor het behoud van collectie, gebouw en museumschepen. In het restauratieatelier zien we hoe verkleuringen van een zeventiende-eeuws schilderij – *Slag bij Tobago* van Jan Karel Donatus van Beecq – uiterst precies worden verwijderd. Vanaf deze zomer is het te zien in de tentoonstelling *Schaduw op de Atlantische Oceaan*.

Tot slot geeft onze Vereniging tips voor een geslaagde SAIL-beleving. En: als (nieuw) lid kunt u met ons mee aan boord!

Tijdens SAIL, van 20 tot en met 24 augustus, is Het Scheepvaartmuseum gratis toegankelijk voor iedereen. Ik hoop u binnenkort weer te begroeten in ons museum en hopelijk ook op het water.

'Een prachtig voorbeeld van hoe hedendaagse fotografen onze geschiedenis van morgen vastleggen'

Veel leesplezier!

In dit nummer

- 6 De zee roept**
Een portret van jongvolwassenheid
door Tryntsje Nauta

- 12 Kijkend door een woud
van scheepsmasten**
De blauwe geschiedenis van
gewone Amsterdammers rond
de haven aan het IJ

- 18 De Vrouw Maria**
Scheepswrak met gezonken
meesterwerken

- 22 Het onvertelde verhaal
van Soerdie**
Interview met Sarojini Lewis



Foto: Sarojini Lewis

- 28 Museum van jou**
Bezoekers aan het woord

- 34 Fellowships**
Updates van recente onderzoeken

- 38 De zee in kaart**
Hoe worden zeekaarten gemaakt?

- 42 Gebed voor de walvis**
Column Arita Baaijens

- 44 Aanwinst**
Slag bij Tobago

- 48 Stoomschip in transitie**
Een proef met biobriketten



Foto: Daphne Luckner

- 54 Aangespoeld**
Parels voor op de leeslijst

- 56 SAIL en de Amsterdam**
De roep om een Nederlands tallship

- 62 Object in beeld**
Illustratie Djenné Fila

- 64 Een kijkje achter de schermen**
Mee met de technische dienst



Foto: Twycer

- 70 Met gevaar voor eigen leven**
De vroege jaren van het reddingswerk

- 74 Op de agenda**
De activiteiten in de komende maanden

Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

- 76 Kom aan boord, voor nu en altijd**
Steun onze wereldberoemde collectie

- 77 SAIL 2025**
Vaar mee met de *Christiaan Brunings!*

- 78 Activiteitenkalender 2025**
De Verenigingsactiviteiten voor
het komende jaar

- 79 In memoriam**
Michiel de Brauw (1959–2025)

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

Hoofdredactie
Sanne Bosselaar, Bibi Heuvelink, Inge Loijens,
Tim Streefkerk en Martine Verstraete

Tekstredactie
Arnoud Bijl

Vormgeving
Kingsize Creations

Basisontwerp
Thonik

Druk
Koopmans' Drukkerij BV

Aan dit nummer werkten mee
Arita Baaijens, Roos de Bolster, Sanne Bosselaar,
Erwin van Delden, Edo Dijksterhuis, Cato Ebeling
Koning, Djenné Fila, Marja Goud, Saskia Hoof,
Michael Huijser, Jan Willem Kaldenbach, Sara Keijzer,
Wiske Klop, Manuel Kohnstamm, Merle van Lier,
Inge Loijens, Daphne Luckner, Patrick Meershoek, Rapti
Miedema, Evita Minnaard, Tom Nouwen, Bob Pierik,
Sander Rooijakkers, Anne-Linde Ruiter, Marjolijn
Scholten, Dirk Stolp, Tim Streefkerk, Twycer, Carmel
van der Veeke, Maartje Visser, Jeroen van der Vliet,
Isaac Vogelsang, Diederick Wildeman, Koos de Wilt en
Suze Zijlstra

Met dank aan
Jack van Arkel, Rob Blanchemanche, Cor Blok, Frans
Boots, Inus van Hekken, Willem Hersbach, Guido Jong,
Kathrin Kirsch, Sanne Koch, Gwen Lemmers, Sarojini
Lewis, Tryntsje Nauta, Erwin Stegenga, Bor Verburg,
Hugo Wanningen, Dolly, Dorus & Maarten, Frank &
Margreet, Kai, Paloma & Lotte

Fotografie collectie
Bart Lahr

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

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



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



De zee roept

Een portret van jongvolwassenheid
door Tryntsje Nauta

Sara Keijzer

‘Het was in de zomer van 2009 dat ik voor het eerst een student van de zeevaartschool tegen het lijf liep. Een jonge jongen, gekleed in donkerblauwe pantalon en een witte, fris gestreken blouse met epauletten op de schouders. Heel volwassen, maar ook weer niet. Honderd meter verderop kwamen er nog eens vijftwintig voorbij, lopend over het fietspad tussen de zee en de duinen, op weg naar de haven. Een surrealistisch beeld. Deze jongeren fascineerden me. Wie zijn ze? En wat doen ze hier?’*

Aan het woord is fotograaf Tryntsje Nauta (1981). Na haar eerste ontmoeting met de studenten van het Maritiem Instituut Willem Barentsz (MIWB) op Terschelling keerde ze regelmatig naar het eiland terug, nu om hen te portretteren. Niet van afstand, maar juist dicht op de huid. Nauta woonde wekenlang tussen de studenten op de campus en fotografeerde ze in hun leefvertrekken. Op die afgelegen plek bereiden de eerste- en tweedejaars leerlingen zich voor op een leven op zee. De campus is een eiland op een eiland. Met eigen regels, gebruiken en kledingvoorschriften, bevolkt door jonge mannen en een enkele jonge vrouw.



Zeezicht 6, uit de serie *De zee roept*, 2010

Iedereen in hetzelfde nieuwe jasje

De studenten van het MIWB dragen een uniform om ‘onderdeel van een hechte groep te worden’. De identiteit die ze zich aan wal hadden aangemeten, is afgeschud. Niemand kan zich onderscheiden met dure merkschoenen of een panterprintje, iedereen is in hetzelfde nieuwe jasje gestoken. En iedereen heeft, min of meer, dezelfde kamer, vol onpersoonlijke spullen. Mét zeezicht, dat wel. Je denkt misschien dat al die gelijkenis enkel kan leiden tot een saaie fotoserie. Het tegendeel is waar.

In *De zee roept* tekent zich in elke foto een spanningsveld af tussen het uniforme en het individuele. De handen nonchalant in de zakken gestoken, een gouden ooring of twee. Onderuitgezakt op de bank, strak in het gelid. Een keurig gestrikte das, het bovenste knoopje open. Een geblokte haarband, een knalrode coupe. Een licht spottende blik, verveeld of zelfverzekerd. Een strak opge maakt bed, een verfrommeld hoopje deken. Een witte muur, een pluche zeehond aan het plafond. In die uniforme wereld spreken de verschillen extra krachtig. *De zee roept* verbeeldt identiteit in wording, de overgang naar volwassenheid, ‘een niemandsland tussen twee werelden, schijnbaar tussen wal en schip’.

Venster op onzichtbare leefwereld

Een venster op een voor velen onzichtbare leefwereld, dat is wat je treft in *De zee roept*. De fotoserie is de afgelopen jaren te zien geweest in verschillende galleries en musea. Ook verscheen een prachtig vormgegeven boek, waarin Nauta's foto's zijn voorzien van teksten en liederen – een cd is onderdeel ervan – door muzikant Meindert Talma. Hij interviewde de studenten en verwerkte hun stemmen in door hem speciaal voor dit project gecomponeerde muziek. Niet eerder zijn de studenten van het MIWB op kunstzinnige wijze vastgelegd. Het Scheepvaartmuseum was dan ook aangenaam verrast toen Tryntsje Nauta een groot deel van haar serie als schenking wilde overdragen.

De zee roept laat zien hoe hedendaagse kunstenaars de zee en scheepvaart gebruiken als bron van inspiratie, een speerpunt in het verzamelbeleid van Het Scheepvaartmuseum. De afgelopen jaren is de collectie op het gebied van hedendaagse fotografie aanzienlijk gegroeid. Werken van Robin de Puy, Jeroen Hofman, Colette Lukassen, Jitske Schols, Mischa Keijser en Kadir van Lohuizen zijn in de museumcollectie opgenomen. Hierop vormt *De zee roept* een welkome aanvulling. De serie legt een verbinding met aan maritiem onderwijs gerelateerde objecten die zich al in de collectie bevinden. Het mooiste voorbeeld zijn wellicht oude zwart-witfoto's van in uniform gestoken kwekelingen van de Kweekschool voor de Zeevaart, een maritiem opleidingsinstituut en internaat dat vlak naast het museum huisde. Nieuwe generaties studenten staan op de schouders van de voorgaande. De lokroep van de zee is eeuwenoud.

* Tryntsje Nauta en Meindert Talma, *De zee roept*, 2011



Tryntsje Nauta, *Jelmer*, uit de serie *De zee roept*, 2010



Tryntsje Nauta, *Wietske*, uit de serie *De zee roept*, 2009



Tryntsje Nauta, *Ben*, uit de serie *De zee roept*, 2010



Kijkend door een woud van scheepsmasten

De blauwe geschiedenis
van gewone Amsterdammers
rond de haven aan het IJ

Als Dr. Ernst Crone Fellow bij Het Scheepvaartmuseum onderzoekt historicus dr. Bob Pierik hoe het leven in de zeventiende en achttiende eeuw was voor gewone Amsterdammers op en rondom het IJ. Samen met zijn foxterriër Dolly wandelt hij rond in zijn onderzoeksgebied.

Koos de Wilt

In 2022 promoveerde Bob Pierik op het stadsleven in Amsterdam in de zeventiende en achttiende eeuw. Vorig jaar verscheen ook zijn boek *Zo veel leven voor de deur* over het leven van Amsterdammers. Hierin schreef hij onder andere over hoe aanwezig vrouwen waren in het straatleven en hoeveel meer bewegings- en handelingsvrijheid zij hadden dan vrouwen in andere landen. En eveneens in vergelijking met de negentiende eeuw. Daarnaast beschrijft de historicus hoezeer het leven zich op straat afspeelde, vaak direct voor het huis. Pierik: ‘Binnen stond bijna voortdurend in verbinding met buiten en de deur stond meestal open, eigenlijk zoals te zien is op de doorkijkjes van schilders als Pieter de Hooch en Samuel van Hoogstraten.’

In grote steden als Amsterdam ontstond in de zeventiende eeuw zoiets als wat wij tegenwoordig de middenklasse noemen, zo stelt Pierik op het terras van café-restaurant Hannekes Boom. Hij gaat voor het Dr. Ernst Crone Fellowship van

Het Scheepvaartmuseum dieper in op de blauwe geschiedenis van Amsterdam in de vroegmoderne tijd en – zoals hij het noemt – het alledaags gebruik van het IJ als stedelijke ruimte. Het leven dus van gewone Amsterdammers rondom het huidige museum. Met foxterriër Dolly maakt de historicus een wandeling door zijn onderzoeksgebied. Hij begint bij Hannekes Boom. ‘Tot in de negentiende eeuw was hier onder die naam een van de slagbomen waarmee de stad ’s nachts werd afgesloten van het IJ’, zegt hij bij een kop koffie in de zon. ‘De stad was om militaire, symbolische en fiscale redenen ommuurd, maar aan de kant van het IJ liep geen muur, maar een palenrij in het water. Er was in die tijd dus echt zoiets als binnen en buiten de stad. Hier, bij de toegangsboom, speelde zich van alles af, ook de relletjes en de smokkel. Feitelijk was het een slagboom in het water, met een huisje erbij. Daar werden de landelijke belastingen op goederen geheven, inkomsten waarmee de nationale defensie werd gefinancierd. Vooral de oorlogsschepen van de admiraliteit.’



Bob Pierik licht toe hoe de stad om militaire, symbolische en fiscale redenen was ommuurd



Bob Pierik en Koos de Wilt in gesprek bij Hannekes Boom

Scheepskameel

Hij wandelt de Commandantsbrug over naar wat in 1655's Lands Werf werd genoemd en waar nu, in een begin twintigste-eeuws marinegebouw, restaurant Scheepskameel zit. Pierik: ‘De naam Scheepskameel verwijst naar de houten drijvers waarmee grote schepen vanaf de achttiende eeuw tijdens eb de ondieptes van het Marineterrein konden bereiken. Heel grote schepen konden hier anders niet komen door het ondiepe Pampus, ook VOC-schepen niet. Je moet je voorstellen dat in die tijd goederen vanuit de hele wereld binnenkwamen bij Texel en herhaaldelijk werden overgeladen naar steeds kleinere schepen voordat ze hier in de IJhaven aankwamen. Uiteindelijk werden de goederen dan door slepers, via een slede achter een paard, naar een huis of winkel gebracht.’



Het Marineterrein werd vanaf 1655 gebruikt door de Admiraliteit van Amsterdam en later door haar opvolger, de Koninklijke Marine

‘Waar je nu naar NEMO en Het Scheepvaartmuseum kijkt, moet je een spectaculair woud hebben gezien van masten van grote en kleinere schepen’

Pierik loopt tussen de gebouwen op het Marineterrein door. ‘Daar in het IJ, waar nu het Oostelijk Havengebied ligt, is in de negentiende eeuw een dijk aangelegd, en daarachter later het Java-eiland, maar voor die tijd keek je alleen uit over water. In een achttiende-eeuwse getuigenis duikt deze plek op als een locatie waar mensen speciaal naartoe gaan als uitje, om schepen te bekijken. Ze keken uit op de grote admiraliteitsschepen en 's Lands Zeemagazijn, de Oosterkerk en de bolwerkmolen. Een prachtig gezicht moet dat zijn geweest! Waar je nu naar NEMO en Het Scheepvaartmuseum kijkt, moet je een spectaculair woud hebben gezien van masten van grote en kleinere schepen.’

Schuitenvoerders

Wat onderzoekt Pierik eigenlijk bij Het Scheepvaartmuseum? ‘De notariële akten die ik gebruik, worden ook vaak door maritiem historici geraadpleegd om de scheepvaart te onderzoeken. Ik gebruik ze om de maritieme geschiedenis in de stad te beschouwen. Ik ben op zoek naar het alledaags gebruik van de stedelijke ruimte hier. Uit een notariële getuigenverklaring heb ik bijvoorbeeld het verhaal opgedoken over een rol tabak op een schip waarbij niet duidelijk was van wie die was. Een scheepskok ging met wat maten ermee de stad in, verkocht die rol daar en ging er een avond van zuipen, waarna de rest van de bemanning woedend werd. Ik beschrijf



Wandeling over de pier achter Het Scheepvaartmuseum

dit gebied dus als plek waar mensen echt leefden en werkten. Daar krijg ik toegang toe doordat ik, anders dan onderzoekers vroeger, systematischer mijn weg kan vinden in de inmiddels gedigitaliseerde archieven van bijvoorbeeld de vele getuigenverklaringen. Ik ga nu als fellow nader onderzoeken welke rol het Zeemagazijn speelde in het leven van mensen in de buurt. De kaarten, prenten, tekeningen en schilderijen uit de collectie van Het Scheepvaartmuseum zijn een geweldige bron om het havenfront in beeld te krijgen. Wij kennen schuitenvoerders bijvoorbeeld vooral als anonieme figuurtjes op schilderijen. Ik probeer ze meer tot leven te brengen.’

De historicus wandelt het ommuurde Marineterrein af en de Kattenburgerstraat op richting Het Scheepvaartmuseum. Op de kop van het Kattenburgerplein wijst hij naar de panden die daar al sinds de zeventiende en achttiende eeuw staan. ‘Daarachter is er inmiddels veel twintigste-eeuwse nieuwbouw, maar eerder stonden daar de woonhuizen van scheepstimmerlieden. Het was echt een eigen buurt, die een beetje los van de stad lag. Er woonden arbeiders met een sterk eigen buurtgevoel die, opvallend genoeg, vaak Oranjegezind waren. Dat had er waarschijnlijk mee te maken dat de Oranjes de leiding hadden over de oorlogsvloot en dus het werk hier brachten. Er was ook wel het geloof dat deze Oranjes de zogenaamd corrupte stadselite in toom zouden houden.’



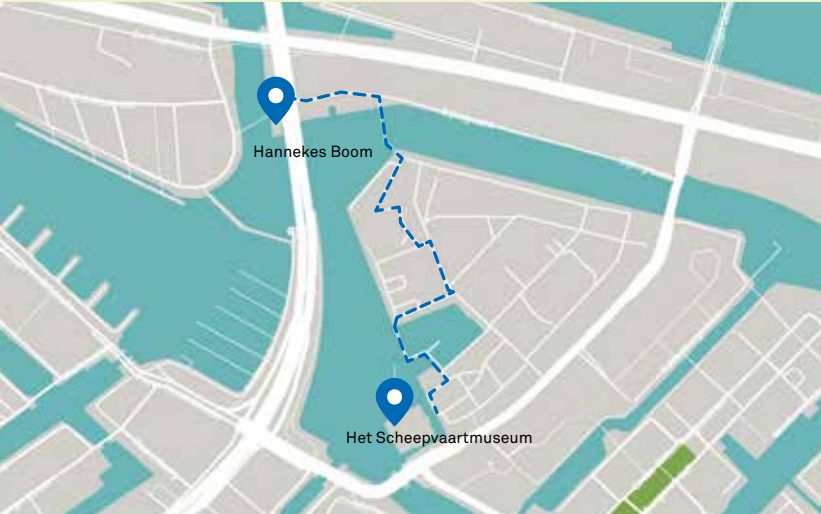
Uitzicht over het water waar vroeger duizenden masten te zien waren

Amsterdamse vrouwen

Hoe ging het in die tijd met de Amsterdammers? ‘Het oude verhaal is dat na de zeventiende eeuw de economie instortte. Dat is niet helemaal waar. De unieke economische positie van de Republiek was dan misschien wel voorbij, maar het was nog wel een land met een stevige economie. Er bestond alleen wel een enorme kloof tussen de bovenste 1 procent en de rest.’ Pierik neemt de bocht om Het Scheepvaartmuseum en kijkt uit over de OBA, het conservatorium en het hoofdkantoor van Booking.com. ‘Vroeger had je hier alleen zicht op het IJ, op de duizenden masten en palen in het water waarop ook herbergen waren gebouwd. Daar overnachtten scheepslui als de stad om een uur of negen dichtging, afhankelijk

‘De kaarten, prenten, tekeningen en schilderijen uit de collectie van Het Scheepvaartmuseum zijn een geweldige bron om het havenfront in beeld te krijgen’

van het seizoen. Dit was het uitzicht van Michiel de Ruyter, die daar op de Buitenkant, tegenwoordig de Prins Hendrikkade, woonde. Maar het was niet alleen het dagelijks uitzicht van de elite, maar ook van de honderden schuitenvoerders die er dag in dag uit rondvoeren. Ik doe onderzoek naar de gewone mensen, zoals de vrouwen die we op schilderijen zien en die hun was deden in het IJ. Ik heb aanwijzingen dat ze dat ook echt deden en niet door de schilder erop waren gezet omdat het er leuk uitzag. Hier werd een soort voorwas gedaan met het brakke water om het ergste vuil uit de kleren te wassen. Vrouwen hadden een bijzondere plek in het Amsterdam van die tijd. Reizigers hadden het er wel over dat de Nederlandse vrouwen altijd maar bezig waren – met handelen en zelfs met zeilen. De mannen zijn de hele dag maar dronken, zo schreven ze. Daarom zijn de vrouwen ook zo assertief in die verhalen. En misschien was dat ook wel waar’, lacht Pierik.



De wandeling door het onderzoeksgebied van Bob Pierik



Woonhuis Michiel de Ruyter aan de Prins Hendrikkade vanaf 1655

De *Vrouw Maria*: scheepswrak met gezonken meesterwerken

Op 9 oktober 1771 zonk het Nederlandse schip *Vrouw Maria* vlak bij het eiland Jurmo (in de Nauvo-archipel in het huidige Finland). Aan boord bevond zich een bijzondere collectie werken van Hollandse meesterschilders. Tot op de dag van vandaag blijven het schip en haar verloren gewaande lading intrigeren, zowel op archeologisch als op kunsthistorisch vlak.

Tom Nouwen

Geheime vracht

Op 23 september 1771 liep kapitein Reynoud Lourens het tolhuis van Helsingør (Denemarken) binnen. Kort daarvoor was hij met het snauwschip *Vrouw Maria* de Sont binnengevaren. De snauw was een Europees vrachtschip met twee masten, dat van de zestiende tot negentiende eeuw werd gebruikt. De term is afgeleid van het woord *snau* (snavel) en verwijst naar de scherpe boeg van het schip. Alle schepen die door de Sont voeren, moesten tol betalen en Lourens kwam dan ook zijn bijdrage aan de Deense schatkist leveren. Zijn bijdrage – zo'n 1 à 2 procent van de waarde van de scheepslading – was aanzienlijk. Het ruim van het schip was gevuld met kostbare goederen voor de Russische elite, zoals suiker, tabak en koffie, kleurstoffen en prachtige geweven stoffen uit de Nederlanden. Toch vielen deze kostbare goederen in het niet bij de geheime vracht die in het ruim verborgen lag. Het schip vervoerde namelijk ook meesterwerken van Hollandse schilders als Gerard Dou (1613–1675), Philips Wouwerman (1619–1668) en Paulus Potter (1625–1654). De werken waren bestemd voor de kunstcollectie van Catharina de Grote, de tsarina van Rusland. Over dit deel van de lading hoefde Lourens gelukkig geen tol te betalen. Aan het geld van zijn gelijken kwam de Deense vorst niet. De kunstwerken werden een aantal maanden eerder aangeschaft op de veiling van de befaamde collectie van Gerrit Braamcamp, maar kwamen nooit in Sint-Petersburg aan. Op 3 oktober 1771 belandde het schip in een storm en raakte zwaar beschadigd. Het zonk zes dagen later, waarbij een groot deel van de lading verloren ging.



Gerrit Groenewegen, *Een snauwschip*, 1789, prent. A.0149(0097)

Dr. Christian Ahlström vond de zogenaamde scheepsverklaring: een uittreksel uit het logboek van het schip en een lijst met de spullen die werden geborgen

De internationaal vermaarde kunstcollectie van Gerrit Braamcamp

Braamcamp was een Nederlandse koopman en kunstverzamelaar uit de achttiende eeuw. Hij handelde onder andere in hout, sterke drank en scheepsbouwmaterialen en was een van de meest vermogende Amsterdammers van zijn tijd. Dankzij zijn enorme rijkdom wist hij een internationaal vermaarde kunstcollectie op te bouwen. Deze bracht hij onder in zijn huis Sweedenrijck op de Herengracht. Allerlei belangstellenden – van kunstenaars tot vorsten – kwamen van heinde en verre naar Amsterdam om de verzameling te bewonderen. In 1771 verslechterde zijn gezondheid snel, waardoor hij besloot zijn volledige collectie op 31 juli van dat jaar te verkopen in de herberg 'Het Wapen van Amsterdam'. Zelf maakte Braamcamp dit niet meer mee: op 17 juni 1771, enkele weken voor de veiling, overleed hij. Europese vorsten en edelen uit onder andere Rusland, Pruisen, Polen en Engeland stuurden tussenpersonen naar de veiling om op de topstukken te bieden.

Voor de veiling en de bijbehorende kijkdagen werd een uitgebreide veilingcatalogus gedrukt, waarin van elk schilderij een beschrijving stond. Aan de hand van de catalogus valt een aantal kavel met een maritieme link op. Bijvoorbeeld een werk van Jan Steen (1626–1679) genaamd *Het vrolijke huiswaartskeren*, nu in de collectie van het Rijksmuseum. Op dit schilderij zien we een beschonken man in de richting van een schuit geholpen worden. Een werk van Jan ten Compe (1713–1761), dat uiteindelijk in de collectie van het Amsterdam Museum is terechtgekomen, toont een grachtentafereel met de Munttoren in Amsterdam en een brug aan de rechterzijde. Op de voorgrond wordt een bootje met drie vaten voortgeboord. In de collectie van het Louvre in Parijs

is een werk van Adriaen van de Velde (1636–1672) opgenomen. Het schilderij werd op de Braamcamp-veiling gekocht door Étienne François de Choiseul (1719–1785), een Frans militair officier, diplomaat en staatsman. Na verschillende omzwervingen onder de Franse elite kwam het werk in 1784 in bezit van koning Lodewijk XVI (1754–1793). Hij liet het vervolgens in de collectie van het Louvre opnemen. Op het schilderij is een imposante koets met zes witte paarden te zien, die over het strand van Scheveningen trekt. In de koets zit vermoedelijk de jonge prins Willem (III) van Oranje, de latere stadhouder en koning van Engeland, die in 1660 tien jaar oud was. Het is eb, en het strand bruiст van het leven: bezoekers maken een wandeling, kinderen spelen, een garnalenvisser keert met zijn grote net terug naar het dorp. Op het strand is een aantal pinken te zien. Deze werken vormen slechts een greep uit de groep schilderijen met nautische thematiek die op de veiling verkocht werd. Het onderwerp was immers populair en kon niet in een vooraanstaande kunstcollectie ontbreken.

De ontdekking van het schip leidde tot verbeterde bescherming en documentatie van onderwatererfgoed in Finland en droeg bij aan de ontwikkeling van de Finse maritieme archeologie

Combinatie van archiefonderzoek en moderne techniek

De *Vrouw Maria* zelf raakte lange tijd in vergetelheid, tot dr. Christian Ahlström (1931) in de jaren zeventig van de vorige eeuw verschillende documenten over het schip ontdekte. Hij vond de zogenaamde scheepsverklaring: een uittreksel uit het logboek van het schip en een lijst met de spullen die werden geborgen. In de Diplomatica-collectie van het Zweedse Nationale Archief in Stockholm werd diplomatieke correspondentie gevonden over het schip tussen Rusland en Zweden, waartoe Finland ten tijde van de schipbreuk behoorde. Catharina de Grote wilde haar schatten terug en spoorde aan tot bergingspogingen. Met deze bronnen werd het enthousiasme onder Finse duikers om het schip te lokaliseren weer aangewakkerd.

Door een fraaie combinatie van archiefonderzoek en moderne techniek lukte het de amateurvereniging Pro Vrouw Maria in 1999 om het schip te vinden. Met behulp van de diplomatieke correspondentie werd een zoekgebied afgebakend en met een *side scan sonar*, waarmee verloren scheepslading en scheepsdelen gedetecteerd kunnen worden, bleek het mogelijk het wrak te vinden. Het werd aangetroffen op 41 meter diepte, waarna het Finse Maritiem Museum het onderzoek, als aangewezen verantwoordelijke voor het Finse onderwatererfgoed, overnam.

Het wrak ligt binnen een speciaal beschermingsgebied, waar duiken en ankeren zonder vergunning verboden zijn. De ontdekking van het schip leidde tot verbeterde bescherming en documentatie van onderwatererfgoed in Finland en droeg bij aan de ontwikkeling van de Finse maritieme archeologie. Sinds de vondst is het wrak meerdere keren onderzocht. In 2000 begon het Finse Maritiem Museum met veldonderzoek. Het wrak bleek ongeveer 26 meter lang en 7 meter breed, de masten zijn 22 tot



Catalogus van de veiling van de Braamcamp-collectie, 1771, Universiteitsbibliotheek Gent

24 meter hoog. Tussen 2001 en 2004 vergrootte het door de EU gefinancierde MoSS-project (*Monitoring of Shipwreck Sites*) het inzicht in de toestand van het wrak. Hierbij werd voor het eerst een 3D-model van het schip gemaakt. Het Oostzeewater biedt daarnaast een gunstige omgeving om houten schepen in situ (op de vondstplaats) te bewaren, zodat het wrak voorlopig in relatief goede staat blijft.

De *Vrouw Maria* en de schilderijen in het ruim blijven intrigeren. Juist omdat we niet weten hoe de werken eruit hebben gezien, kunnen we onze fantasie de vrije loop laten. Verschillende Nederlandse creatievelingen en meesterschilders zijn, met deze fantasie als belangrijkste houvast, voor het tv-programma *Gezonken Meesters* aan de slag gegaan om de verloren werken na te maken. De winnende werken werden een maand lang tentoongesteld in Het Scheepvaartmuseum. Wellicht zijn ook de originele werken ooit weer in een museum te zien. Het was in de achttiende eeuw namelijk niet ongebruikelijk om schildersdoeken op te rollen en waterdicht in loden kokers te verpakken. Tot er een volledige archeologische opgraving van het schip is geweest, blijft de staat van de lading dan ook een fascinerend mysterie.



Pagina 18 uit de Braamcamp-catalogus, Universiteitsbibliotheek Gent



Jan ten Compe, *De Munttoren gezien van het Singel*, 1751, schilderij, Amsterdam Museum. SA 562

Het onvertelde verhaal van Soerdie

Interview met Sarojini Lewis

In de tentoonstelling *Stilte van de Zee: Een spoor van Soerdie* kruipt kunstenaar en onderzoeker Sarojini Lewis in de huid van Soerdie, de eerste vrouwelijke ‘contractarbeider’ die van India via Barbados naar Suriname werd verscheept. ‘Ik voelde dat ik haar verhaal moest vertellen.’

Maartje Visser

Even waan je je in 1868. Je reist mee met de vrouw die, samen met zoveel anderen, aan boord stapt van een schip dat hen naar Suriname zal brengen. Vervolgens sta je naast haar, op de Surinaamse suikerrietplantage waar ze, zo bleek, onder afschuwelijke omstandigheden moest werken. Je krijgt een beeld van haar herinneringen aan India, die wel steeds meer vervagen. In de tentoonstelling brengt kunstenaar Sarojini Lewis het leven van Soerdie, de eerste vrouwelijke 'contractarbeider', voor het voetlicht.

De tentoonstelling is de derde in een reeks 'Atlantische Vensters' bij de tentoonstelling *Schaduwen op de Atlantische Oceaan*. In een Atlantisch Venster reflecteren hedendaagse kunstenaars op de tentoonstelling en op de manier waarop het koloniale verleden nu nog doorwerkt in het gebied rond de oceaan. Met *Stilte van de Zee: Een spoor van Soerdie* bekijkt Lewis de koloniale geschiedenis vanuit een vrouwelijk perspectief.

Kennismaken met Soerdie

Het was in de Koninklijke Bibliotheek (KB) in Den Haag dat Lewis, die naast kunstenaar ook onderzoeker is, voor het eerst kennismakte met Soerdie. Ze deed er onderzoek naar zogenoemde 'contractarbeiders': arbeidskrachten die in China, India en Indonesië werden geworven – vaak onder valse voorwendselen – om op de plantages in Suriname te gaan werken. Na de afschaffing van de slavernij op 1 juli 1863 zaten de Surinaamse plantage-eigenaren met een tekort aan arbeidskrachten. De 'contractarbeiders' moesten dat oplossen. Het werk op de plantages was zwaar, en de arbeiders kregen nauwelijks betaald. Terugkeren naar hun geboorteland was voor de meesten onmogelijk. Ze zouden voor altijd in Suriname blijven.

‘Op de plantages was de geschiedenis duidelijk voelbaar’

‘Dat Soerdie dit allemaal heeft moeten doorstaan, greep me aan. Zij, een vrouw en moeder, deed dat loodzware werk op de plantage en moest ook nog eens voor haar kinderen zorgen. De kans is groot dat ze zelfs op de plantage werkte terwijl ze zwanger was, of net was bevallen.’ Lewis, kort voor haar kennismaking met Soerdie zelf moeder geworden, zag in Soerdie een voorbeeld van vrouwelijke kracht. Bovendien is er een parallel met haar eigen familiegeschiedenis: Lewis' Hindostaanse voorouders werkten op de Surinaamse plantage Mariënborg.

Suikerriet kappen in de brandende zon

‘Ik kreeg een heel sterke wens haar geschiedenis uit te diepen, haar verhaal moest ik vertellen. Ik wilde me in Soerdie verplaatsen. Om dat te kunnen doen, moest ik op de plekken zijn waar zij heeft geleefd en gewerkt. Daarom ben ik drie keer naar Suriname gereisd.’ Tijdens haar reizen bezocht de kunstenaar verschillende plantages.



‘Ontzettend beladen plekken. De geschiedenis was heel duidelijk voelbaar. De suikerrietmolens die nog altijd op de plantages staan (gebruikt om het sap uit suikerriet te persen, red.) werkten voor mij als portaal naar het verleden. Zodra ik het koude, robuuste ijzer van zo’n molen aanraakte, was het of ik werd meegezogen naar het verleden.’

Het was niet alleen de energie die Lewis aangreep, de bezoeken aan de plantages maakten ook duidelijk hoe zwaar het werk moet zijn geweest. ‘In de enorme hitte was het voor mij zo nu en dan al uitdagend om gewoon rond te lopen met mijn foto- en videoapparatuur. De ‘contractarbeiders’ stonden dag in, dag uit in die brandende zon suikerriet te kappen. Zwaar werk, en bedenk dan hoe het voor

Sarojini Lewis maakte met behulp van boeken, brieven en reisverslagen uit de tijd van Soerdie een creatieve reconstructie van haar leven. Met deze manier van werken, *Critical Fabulation*, verbindt Lewis het verhaal van Soerdie met dat van haar eigen voorouders, die ook op de plantages werkten.



Zeekaart van het eiland Barbados in het Caribisch Gebied door Dirk de Vries. Onderdeel van de atlas *De Nieuwe Grootte Lichtende Zee-fakkel*, 1728. B.0032(109)2 [kaart 144]



Sarojini Lewis, *Zelfportret*, Mariënborg, 2023

Soerdie moet zijn geweest, tijdens of vlak na een zwangerschap.' Opnieuw zag de kunstenaar een duidelijke overeenkomst met haar eigen leven: 'Als ik een plantage ging bezoeken, bracht ik mijn dochter bij familie onder. Ik miste haar ontzettend, maar moest ook verder, mijn werk doen. Hoe moet dat voor Soerdie zijn geweest? vroeg ik me dan af. Miste zij haar kinderen? Maakte ze zich zorgen? Op die momenten voelde ik me nog meer verbonden met haar.'

Mysterieuze herinneringen

Vanuit die verbondenheid met Soerdie maakte Lewis een reeks zelfportretten op verschillende historische locaties. De expositie die daaruit voortvloeide, was in 2024 te zien in de KB. Voor de tentoonstelling in Het Scheepvaartmuseum

voegde de kunstenaar nieuwe werken toe. 'Ik stelde me voor dat Soerdie vaak terug zou denken aan haar tijd in India. Waar verlangde ze het meest naar terug? Zouden haar herinneringen steeds verder vervagen? Met monochrome beelden heb ik een dromerige, mysterieuze sfeer gecreëerd die het idee geeft dat je naar Soerdies herinneringen kijkt. Het contrast met de andere beelden, die haar leven op de plantages laten zien, is groot: die zijn juist hard en contrastrijk en geven de hardheid van haar bestaan weer.'

Een andere bijzondere toevoeging aan de tentoonstelling is een kaart van Barbados. De kaart is afkomstig uit een atlas uit de collectie van Het Scheepvaartmuseum en vertegenwoordigt de periode die Soerdie op Barbados doorbracht.

'Je bekijkt de kaart van Barbados ineens vanuit een nieuw perspectief'

'Kaarten als deze maakten de zeereizen mogelijk, en daarmee de kolonisatie. Maar wat ze niet laten zien, is het effect van die kolonisatie op mensen als Soerdie. Doordat deze kaart is opgenomen in de tentoonstelling, bekijk je hem ineens vanuit een heel nieuw perspectief. Dat vind ik een sterke keuze. Ik ben heel blij dat het museum ermee heeft ingestemd om de kaart op te nemen in de tentoonstelling.'

Een persoonlijke tentoonstelling

Het maken van de tentoonstelling heeft Lewis veranderd, vertelt ze. 'Mijn reizen naar Suriname en de plantages gaven me veel nieuwe inzichten over het leven van tot slaaf gemaakten en "contractarbeiders". Over de vrouwen in die tijd en dus ook over mijn eigen voormoeders. Het is een heel persoonlijke tentoonstelling geworden.' Ze hoopt dat bezoekers net als zichzelf gegrepen worden door dit vrouwelijke perspectief op het kolonialisme. 'Dat Soerdie hen inspireert, zoals ze mij heeft geïnspireerd.'

De tentoonstelling is ontworpen door Edwin van Gelder van mainstudio



Museum van jou

Bezoekers aan het woord

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

Sanne Bosselaar



Frank & Margreet

'Ik kom zo'n twee keer per jaar in Het Scheepvaartmuseum', vertelt Margreet. 'Ik vind het leuk om met verschillende mensen te komen. Dan kijk je ook iedere keer weer met een andere blik. Laatst was ik met mijn zoon, toen hebben we bijna alle tentoonstellingen bekeken. Hij is werktuigbouwkundige en let weer op andere dingen dan ik.'

Vandaag is ze met Frank in het museum. Hij was er jaren geleden weleens geweest met zijn vriend, de oom van Margreet. Zijn vriend is inmiddels overleden, maar Frank en Margreet gaan nog geregeld een dagje met elkaar op stap. 'Margreet woont in Wassenaar, ik in Alphen aan den Rijn.

We hebben er echt een dagje Amsterdam van gemaakt.' Ze zijn eerst naar Het Scheepvaarthuis (nu Grand Hotel Amrâth) geweest. 'Daar hebben we een heel interessante rondleiding gehad, en dat combineren we met een bezoek aan de tentoonstelling *Schaduwen op de Atlantische Oceaan*. Wát een mooie tentoonstelling is dat.'

'Als je een rondvaart door de stad maakt, dan zie je het prachtige museumgebouw liggen', zegt Margreet. Frank vult aan: 'De scheepsreplica die buiten aan de steiger ligt trekt aan en maakt nieuwsgierig. Maar de binnenkant is ook zeker de moeite waard. Die ademt sfeer en geschiedenis.'



Dolly, Dorus & Maarten

'We wonen in Amsterdam, maar komen eigenlijk nooit in Het Scheepvaartmuseum', vertelt Dolly terwijl Maarten achter Dorus aan door *Het verhaal van de walvis* loopt. 'We gaan in het weekend vaak naar dezelfde speeltuin, of ergens een rondje lopen. Maar vandaag hadden we zin in iets nieuws.'

Voordat ze naar de walvistentoonstelling kwamen, zijn ze al bij Dorus' bijna-naamgenoot *Duiker Doris* geweest, en op het VOC-schip *Amsterdam*. 'We hadden Dorus beloofd dat we op een boot gingen. Maar dit heel grote schip was voor een tweejarige toch nog niet helemaal herkenbaar als een boot. Hij was dus een beetje teleurgesteld.'

Maar nu rent Dorus vrolijk op zijn sokken door *Het verhaal van de walvis*. 'We hadden gehoord dat Het Scheepvaartmuseum een goed uitje was met kleine kinderen, en dat is het inderdaad'.

Kai



Kai is naar het museum gekomen voor de opening van het nieuwe Atlantisch Venster. 'Ik zit in de WhatsApp-groep 'Masala Movement', met allemaal mensen die zich bezighouden met Hindostaanse en Indiase cultuur. In de appgroep werd gedeeld dat deze opening er was. Ik heb wat vrienden meegevraagd en samen hebben we er een dagje museum van gemaakt.'

Kai herkent veel tijdens de opening en in de tentoonstelling. In het openingsprogramma zat een dansperformance met Bharata Natyam, een klassieke Zuid-Indiase dansstijl. 'Ik beoefen deze

stijl zelf ook, dus ik herkende elementen hieruit. Ook de plantage die Sarojini Lewis in de tentoonstelling laat zien, gaf veel herkenning. Ik ben daar zelf een half jaar geleden ook geweest.'

Kai geeft aan dat hij blij is dat Het Scheepvaartmuseum ook dit soort thema's aansnijdt. 'Voor mensen uit de gemeenschap zal het meeste wat in deze tentoonstelling te zien is, niet nieuw zijn. Maar voor het grote publiek biedt het waarschijnlijk veel nieuwe kennis en inzichten. Maar ook ik heb nog wel wat bijgeleerd vandaag, hoor.'

Paloma & Lotte



Paloma is vandaag voor het eerst in Het Scheepvaartmuseum. Lotte was al eens eerder geweest, tijdens een evenement. Vandaag zijn de vriendinnen speciaal gekomen voor de tentoonstelling *Schaduwen op de Atlantische Oceaan*.

'Een heel mooie tentoonstelling. Vooral de zwart-witfoto's van Atong Atem vond ik adembenemend', zegt Paloma. 'Je wordt er echt in gezogen.'

Hoewel ze voor deze tentoonstelling kwamen, hebben ze ook een groot deel van de rest van het museum bekeken. 'We zijn bij het Atlantisch Venster over Soerdie geweest. En we hebben de vaste tentoonstellingen *Cartografie* en *Republiek*

aan Zee bezocht', vertelt Lotte. 'Ik kende de geschiedenis van het gebouw wel zo'n beetje. Wat ik niet wist, was dat er echt grote schepen helemaal tot bij het huidige Scheepvaartmuseum voeren. Dat zag ik nu op de schilderijen in *Republiek aan Zee*.'

Paloma, die niet uit Nederland komt, vond het vooral leuk om in het museum wat dieper in de Nederlandse geschiedenis te duiken. 'Interessant om te zien hoe het museum nu naar koloniaal verleden kijkt en dat deze geschiedenissen erkend worden.'

FELLOWSHIPS

Het Scheepvaartmuseum stimuleert 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 (bijna) afgestudeerde masterstudenten. We praten je graag bij over de lopende onderzoeken en de jaarlijkse Fellowshipsmiddag.

Wat zeggen portretten van de echtgenotes van hoge zeelieden over hun eigen rol en status?

Anne-Linde Ruiter



Foto's: Almicheal Fraay

In 1657 keerde kapitein Willem van der Zaan triomfantelijk terug van de Middellandse Zee. Hij had twee Franse kaperschepen veroverd, waaronder het oorlogsschip *Chasseur*. Als beloning kreeg hij zijn eerste gouden ereketting met penning van de Staten-Generaal, een groot eerbetoon. Vermoedelijk besloot Van der Zaan kort daarop een gezamenlijk portret te laten maken met zijn echtgenote, Agatha van der Eijck. Het zit namelijk vol verwijzingen naar zijn meest recente overwinning, zoals diezelfde ereketting die hij draagt en het Italiaanse landschap en de oorlogsschepen op de achtergrond. Dit portret diende onmiskenbaar ter viering van het succes. Daarom is het bijzonder dat zijn vrouw zo prominent is afgebeeld, met de blik gericht op ons toeschouwers. Haar aanwezig-

heid roept de vraag op: was het dubbelportret ook bedoeld om haar bijdrage te vieren?

Het was al bekend dat portretten van admiralen en kapiteins vaak verwijzen naar hun rol op zee, bijvoorbeeld door toevoeging van schepen op de achtergrond – zoals bij Van der Zaan – of objecten als globes en kaarten. Interessant is dat soms ook hun echtgenotes werden afgebeeld, in dubbelportretten of op zelfstandige portretten. Agatha van der Eijck is zeker niet de enige. Als Warnsinck Fellow onderzocht ik het mogelijke verband tussen de status van zeventiende-eeuwse admiraals- en kapiteinsvrouwen zoals zij en de beeldtaal van hun (dubbel)portretten. Over de betekenis van deze schilderijen – bijvoorbeeld of er verwijzingen in zitten naar de rol van de vrouwen in het admiraliteitsbedrijf – is minder bekend.

Uit mijn onderzoek is gebleken dat veel dubbelportretten inderdaad verwijzingen bevatten naar het admiraliteitsbedrijf, maar dat dit slechts geldt voor enkele zelfstandige portretten van admiraals- en kapiteinsvrouwen. Die waren bijna altijd bedoeld als pendants, dus om naast de portretten van hun man te hangen. Deze vrouwen speelden een belangrijke rol tijdens de afwezigheid van hun man: zij bestierden zelfstandig het huishouden, verzorgden de boekhouding en regelden bovendien de bevoorrading van het schip van hun echtgenoot. Voor tijdgenoten die deze portretten in een woning zagen hangen, moet de rol van de vrouw als onmisbare schakel in het admiraliteitsbedrijf direct duidelijk zijn geweest.

Herinnering en hervertelling: Schwenkfelder vluchtelingen op weg naar Pennsylvania (1726-1734)

Sander Rooijackers



Als Warnsinck Fellow onderzocht ik de afgelopen maanden het vijftien pagina's tellende *handschrift Reisbeschrijving van Haarlem tot Philadelphia in Pensilvaniën*. In dit verslag beschrijven de drie Schwenkfelder broers Georg, Christoffel en Melchior Scholtze het leven aan boord tijdens de overtocht. Hoewel toegeschreven aan deze drie Duitse broers, is dit Nederlandstalige manuscript vermoedelijk een vroeg-negentiende-eeuwse vertaling van de hand van de Westzaanse doopsgezinde predikant Hendrik van Gelder (1737–1808), gebaseerd op een Duitstalige brief die de Scholtzes in 1734, direct na hun aankomst in Philadelphia, naar Europa verzonden. Die brief diende om in Silezië (en Saksen) achtergebleven familie en vrienden – en mogelijk ook Haarlemse families die hen bij hun vlucht ondersteund hadden – in te lichten over het verloop van hun reis sinds hun laatste tussenstop in Haarlem.

In juni 1734 stapten zo'n 180 Duitse vluchtelingen in Rotterdam aan boord van het Britse migrantenschip de *St. Andrew Galley*. Hun bestemming was de havenstad Philadelphia, in de Britse kolonie Pennsylvania in Noord-Amerika. Deze vluchtelingen stonden bekend als Schwenkfelders: dissidente christenen uit Silezië (nu in Polen) die de controversiële leer volgden van de zestiende-eeuwse theoloog Caspar Schwenckfeld von Ossig (1489–1561). In 1726 waren ze met financiële hulp van enkele Haarlemse families op de vlucht geslagen voor religieuze vervolging door de katholieke Habsburgse keizer. Toen geen enkele Europese mogendheid bereid bleek hun langdurig asiel te bieden, bleef alleen een overzeese koloniale bestemming over. Het werd Pennsylvania.

Inhoudelijk komt het Nederlandstalige verslag in grote lijnen overeen met de tot nu toe enige andere bekende versie van het verslag van Christoffel Scholtze (1718–1789) over deze zee-reis, dat Scholtze zelf ruim dertig jaar na dato publiceerde in zijn geschiedwerk *Erläuterung für Herrn Caspar Schwenckfeld* (1771). Toch biedt de Nederlandstalige versie belangrijke nieuwe inzichten over de overtocht en de Schwenkfelder herinneringscultuur eromheen. Uit vergelijkend onderzoek tussen de Nederlands- en de Duitstalige versie blijkt dat Scholtze bepaalde gebeurtenissen die zich in 1734 aan boord hadden voorgedaan, schrapte of anders beschreef in zijn werk in 1771. Steevast gaat het om aangrijpende gebeurtenissen aan boord: gruwelijke details over ziektebeelden, sterfgevallen en vechtpartijen. Voor migrantengemeenschappen in Pennsylvania vertegenwoordigt de zeereis van de Oude naar de Nieuwe Wereld een cruciaal moment in de identiteitsvorming als gemeenschap. Daarmee biedt onderzoek naar de redactionele keuzes van Scholtze belangrijke inzichten in hoe vluchtelingen in achttiende-eeuws Pennsylvania de herinnering aan die overtocht opnieuw vormgaven.

Voor migrantengemeenschappen in Pennsylvania vertegenwoordigt de zeereis van de Oude naar de Nieuwe Wereld een cruciaal moment in de identiteitsvorming als gemeenschap



Fellowshipsmiddag 2025

Een geslaagde Fellowshipsmiddag

Suze Zijlstra

Eind februari vond in Het Scheepvaartmuseum de jaarlijkse Fellowshipsmiddag plaats. Deze middag genoot altijd al veel belangstelling, maar was nooit eerder zo goed bezocht. Er waren zeker 120 aanwezigen. Maar liefst vijf Prof. J.M.C. Warnsinck Fellows presenteerden hun onderzoek, en er was een lezing van de Dr. Ernst Crone Fellow Bob Pierik. Het Warnsinck Fellowship ondersteunt onderzoekers die (bijna) een master hebben afgerond, het Crone Fellowship is aan te vragen door gepromoveerde onderzoekers. Met de fellowships wordt onderzoek mogelijk gemaakt. De beurzen ondersteunen ontwikkeling van talent in het maritiem-historische onderzoeksveld.

Inhoudelijk was het een gevarieerde middag: van de manier waarop het IJ gebruikt werd als stedelijke ruimte, tot zeventiende-eeuwse portretten van kapiteinsvrouwen, van muiterij op de *Nyenburgh* en beelden van vroegmodern Marokko, van Silezische vluchtelingen tot een twintigste-eeuwse walvisvaarder in het ijs.

Deze inhoudelijke variëteit is kenmerkend voor het Fellowshipprogramma van Het Scheepvaartmuseum, dat al sinds 2007 onderzoekers steunt door studie van objecten uit de museumcollectie mogelijk te maken. Zij dienen zelf een voorstel in, waardoor er vanuit heel diverse hoeken naar de collectie wordt gekeken. Fellowshipsonderzoek is

dan ook een rijke aanvulling op het onderzoek dat medewerkers van Het Scheepvaartmuseum zelf naar de collectie doen. Komend jaar verwacht het museum de vijftigste fellow te verwelkomen.

De Fellowshipsmiddag werd afgesloten met een feestelijke presentatie van het boek *Redden op de rede. Redden in het Waddengebied in de 18^e eeuw*, het resultaat van de studie die Gwen Lemmers als Rien Meppelink Fellow uitvoerde in het museum. Het boek werd overhandigd aan de heer Meppelink, die dit bijzondere eenmalige fellowship mogelijk maakte. Op pagina 70 is een interview met de auteur Lemmers te lezen, waarin zij meer vertelt over haar onderzoek *Redden op de rede*. Ook op andere manieren kan het programma worden ondersteund: leden van de Fellowshipskring dragen extra bij aan onderzoek, en worden uitgenodigd voor speciale bijeenkomsten rond onderzoek en tentoonstellingen.

Suze Zijlstra is onderzoekconservator en coördinator van het Fellowshipprogramma bij Het Scheepvaartmuseum.

Word lid van de Fellowshipskring en maak het onderzoek naar de maritieme geschiedenis en de collectie mogelijk.



Nieuwe inzichten in de zeventiende-eeuwse verhouding Nederland-Marokko

Merle van Lier



Cartografie als visuele cultuur

Kaarten en atlassen vormden – en doen dat in feite nog steeds – een essentieel onderdeel van de Nederlandse (visuele) cultuur. Ze dienden uiteraard als navigatiehulpmiddel, maar ook om nieuws uit de hele wereld in perspectief te plaatsen en om te leren over verre landen en mensen. Cartografen en uitgevers beperkten zich daarom niet tot het zo accuraat mogelijk op papier natekenen van de wereld, maar verwerkten bepaalde boodschappen in hun werk. Daardoor gaat er veel meer achter een kaart en een atlas schuil dan misschien op het eerste oog lijkt. Dat maakt ze heel nuttig om bijvoorbeeld de Nederlands-Marokkaanse betrekkingen te bestuderen. Hoe keken Nederlanders naar Marokko en welke rol speelden kaarten en atlassen hier precies in?

Kaarten en atlassen dienden uiteraard als navigatiehulpmiddel, maar ook om nieuws uit de hele wereld in perspectief te plaatsen en om te leren over verre landen en mensen

In 1610 speelt zich een historische gebeurtenis af. Na jaren van lobbyen wordt het eerste verdrag tussen de Nederlandse Republiek en de Marokkaanse sultan gesloten. De handtekeningen markeren een belangrijk moment in zowel de Nederlandse als de Marokkaanse geschiedenis. Het levert een complexe relatie op. Zeerovers en kapers die opereren vanaf de Noord-Afrikaanse kust, zetten de relaties op scherp en wederzijds onbegrip bemoeilijkt pogingen tot toenadering.

Deze periode is al vaker onderzocht, maar vooral vanuit diplomatiek oogpunt. De verslagen van consuls en gezanten staan in die onderzoeken centraal. Visuele bronnen, zoals kaarten en atlassen, worden vaak over het hoofd gezien, terwijl ze een schat aan informatie bevatten.

De collectie van Het Scheepvaartmuseum bevat verschillende bijzondere, prachtig versierde kaarten en atlassen. Onbekend zijn deze bronnen zeker niet, maar vaak worden ze bestudeerd met technologische vragen in het achterhoofd. Door andere vragen te stellen, kom ik in mijn onderzoek tot nieuwe inzichten over de Nederlands-Marokkaanse betrekkingen in de zeventiende eeuw. Wat mij meteen ook dichtert bij het Nederlandse wereldbeeld uit die tijd brengt.

In mijn Warnsinck Fellowship onderzoek ik de teksten in atlassen, de decoraties en afbeeldingen van een kaart en de ontstaansgeschiedenis van het cartografische materiaal. Ik leg verbindingen met andere soorten bronnen, zoals reisverslagen en kostuumboeken, om overeenkomsten tussen bronnen te ontwaren. Dat leidt tot beter begrip van de Nederlandse beeldcultuur en werpt bovendien nieuw licht op de zeventiende-eeuwse relaties tussen Nederland en Marokko. Mijn onderzoek bouwt voort op de bevindingen uit mijn master-scriptie aan de Universiteit Leiden. Nu duik ik dieper in de bijzondere cartografische bronnen die Het Scheepvaartmuseum rijk is.

De zee in kaart

Hoe worden zeekaarten gemaakt?

De afgelopen maanden is hard gewerkt aan *De zee in kaart*. Deze tentoonstelling komt op de plek van *Cartografie & Curiosa*, een expositie die vanaf 2019 aan de oostkant van het museum heeft gestaan. Het Scheepvaartmuseum wil graag een gevarieerd aanbod brengen met selecties uit de belangrijke collectieonderdelen van het museum. Maar de directe aanleiding voor de vernieuwing was een andere. De kaarten en prenten hingen al zes jaar in de zaal. Om ze de komende jaren in goede staat te houden, moeten ze niet langer aan licht worden blootgesteld. Het was niet meer verantwoord slechts hier en daar een object te vervangen. Daarom werd besloten de tentoonstelling geheel te vernieuwen.

Diederick Wildeman



Handgekleurde, gedrukte paskaart van Europa op perkament door Willem, Pieter & Joan Blaeu, Amsterdam, 1677. S.0860(03)

Dit is een nieuwe versie van Blaeus kaart uit 1605 die werd meegegeven aan VOC-schepen en daadwerkelijk aan boord werd gebruikt. Afdrukken van passerpunten wijzen op een reis van Zeeland via Schotland naar de Canarische Eilanden.

De zee wordt al eeuwenlang in kaart gebracht. Kennis van de waterdiepten, de posities van boeien, kompasrichtingen, kustlijnen en vuurtorens geven de zeeman richting en houvast. Zeekaarten maken een gebied toegankelijk voor handel en visserij, en ook voor oorlog. De gebieden waar de belangen het grootst zijn, worden het vaakst in kaart gebracht. Kaarten en atlassen zijn een belangrijk onderdeel van de collectie van Het Scheepvaartmuseum. Het is een van de rijkste verzamelingen op dit gebied. Vaak zijn (zee)kaarten erg fraai uitgevoerd en mooi om naar te kijken. Ze zijn geliefd bij een groot publiek omdat ze sterk tot de verbeelding spreken en beelden oproepen van de oceanen vol gevaren, ondiepten en rotsen op de route.

Eerste deel: geschiedenis van de Nederlandse zeekaarten

De zee in kaart bestaat uit twee delen. Het eerste volgt de ontwikkeling van Nederlandse zeekaarten. Het begint met de vroegste kustaanzichten verrijkt

met teksten uit de zestiende eeuw, en gaat verder met de Nederlandse zeeatlassen en zeemansgidsen van onder anderen Willem Jansz. Blaeu, een eeuw later. Er zijn handschriftkaarten die in opdracht van de VOC en WIC zijn gemaakt. Dit gedeelte eindigt met negentiende- en twintigste-eeuwse kaarten van Nederland en de voormalige koloniën, plus watersportkaarten vanaf de jaren zestig. De kaarten zijn zeer verschillend in gebruik: ter voorbereiding op de reis, aan boord of juist als documentatie om de gebieden achteraf vast te leggen.

Een enkele keer wordt een uitstapje gemaakt naar andere tradities. Een bijzonder voorbeeld hiervan is een unieke stokjeskaart gemaakt op de Marshall-eilanden (in de Stille Oceaan), die wind- en zee-strömingen weergeeft. Het is een heel bijzondere kaart omdat hij uitsluitend werd gebruikt om een reis voor te bereiden. De kaart ging niet mee, maar werd in het geheugen geprint.

Tot 1800 zijn het particuliere uitgevers die zee-kaarten maken. Na de vorming van het Koninkrijk Nederland ligt door de vele oorlogen in de Franse tijd de productie van zeekaarten stil. Na het herstel van de onafhankelijkheid in 1815 wordt het veel systematischer en professioneler aangepakt. Tussen 1816 en 1850 worden onder leiding van marineofficieren de kusten en ruime kustwateren van Nederland in kaart gebracht. Er komen nauwkeurige kaarten met beschrijvingen. Als eerste krijgen de belangrijkste vaarwegen voor de scheepvaart de aandacht, daarna volgen de andere watergebieden. In 1848 geeft de Koninklijke Marine officier Van Rhijn de opdracht om alle benodigde Nederlandse zeekaarten te laten vervaardigen en actueel te houden. In 1874 wordt er formeel een aparte organisatie opgericht: de Hydrografische Dienst, als afdeling van de Koninklijke Marine. Sindsdien is deze organisatie verantwoordelijk voor het maken van Nederlandse zeekaarten van alle gebieden in en rond Nederland. Dat betreft niet alleen de zee, maar ook de ruime binnenwateren: het IJsselmeer, de Zeeuwse wateren, de Nieuwe Waterweg tot Rotterdam en het Noordzeekanaal tot Amsterdam. Tot de onafhankelijkheid geldt dat ook voor de koloniale wateren. Vooral voor het enorme eilandenrijk van Nederlands-Indië vergt dat grote inspanningen. De dienst blijft nog enige tijd na de onafhankelijkheid van Indonesië actief in het land. De voorbereiding van de kaarten en de publicatie ervan waren al in gang gezet. In 1957 verschijnt bijvoorbeeld nog de *Zeemansgids voor Indonesië* in het Nederlands.

Hoewel de nadruk in de tentoonstelling op de kaarten ligt, is er ook aandacht voor andere aspecten. Zeekaarten komen nooit alleen! Bij elke kaart

verschijnt een aparte zeemansgids die de vaar-routes helder beschrijft. De gidsen bieden cruciale informatie over belangrijke kustkenmerken: bakens, boeien en vuurtorens, ondieptes en andere gevaren. Ook de getijstromen en de omstandigheden bij verschillende weersomstandigheden komen uitgebreid aan bod. De kaart en de beschrijvingen zijn geheel op elkaar afgestemd, zodat ze altijd gelijktijdig gebruikt kunnen worden.

Tweede deel: de techniek van kaarten maken

In het tweede deel van de tentoonstelling ontdekt de bezoeker hoe de zee in kaart wordt gebracht met meetinstrumenten. Het maken van een nieuwe zeekaart is een tijdrovende, gecompliceerde en kostbare zaak, waarbij veel specialisten betrokken zijn. Dat is altijd zo geweest. Metingen op het water zijn natuurlijk cruciaal. Vóór 1800 leverden zeelieden en loodsen gegevens voor de kaarten aan de uitgevers, nadien werd en wordt dat volledig verzorgd door de Hydrografische Dienst. In de loop der tijd werden de waarnemingen en de gegevensverzameling steeds preciezer en gespecialiseerder.

De nadruk ligt op de methode zoals die tot 1960 werd gebruikt, vóór de komst van elektronische hulpmiddelen en satellietnavigatie. Voor het maken van een zeekaart wordt op het land eerst zeer nauwkeurig een basislijn uitgezet en de lengte ervan bepaald. Deze dient als uitgangspunt voor metingen vanaf boten op het water. Door op het water de hoeken te meten tussen de meetlocatie en de uiteinden van de basislijn, is de positie van de boot nauwkeurig te bepalen. Door dit op veel plaatsen te doen, kan een gedetailleerde kaart van de zeebodem worden samengesteld.



Koos Visker, model van het oceanografisch en hydrografisch onderzoekvaartuig Hr.Ms. Tydeman, 1999. 1999.0928
In tegenstelling tot gewone marineschepen zijn schepen voor waarneming en onderzoek niet grijs, maar wit geschilderd. De schepen van de Hydrografische Dienst worden daarom ook wel de 'witte vloot' genoemd.



Kaart van West-Indië door Jan Sikkema, Gerard van Keulen, Amsterdam, 1720. A.0145(211)102
Deze kaart van de gehele Caribische Zee werd tussen 1704 en 1720 gemaakt door de belangrijkste maker van zeekaarten in de achttiende eeuw: de firma Van Keulen in Amsterdam. De kaart is samengesteld door Jan Sikkema, een wiskundige die zelf waarnemingen in het gebied heeft gedaan.

Voor het maken van een goede zeekaart is inzicht in het verloop van het getij (hoog- en laagwater) van groot belang. De gebruiker moet daar immers ook rekening mee houden op zee. In de jaren vijftig van de twintigste eeuw wordt het eenvoudiger, doordat de zelfschrijvende dieptemeter in gebruik komt. Deze wordt op de zeebodem gelegd en meet de waterdruk. Daaruit is de hoogte van het water boven het instrument af te leiden, en daarmee direct de waterdiepte. De tentoonstelling bevat een schema waarin deze methode wordt uitgelegd.

Er zijn dieptemeters, getijmeters en de hoekmeet-instrumenten voor het bepalen van de positie te zien. Bij gebruik van deze instrumenten worden de meetresultaten ingetekend op een kaart en daarna overgezet op een koperplaat en gedrukt. De tentoonstelling toont de koperplaten, met ernaast de gedrukte kaart die erbij hoort. Het is bijzonder dat voor zeekaarten nog heel lang de oude techniek van gravures met koperplaten werd gebruikt. Want voor andere kaarten, illustraties en dergelijke waren al in de negentiende eeuw nieuwe methodes ontwikkeld. In 1948 werd ook voor zee-kaarten afscheid van de koperplaat genomen. De Hydrografische Dienst werkt sindsdien de platen alleen nog maar bij met nieuwe gegevens. In 1968 ging de laatste kopergraveur, H. Hoogenkamp, met pensioen.

Om de procedure duidelijk te maken is een overzicht gemaakt in tekeningen en tekst van de benodigde stappen om een zeekaart samen te stellen. Tegenwoordig wordt vanzelfsprekend uitgebreid gebruikgemaakt van plaatsbepaling via satellieten, sonarscans voor bepaling van de waterdiepte en zelfschrijvende getijmeters.

Het maken van een nieuwe zeekaart is een tijdrovende, gecompliceerde en kostbare zaak waarbij veel specialisten betrokken zijn



Dieplood van 8 kilo (touw ontbreekt), voor 1743. S.4715(22). Voor zeekaarten werd de waterdiepte gemeten met een dieplood, waarbij merken op het touw de diepte aangaven.

De zee in kaart
opent 20 juni



De tentoonstelling *Het verhaal van de walvis*
Foto's: Twycer

GEBED VOOR DE WALVIS



Foto: Sacha de Boer

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

Arita Baaijens

In de vitrine van het museum drijft een walvissoog ter grootte van een flinke vuist in een glazen pot met sterk water. Pupil en oogbol zijn opvallend klein voor zo'n majestueus creatuur, het grootste zoogdier ter wereld. Verre voorouders verruilden miljoenen jaren geleden het vasteland voor de gewichtloosheid van de zee, en sindsdien bewegen de grootste breinen ooit geschapen moeiteloos door de onderwaterwereld die onze aardbol als een blauw laagje omhult. Wat zou het oog in de vitrine hebben gezien en meegemaakt? Hoe was het om bij Groenland na een orgie van geweld door harpoenjagers aan boord te worden gehesen? Welke herinneringen flitsen op zo'n laatste moment door het moederbrein?

Het geheugen van hersenen vijf tot zes keer zo groot als de onze moet fenomenaal zijn. Walvissen zijn intelligent, sociaal, speels en talig. Kleintjes worden jarenlang vertroeteld door moeders en tantes die hun kroost liederen, routes en navigatiekunsten bijbrengen. Een dier doden, zeker zo'n intelligent en sociaal dier als de walvis, beschouwen verreweg de meeste culturen als een ingreep van jewelste in de kosmische orde. Zo'n gebeurtenis, weet ik van mijn reizen door Siberië en Papoea-Nieuw-Guinea, vraagt om rituelen – wierook, dankzegging, zuippartij – bedoeld om de verstoorde balans te herstellen.

Wandelend langs eeuwenoude schilderijen van de Nederlandse walvisjacht valt de nietigheid van harpoenjagers op. Dappere mannen in kleine boten riskeerden hun leven in de ruwe wateren rond Groenland en Spitsbergen om de industriële honger te stillen naar olie, spek, vetten en baleinen. In vitrines speur ik naar een teken van respect voor de walvis, een klein gebaar dat recht doet aan het verlies van een betekenisvol leven. Mijn oog glijdt langs indrukwekkende harpoenen, hakmessen, bijlen, een meterslange zaag en foto's van slachtpartijen op een glibberig scheepsdek. Een educatief bordje op kinderhoogte vertelt welke producten je van een walvis kunt maken. De tentoonstelling *Het verhaal van de walvis* blijkt vooral een verhaal over het economisch nut van de walvis. De walvis zelf komt niet aan het woord.

Na de Tweede Wereldoorlog raakte Nederland opnieuw in de ban van de walvisjacht. Varende fabrieken perfectioneerden het doden en verwerken van walvissen met een koelbloedigheid die mij rillingen bezorgt. Rond diezelfde tijd plaatste een Japanse walvisjager een gedenkteken voor noordkapers, een baleinwalvis, op het eiland Hokkaido. 'We hebben 26 jaar lang vanaf 1908 op walvissen gejaagd en vingten er zeker 2000', staat op de inscriptie. Ook moeders en kalveren moesten eraan

geloven. De voormalige hoofdschutter beseft dat hij onnoemelijk veel leed had veroorzaakt. 'Dit monument eert de zielen van alle walvissen die door mensen zijn gedood.'

Scheepvaart en koloniaal geweld zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, lees ik bij de gelijktijdige tentoonstelling *Schaduwen op de Atlantische Oceaan*. Uitbuiting trof – en treft – niet alleen mensen maar ook het leven in zee. In gedachten zie ik een eenvoudig altaar voor me op een prominente plek tussen harpoenen en hakmessen. In steen gebeitelde woorden vormen het begin van een hoognodig gesprek.

Voor alle walvissen die door mensen zijn gedood.

Naar de natte kosmos terugkeren is niet meer mogelijk.

Met spijt in het hart gedenken we het aangedane leed.

En dragen zorg voor de achtergebleven gemeenschap in zee.

Arita Baaijens is bioloog, schrijfster en ontdekkingsreizigster. Ze ontving (inter)nationale erkenning voor haar grensverleggende projecten. Onlangs verscheen het boek *In gesprek met de Noordzee* en de documentaire *Het gezicht van de zee*.

Aanwinst

Jan Karel Donatus van Beecq

Slag bij Tobago

In 1677 voltrok zich een van de bloedigste confrontaties op zee in de zeventiende eeuw: de Slag bij Tobago. De slag is vastgelegd door Jan Karel Donatus van Beecq (1638–1722), een Nederlandse zeeschilder aan het hof van Lodewijk XIV. Dankzij een genereuze bijdrage van het Mondriaan Fonds is het schilderij vanaf deze zomer te zien in *Schaduw op de Atlantische Oceaan*.

Isaïc Vogelsang



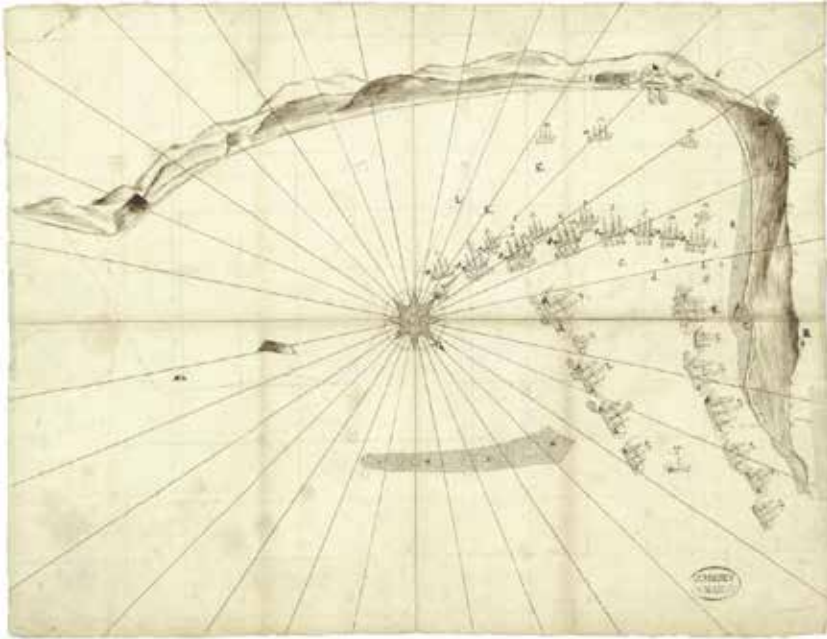
Jan Karel Donatus van Beecq (1638–1722), *Slag bij Tobago, 3 maart 1677*, 1684. Olieverf op doek
Gesigneerd en gedateerd rechtsonder: *Jan Beecq. F.A. 1684*

Het vruchtbare en strategisch gelegen eiland Tobago werd afwisselend door verschillende koloniale bezetters ingenomen. De Europese machthebbers ontvoerden mensen uit Afrika als tot slaaf gemaakten naar het eiland om op de suiker-, rum-, cacao- en tabaksplantages te werken. Zij waren er verantwoordelijk voor dat de oorspronkelijke bewoners nagenoeg verdwenen. Tobago werd in 1628 ingenomen door de Zeeuwse kamer van de WIC, de West-Indische Compagnie, waarna het de naam Nieuw Walcheren kreeg. De kolonie werd door de Nederlanders verschillende keren opgegeven en verlaten. Gedurende de Tweede (1666–1667) en Derde (1672–1674) Engels-Nederlandse Oorlog viel het eiland tijdelijk onder de Engelse kroon, waarna het in 1674 door de toenmalige eigenaren, de familie Lampsens van Zeeland, werd verkocht aan de Staten van Holland. De Staten droegen vervolgens het beheer van de

kolonie over aan de Admiraliteit van Amsterdam. In september van dat jaar arriveerde een vloot van elf schepen met 680 soldaten onder commando van Jacob Benckes (1637–1677) om het eiland te verdedigen. Tobago leek weer vast in Nederlandse handen. Maar ondertussen had ook Frankrijk, waarmee de Republiek eveneens in oorlog was geraakt, haar oog op de kolonie laten vallen. In 1677 werd een grote vloot onder leiding van Jean II d'Estrées (1624 – 1707) naar West-Indië gestuurd om Nederlandse bezittingen aan te vallen, waaronder Tobago.

De aanval begon op de ochtend van 3 maart. De Franse oorlogsschepen voeren met volle zeilen de Rode Klipbaai binnen, waar veertien Hollandse schepen en één Portugees schip voor anker lagen. Wat volgde was een buitengewoon bloedige confrontatie. Er werd de hele dag onophoudelijk gevochten en het strijdtoneel veranderde in een gigantische vuurzee doordat het hout van de Nederlandse schepen kurkdroog en uiterst brandbaar was. Zes Franse en tien Nederlandse schepen gingen in vlammen op. In de Nederlandse vloot waren ook de onbewapende voorraadschepen de *Sphæra Mundi* en de *Sterrenburg*, met aan boord zieken, vrouwen en meer dan tweehonderd tot slaaf gemaakten, die allen omkwamen in het vuur.

**Er werd de hele dag
onophoudelijk gevochten en
het strijdtoneel veranderde in
een gigantische vuurzee**



Jacob Benckes, Kaart van een zeegevecht tussen de Nederlandse en Franse vloeten in de Rode Klip Baai bij Tobago op 3 maart 1677, 1677, inkt op papier, Nationaal Archief. VELH258A

Het schilderij verbeeldt het moment waarop de Franse schepen, herkenbaar aan de witte vlaggen van het Franse koningshuis, de baai binnenvaren. In het midden vaart *Le Glorieux*, onder commando van d'Estrées. Het Franse vlaggenschip is prominent in helder zonlicht weergegeven. Onder de rookpluimen van de Sterrenschans – een geïmproviseerd fort aan land – is de strijd al in volle hevigheid losgebarsten. Rechts op de voorgrond zijn nog net de roeiboten te zien van waaruit het Franse leger aan land is gekomen. Hoewel d'Estrées de aanvoerders van het landleger nadrukkelijk had opgedragen het grondoffensief pas een uur ná de eerste schoten op zee te starten, vielen zij bijna gelijktijdig met de Franse schepen aan. De Sterrenschans was echter goed verdedigd en de Nederlandse soldaten konden de drie Franse charges gemakkelijk afslaan.



Jean Mauger, Penning ter ere van het verbranden van de Nederlandse vloot bij Tobago, 1677, ca. 1677–1703, metaal, brons. S.0186(06)



Jean Mauger, Franse penning op de verovering van het eiland Tobago, 1677, ca. 1678–1703, metaal, brons. A.0041(05)

De schilder Van Beecq was zelf niet bij de slag aanwezig. Toch wist hij een behoorlijk realistisch beeld ervan te geven. Het werk vertoont veel overeenkomsten met een schets van Jacob Benckes uit het Nationaal Archief. Het is echter onwaarschijnlijk dat Van Beecq deze schets als voorbeeld heeft gebruikt. Mogelijk werden aan Franse zijde soortgelijke schetsen gemaakt. Op het schilderij vormen de Franse schepen één linie, terwijl ze volgens de schets van Benckes twee aan twee zeilden. De rechterflank werd aangevoerd door schout-bij-nacht Gabaret op *l'Intrépide*, de linker door d'Estrées. Daarnaast lijkt ook de locatie van de Sterrenschans iets gewijzigd ten opzichte van de schets. Opmerkelijk is wel dat op zowel de schets als het schilderij de zinkende Franse brander is te zien die bij het binnenkomen van de baai uit koers raakte en op de rotsen liep.

In feite was de Franse aanval mislukt. Het eiland werd niet ingenomen en acht Franse schepen gingen verloren, waarvan zes doordat ze verbrandden. De aanval kostte het leven aan zo'n 1500 Franse soldaten. D'Estrées overleefde de aanval wel. Toch beweerden de Fransen, althans voor de publieke opinie, dat zij een overwinning hadden behaald. Ter nagedachtenis werd een gedenkpenning geslagen met daarop de beeltenis van de koning en aan de andere zijde de bliksemende Overwinning, zwevend boven een antieke galei.

Van Beecq: de Franse Van de Velde

De in Amsterdam geboren zeeschilder Jan Karel Donatus van Beecq reisde in 1677 de zeeschilders vader en zoon Van de Velde achterna naar Engeland. Op 7 november van dat jaar werd 'Vanbeck' ingeschreven in het Londense schildersgilde, de Painter-Stainers Company. Deze inschrijving was verplicht voor buitenlandse kunstenaars die in Londen wilden werken. Uit een akte van 6 maart 1678 blijkt dat Van Beecq in Durham Yard samenwoonde met Adriaen van Diest (1655–1704), telg uit een bekende zeeschildersfamilie.

Zijn verblijf in Engeland was maar van korte duur. Rond 1680 vertrok Van Beecq vanuit Engeland naar Frankrijk, waarschijnlijk op uitnodiging van de bevriende schilder Joseph Yvart (1649–1728), op wiens huwelijk Van Beecq als getuige optrad. Joseph en zijn vader Baudrin Yvart (1611–1690) hadden toezicht op de beroemde Yvart-gobelinweverij en de naam Van Beecq werd daarom al snel verbonden aan het ontwerpen van wandtapijten van zeeslagen. Voor zover bekend zijn er echter geen wandtapijten naar ontwerpen van hem geweest. Daarnaast hadden de Yvarts goede connecties met de hofschilder van koning Lodewijk XIV, Charles le Brun (1619–1690), met wie Van Beecq dan ook spoedig in contact kwam. Dankzij Le Brun werd

Restauratie

Voordat het schilderij op zaal kwam te hangen, heeft het een lichte restauratie ondergaan. Enkele verkleurde overschilderingen van eerdere restauraties zijn weggehaald en vervangen door een nieuw verflaagje dat eenvoudig weer is weg te halen. De restauratie is uitgevoerd door Kathrin Kirsch van het Restauratieatelier Amsterdam.



Restauratie van het schilderij door Kathrin Kirsch
Foto: Roos de Bolster

Van Beecq op 26 april 1681 toegelaten als lid van de *Académie royale de peinture et de sculpture*, waardoor hij officieel de titel van hofschilder van Lodewijk XIV mocht dragen.

Het is heel goed mogelijk dat *Slag bij Tobago* oorspronkelijk in het Koninklijke Franse Château Marly hing. Dit kasteel werd door Lodewijk voornamelijk voor privédoeleinden gebruikt, voor zover daar sprake van was aan het Franse hof. In een brief uit 1685 van de kunstlievende marineofficier Esprit Cabart de Villermont (ca. 1617–1707), gericht aan de Franse minister van Marine markies Jean-Baptiste Antoine Colbert (1651–1690), staat dat er vier schilderijen van Van Beecq in Marly hangen: 'Omdat hij [Van Beecq] de enige hier is die excelleert in het genre en er vier van zijn schilderijen in Marly zijn, van welke één het *Nachtelijk bombardement op Algiers* weergeeft en het andere de *Kanonnade van Choïs*, en de andere twee een soortgelijk onderwerp hebben, kan de markies, als de schilderijen hem behagen, een serie bestellen van alle maritieme expedities die door hem zijn

uitgevoerd of opgedragen.' Dit citaat maakt het zeer aannemelijk dat *Slag bij Tobago* een van de twee werken 'met een soortgelijk onderwerp' is. Van de twee genoemde schilderijen is alleen nog *Kanonnade van Choïs* bekend. Deze hangt nu in het Musée national de la Marine in Parijs. Beide werken zijn in 1684 geschilderd en hebben nagenoeg dezelfde afmetingen.

Slag bij Tobago is vanuit Frans perspectief geschilderd. Je kijkt als het ware over de schouder van de Franse marine mee terwijl die wordt opgewacht door een Nederlandse vloot. Hiermee kan de Nederlandse maritieme geschiedenis letterlijk vanuit een ander perspectief worden verteld, net zoals de Van de Veldes dat na hun vertrek uit Nederland vanuit een Engels perspectief deden, en waarvan de Solebay-wandtapijten uit onze collectie een goed voorbeeld zijn. Om onbekende redenen verliet Van Beecq in 1715 Parijs. Over de periode daarna, tot aan zijn dood in 1722, is weinig bekend. Zijn aanwezigheid in Parijs geldt als een representatief voorbeeld van de Nederlands-Franse artistieke uitwisseling in de zeventiende eeuw. Daarnaast kan zijn aanstelling als hofschilder worden gezien als een artistieke extensie van de Franse import van Nederlandse kennis voor bij de bouw van een marine.

De tweede slag bij Tobago

De daadwerkelijke verovering van Tobago door de Fransen vond plaats op 12 december 1677. Ondanks herhaaldelijk aandringen kreeg Benckes niet de versterkingen van de Staten-Generaal en de Admiraliteit van Amsterdam waar hij om had gevraagd. D'Estrées daarentegen kreeg de beschikking over een nagenoeg vers eskader van zestien schepen die na het aan land zetten van de Franse troepen de baai afsloten. Ditmaal werd alleen op land gevochten. De Franse ingenieur Benjamin de Combes (ca. 1649–1710) greep de gelegenheid aan om een nieuwe mortier voor het afschieten van vuurballen te testen. Al bij het derde schot werd het Kruithuis getroffen, waar 30.000 pond kruit lag opgeslagen. De explosie ruïneerde de Sterrenschans volledig, met een groot aantal Nederlandse doden tot gevolg, onder wie Benckes. Het moment van de mortierinslag is weergegeven in de penning die naar aanleiding van de overwinning werd geslagen en waarvan zich ook een exemplaar in de museumcollectie bevindt.

De tweede Franse aanval betekende het einde van de Nederlandse bezetting van Tobago. In 1814 kwam het eiland weer in Britse handen en in 1888 werd Tobago met Trinidad tot één kolonie samengevoegd. De eilanden werden in 1958 onafhankelijk en vormden een staat, die in 1962 de naam Republiek Trinidad en Tobago aannam.



Stoomschip in transitie

Het was een intocht als alle andere. Sinterklaas stond samen met zijn Pieten op het dek van het ss *Christiaan Brunings*, zwaaiend naar de tienduizenden kinderen langs de kant. Toch was er één opmerkelijk verschil: in de machinekamer van het stoomschip lagen voor het eerst geen bergen steenkool, maar een nieuwe brandstof: biobriketten van geperste koolzaadresten.

Patrick Meershoek

Schipper Cor Blok (links) en stuurman
Jack van Arkel aan boord van de *Brunings*
Foto's: Daphne Lucker



Het ss *Christiaan Brunings* aan de steiger achter Het Scheepvaartmuseum

De overstap van fossiele naar groenere brandstof staat al langer op het lijstje klimaatambities van Het Scheepvaartmuseum. Het museum heeft een speciale vergunning voor het verbranden van steenkool om de *Christiaan Brunings* een aantal malen per jaar op stoom te brengen, maar voelt steeds sterker de noodzaak om te zoeken naar een alternatief.

Het museum heeft de afgelopen jaren serieus werk gemaakt van zijn klimaatambities, legt duurzaamheidscoördinator van Het Scheepvaartmuseum Ilse Hoenderdos uit. 'We zijn overgestapt op groene stroom, maken gebruik van warmte-koudeopslag, zijn zuinig met water en kopen biologisch, plantaardig en lokaal in voor het museumcafé. We hebben een Green Team dat nadenkt over wat we nog meer kunnen doen om in 2030 een eco-positief museum te zijn.'

In de zoektocht naar mogelijkheden om de ecologische voetafdruk kleiner te maken, viel het oog onvermijdelijk ook op de *Christiaan Brunings*, die buiten aan de steiger fossiele brandstof lag te verbruiken. Conservator Tim Streefkerk: 'Er zijn al een paar maatregelen genomen. We hebben het aantal vaarten beperkt tot vier, vijf per jaar. En er

is een elektrische voorverwarmer geïnstalleerd, wat de stooktijd aan de kade heeft teruggebracht tot één dag in plaats van twee of drie.'

Dat was winst, maar de vraag blijft of het voldoende is om het stoomschip ook in een duurzame toekomst in de vaart te kunnen houden. 'We zijn ontzettend trots op de *Christiaan Brunings* en de vrijwilligers die hem onderhouden', benadrukt Streefkerk. 'Maar de regels voor het stoken van fossiele brandstof zullen alleen maar strenger worden. En dan zitten we ook nog eens in een deel van de stad waar steeds meer mensen komen wonen en recreëren.'

‘Een schip dat niet vaart, is geen schip’

Allemaal zaken die het leven van een stoomschip in het centrum van Amsterdam niet eenvoudiger maken. In het museum en op het schip wordt druk nagedacht over een manier om de *Christiaan Brunings* te verduurzamen én te behouden voor de stad. En voor de Sint...



Bor Verburg in de machinekamer

Juist ook de vrijwilligers die het schip onderhouden en varen denken na over de toekomst van het schip. Allemaal stoomfanaten en allemaal verknocht aan hun schip, dat ze liefkozend de *Brunings* noemen. Maar dat moet wel varen, zegt machinist Willem Hersbach stellig. 'Een schip dat niet vaart, is geen schip. En dat geldt helemaal voor een schip op stoom. Als je de machine niet geregeld gebruikt, is het binnen drie jaar afgelopen.'

Alternatief naar Schots voorbeeld

Hoe verder? Het was vrijwilliger Inus van Hekken die vorig jaar met een mogelijke oplossing kwam. Hij had contact met de bemanning van een schip in Schotland die een proef had gedaan met briketten van koolzaad, een plant die onder meer wordt gebruikt voor de productie van plantaardige olie. Een Engelse fabrikant was op het idee gekomen om vervolgens van de koolzaadresten biobriketten te persen. In Schotland waren ze er laaiend enthousiast over.

Dus reisde in de zomer van 2024 een delegatie van Het Scheepvaartmuseum naar Manchester om *Green Dragon Farm Grown Fuel* uit te proberen tijdens een vaart met een historisch stoomschip. Hersbach hielp mee in de machinekamer om zelf

voeling te krijgen met de nieuwe brandstof. Het oordeel na afloop was niet onverdeeld gunstig. 'Maar dat schip was groter en zwaarder dan de *Brunings*', vertelt Hersbach. 'Dus we wilden het graag zelf een keer proberen.'

Dat gebeurde in oktober. De *Christiaan Brunings* verliet de steiger achter het museum voor een proefvaart over het IJ waarbij de nieuwe brandstof werd getest. De vrijwilligers hielden tijdens de vaart de intocht van Sinterklaas in Amsterdam in het achterhoofd. Het mocht niet gebeuren dat Sinterklaas straks met zijn schip onder toezicht oog van tienduizenden kleine en grote gelovigen langs de kant stoomloos en stuurloos ronddoberde op de Amstel. Daarom werd alles nog eens goed doorgenomen.

In de machinekamer en op het dek lagen de zakken met briketten opgestapeld. Een brandende vraag was hoeveel koolzaad nodig zou zijn om voldoende druk op de ketel te houden. Hersbach: 'Als we een beetje tempo willen maken, gebruiken we ruim 200 kilo steenkool per uur. Maar kolen hebben een hogere calorische waarde dan deze briketten, dus de verwachting is dat we daarvan wel meer nodig hebben.'

Van steenkolen naar koolzaad, dat klinkt in het geval van het historische stoomschip toch ook een beetje alsof je een oude knoest van zo'n honderd jaar zijn sudderlapjes afneemt om voortaan elk dag een gezonde salade te serveren. Het schip heeft er geen last van, zegt Hersbach: 'Om de *Brunings* te laten varen, hebben we water en vuur nodig. Wát er brandt, is minder belangrijk. Zolang er kan worden gestookt, zijn wij tevreden.'

En dat stoken gaat goed. In de machinekamer voorzien de stokers van dienst de twee vuurgangen met grote scheppen van groene briketten. Het stoken is een vaardigheid op zich: de brandstof moet over de hele vuurgang worden verspreid om de bovenliggende ketel met 10.000 liter water naar het kookpunt te brengen én daarop te houden. 'Het is net een grote fluitketel', zegt Hersbach, terwijl hij op een drukmeter de opgebouwde druk in de gaten houdt.

‘Ook voor ons was dit helemaal nieuw. We hebben eerst samen een paar briketten verbrand om te kijken hoe het rookt en ruikt’

Voor deze proefvaart is in Engeland een partij van vier ton briketten in verschillende formaten ingekocht. Het was nog een hele onderneming om die in Amsterdam te krijgen, vertelt Streefkerk. 'Het product verkeert nog in de experimentele fase. Officieel bestaat het niet. We hebben vier weken moeten wachten op de Britse douane, die een productcode moest afgeven. En daarna moest het hier in de haven worden ingeklaard.'

Eenmaal in Amsterdam aangekomen, werden de briketten eerst aan nader onderzoek onderworpen door de medewerkers en de vrijwilligers van Het Scheepvaartmuseum. Streefkerk: 'Ook voor ons was dit helemaal nieuw. We hebben eerst samen een paar briketten verbrand om te kijken hoe het rookt en ruikt. Er was veel minder rook, dus dat was hoopgevend. En het ruikt een beetje naar fri-tuur. Dat is de overgebleven olie.'

De proef met het koolzaad als brandstof kan ook van belang zijn voor de andere stoomschepen in het land én voor de treinen en gemalen die nog op verschillende plekken ouderwets draaien op stoom. Op verzoek van Het Scheepvaartmuseum kijken gespecialiseerde onderzoekers mee om te zien of er misschien nog onverwachte of schadelijke stoffen vrijkomen bij de verbranding van het koolzaad.

Streefkerk: 'Het is een puzzel, ook omdat we te



Biobriketten van geperste koolzaadresten

maken hebben met varend erfgoed. Het is bijvoorbeeld technisch mogelijk om de rook uit de schoorsteen van de *Brunings* te filteren, maar daarvoor zou het uiterlijk van het schip ingrijpend moeten worden aangepast. Er zijn nieuwe methoden om de rook van een open haard af te vangen, daar willen we ook eens naar kijken.'

In andere opzichten is de transitie nog eveneens een zoektocht, zegt Streefkerk. 'We moeten ook bekijken wat een overstap van fossiel naar biobrandstof per saldo oplevert. Deze briketten

komen met een vrachtwagen uit Engeland. Dat is ook iets om over na te denken. We beschouwen dit echt als het begin van een zoektocht. Mogelijk zijn er bedrijven in Nederland die er ook iets in zien. Wat je met koolzaad kunt doen, kan in principe ook met lijnzaad. Of met briketten van geperste kokosschil.'

De proefvaart over het IJ verloopt in elk geval prima. De *Christiaan Brunings* haalt een mooie snelheid, de schoorsteen rookt en de stoomfluit jaagt iedereen de stuipen op het lijf. Terug bij Het Scheepvaartmuseum trekken bemanning en conservator de conclusie dat het nog te vroeg is om de biobriketten te gebruiken voor lange tochten. Zeker als er snelheid wordt gemaakt, is het verbruik te groot. Maar die paar kilometer van de Sinterklaasintocht, dat moet kunnen. Het is Hersbach die de knoop doorhakt: 'Misschien moeten we het gewoon maar doen.'



Bor Verburg (links), Hugo Wanningen (midden) en Inus van Hekken (rechts) in de machinekamer



Inus van Hekken gooit koolzaadbriketten op het vuur

Aangespoeld

In de bibliotheek van Het Scheepvaartmuseum werken medewerkers en vrijwilligers dagelijks aan het beheer van de rijke boekencollectie. Ze helpen bezoekers met hun vragen en zorgen ervoor dat de maritieme geschiedenis voor iedereen toegankelijk blijft. Hoofd bibliotheek Marja Goud en informatiespecialist Erwin van Delden lichten een aantal interessante titels uit de collectie toe.

Ontspoord

Erwin van Delden



De *Lady Vain* vergaat en een van de opvarenden, Edward Prendick, wordt gered door de schoener *Ipecacuanha*. Aan boord maakt hij kennis met Montgomery, assistent van de gevluchte wetenschapper dr. Moreau. Samen met een groep dieren, waaronder een gekooide poema, komen ze aan op het eiland waar de witharige Moreau zijn laboratorium heeft staan. Moreau probeert door vivisectie soorten te kruisen en te vermenselijken. Deze ‘Beast People’ leven in het bos, waar ze zich moeten onderwerpen aan ‘*the Law*’ – een wet die onder andere voorschrijft dat ze niet op handen en voeten (*on all fours*) mogen lopen. *The Island of Doctor Moreau* van H.G. Wells (1866–1946) verscheen in 1896. Een jaar later werd – het onderwerp was ook hier hoogst actueel – de Nederlandsche Bond tot Bestrijding der Vivisectie opgericht. In de science-fictionroman van Wells spelen meer thema’s uit die tijd: de evolutietheorie, kolonialisme en twijfel aan het christelijk geloof. Margaret Atwood, bekend van *The Handmaid’s Tale*, licht dat toe in haar inleiding. Moreau wordt uiteindelijk gedood door de gevluchte poema. Maar Moreau blijft Meester, zijn Alziend Oog waakt over het eiland. Wells typeert zijn roman later als ‘an exercise in youthful blasphemy’. Ook de drankzuchtige Montgomery wordt vermoord. Een beneveld beestmens valt hem aan. Tegelijk brandt het laboratorium af. Uiteindelijk weet Prendick te ontsnappen in een aangespoelde zeilboot.

De robinsonade, naar *Robinson Crusoe* van Daniel Defoe (1660–1731), is een bekend genre in de literatuur: een of meer personen belanden op een onbewoond eiland. Bioloog E.O. Wilson (1929–2021) ziet het eiland als het perfecte natuurlijke laboratorium. Maar ook voor een sociaal experiment is het

zeer geschikt. *Lord of the Flies* (1954) van Nobelprijswinnaar William Golding (1911–1993) is daar een beroemd literair voorbeeld van.

Een vliegtuig stort tijdens de oorlog neer op een onbewoond eiland. Een groep jongens overleeft en probeert zich te organiseren. Aanvankelijk onder leiding van Ralph, maar meer en meer krijgt hij een tegenstrever in Jack. Die kiest voor de jacht op varkens en vergeet het vuur, dat de aandacht moet trekken van passerende schepen, brandend te houden. Een dode parachutist die op het eiland neerkomt, wordt ten onrechte voor ‘het beest’ gehouden. Jack laat een varkenskop, in een wolk van vliegen, als offer aan het denkbeeldige beest opstellen in het bos. De gevoelige Simon heeft een ontmoeting met het varken – de Heer van de vliegen. Hij ontdekt dat het beest, het monster, een overleden parachutist is. Als hij dat de groep wil vertellen, wordt hij zelf aangezien voor het monster en gedood. Ook Piggy, de stem van de rede, komt om. Het duister dat in ieder huist, lijkt gewonnen te hebben.

Het bos wordt in brand gestoken om Ralph op te jagen. De rook trekt de aandacht van een marineschip. Als een officier het eiland bereikt, lijkt de betovering verbroken.

Aimée de Jongh (1988), Nederlands bekendste stripauteur, maakte van *Lord of the Flies* met groot succes een graphic novel.

The Island of Doctor Moreau
H.G. Wells
London: Penguin, 2005 – € 7,03
(Vertaald als: *Het eiland van dr. Moreau*, Bruna, 1980)

Lord of the Flies – Heer van de vliegen
William Golding, adaptatie en tekeningen door Aimée de Jongh
Amsterdam: Scratch Books, 2024 – € 29,95



De geschiedenis van de moderne scheepsbouw in Nederland

Marja Goud

Dit boek is het product van een groot onderzoeksproject naar de geschiedenis van de moderne scheepsbouw in Nederland. De tijdspanne 1870–2020 omvat de ijzeren en stalen scheepsbouw en de overgang van een traditionele naar een moderne industrie. Het onderzoek spitste zich toe op de bouw van ijzeren en stalen schepen met een stoommachine of verbrandingsmotor, de zeilvaart is buiten beschouwing gelaten. Wel wordt af en toe teruggeblikt, zodat de lezer begrijpt welke ontwikkelingen aan de beschreven veranderingen vooraf zijn gegaan. Zo wordt bij het onderwerp techniek de overgang van hout naar ijzer en staal en die van zeil naar stoom- en motorschepen beschreven.

Andere blik op de historische vloot

Marja Goud



Het gemis van de zeilvaart in het hierboven besproken boek over de Nederlandse scheepsbouw wordt met dit boek ruimschoots goedge maakt. Het is een rijk geïllustreerd boek dat het levenswerk en de specialistische kennis van Floris Hin omvat. Beoogd is echt een handleiding voor eigenaren van traditionele zeilschepen. Iedere afzonderlijke eigenaar of beheerder van een oud zeilschip heeft veel onderzoek en rekenwerk zitten in het (voorbereiden van) opnieuw tuigen. Dit handboek ontzorgt en zal de mensen die deze stap nog gaan nemen, veel tijd besparen.

In het boek vind je vooral de grote lijnen terug: economische ontwikkelingen zoals transport-revoluties en globaliseringsgolven, subsidies en faillissementen, concurrentie en afhankelijkheid van reders, prijsontwikkelingen én de internationale positie van de Nederlandse scheepsbouw. Dat alles ondersteund door een flink aantal grafieken en diagrammen.

Al deze thema's gebundeld in één boek maken *Hoge golven, diepe dalen* tot een fraai overzichtswerk dat zich expliciet richt op zakelijke aspecten. Daarmee is het een mooie aanvulling op de boeken die er al zijn over dit thema, die vooral het leven en werk in de scheepsbouw en scheepvaart beschrijven. Het is een uitgave van Waanders in samenwerking met het Maritiem Museum Rotterdam. In Rotterdam opende deze winter de bijbehorende tentoonstelling *Te Water! Ontdek de Nederlandse Scheepsbouw*.

Hoge golven, diepe dalen.
De Nederlandse scheepsbouw 1870–2020
Hein Klemann
Zwolle: Waanders Uitgevers, 2025 – € 45,–

Het bevat literatuurverwijzingen, voorbeelden, berekeningen én praktische tips, voor zowel het historisch onderzoek en het opnieuw tuigen, als het onderhoud van traditionele zeilschepen.

Met dit boek in de hand bekijk je de historische vloot met een andere blik. En met ontzag: er is veel onderzoek en vakmanschap nodig voor het restaureren en onderhouden van zeilende historische schepen. Om die reden is het zeker ook een interessante publicatie voor technisch geïnteresseerden die dit onderwerp beter willen begrijpen. Floris Hin heeft er een kloek, goed geïllustreerd boek van gemaakt: 352 pagina's (met leeslint).

Handboek Traditioneel scheepstuigen
Floris J. Hin,
Haarlem: Bertram + de Leeuw, 2025 – € 75,–

SAIL en de *Amsterdam*

In augustus 1975 zag Amsterdam er een aantal dagen weer uit als in de zeventiende en achttiende eeuw, met talloze schepen op het IJ. Zevenhonderd jaar eerder was deze plek erkend door Floris V met zijn tolprivilege. Dat jubileum werd groots gevierd, met als hoogtepunt SAIL Amsterdam 700 in augustus. SAIL bleek het startschot voor de bouw van niet één, maar twee replica's van schepen.

Evita Minnaard



Het vertrek van het VOC-schip *Amsterdam* vanuit IJmuiden naar Amsterdam, bij de opening van SAIL in augustus 1995
Foto: Nico Koster. 1997.4058



Affiche SAIL Amsterdam 700, 1975. 1994.5144

Tijdens SAIL Amsterdam 700 ontving de stad honderden zeilschepen. Het publiek kon een rondleiding krijgen aan boord van grote opleidingsschepen en er waren verschillende zeilwedstrijden. Het hoogtepunt was een spiegelgevecht, waarin twee vloten het voor de show tegen elkaar opnamen. Amsterdammers werden er tijdens dit evenement aan herinnerd dat zij in een maritieme stad woonden, en ook internationaal keerde de reputatie van havenstad terug. Achteraf werd SAIL Amsterdam 700 in de kranten het beste cadeau genoemd dat Amsterdam voor het jubileum aan haar bewoners en zelfs aan Nederland had kunnen geven. Het markeerde de start van de vijfjaarlijkse SAIL, die in augustus van dit jaar weer wordt georganiseerd.

De roep om een Nederlands tallship

Tijdens de eerste editie zag een aantal bezoekers de maritieme geschiedenis van Amsterdam echter niet weerspiegeld op het water. Het grootste schip met Amsterdam als thuishaven was de *Frya*, maar die viel met een lengte van 28 meter in het niet bij de bezoekende tallships, die soms wel langer dan

honderd meter waren. Waarom bevatte die imposante vloot geen Nederlands schip dat zich met die internationale zeereuzen kon meten? Dit gemis groeide in de daaropvolgende edities van SAIL: hoe succesvoller het evenement werd, hoe sterker het gemis aan een Nederlands tallship groeide.

Dat viel samen met toegenomen interesse in de VOC, wat in de academische wereld begon in de jaren zeventig. Historici kwamen tot het nieuwe inzicht dat de VOC, tot dan toe vooral als mislukking gezien, op economisch gebied veel invloedrijker was geweest voor de Republiek in de zeventiende en achttiende eeuw dan gedacht. Deze nieuwe inzichten vertaalden zich naar de media, met als gevolg dat het onderwerp ook buiten de wetenschappelijke wereld populairder werd en de VOC veel meer werd gezien als een succesvol, Nederlands fenomeen. De roep om een Nederlands zeilschip nam toe, maar zulke tallships bestonden niet, en VOC-schepen lagen als wrakken op de zeebodem. In de jaren tachtig werd het startsein gegeven voor de bouw van twee replica's: de *Batavia*

Achteraf werd SAIL Amsterdam 700 in de kranten het beste cadeau genoemd dat Amsterdam voor het jubileum aan haar bewoners en zelfs aan Nederland had kunnen geven



Vlootshow op het IJ tijdens SAIL Amsterdam 700, 1975
Stadsarchief Amsterdam/ANEFO. OSIM00007005376

en de *Amsterdam*. Beide originele schepen zijn gestrand, (delen van) de wrakken zijn goed bewaard en dus geschikt als voorbeeld voor een reconstructie. Bovendien konden jongeren zonder baan door deze projecten aan de slag. De achtergrond was in beide gevallen erg gelijk, maar het proces, het eindresultaat en de bestemming van de twee replica's liepen enorm uiteen.

Bij de replicabouw van de *Batavia* stond het verkrijgen van maritieme kennis centraal. De bouw begon op een geïmproviseerde werf in Lelystad in 1984 en zou uiteindelijk tien jaar duren. Doordat de scheepsbouwers een zo authentiek mogelijke

replica nastreefden, vergaarden ze ook veel kennis over historische scheepsbouw. De *Batavia*-replica moest zoveel mogelijk gaan lijken op het origineel, wat werd bereikt door gebruik van authentieke materialen en bouwtechnieken. Wel duurde daarvoor het bouwen erg lang. Uiteindelijk voer de *Batavia* in 1995 mee tijdens SAIL.

Twee verschillende replica's

De *Batavia* was niet de eerste replica die deelnam aan SAIL: vijf jaar eerder was de replica van de *Amsterdam* al voltooid voor SAIL 1990. De geschiedenis van het achttiende-eeuwse VOC-schip was kort en noodlottig: twee weken nadat het gloednieuwe schip vanuit Nederland was vertrokken, verloor het zijn anker in een storm en strandde voor de Engelse kust. Vanaf het allereerste begin was de motivatie voor de bouw heel anders dan bij de *Batavia*. De gemeente beoogde namelijk als opdrachtgever dat het schip opengesteld zou worden voor publiek. Het moest op toegankelijke, educatieve wijze bijdragen aan het levend houden van de Nederlandse maritieme geschiedenis. Het leidde tot praktische keuzes in plaats van authenticiteit: een aangepaste ingang, ruimere stahoogtes, een trappenhuis en toegevoegde wc's. Door ontwerp-tekeningen en onderzoek naar het wrak van de *Amsterdam* was relatief goed bekend van welke materialen het schip was gemaakt. Toch werd een andere houtsoort gebruikt dan bij het origineel, om geld te besparen.

Uiteindelijk vervulde de replica van de *Amsterdam* tijdens SAIL 1990 een langgekoesterde wens om een Nederlands tallship te laten meevaren, gevolgd door de *Batavia* in 1995. Maar die laatste was dus wel een meer authentieke reconstructie van een VOC-schip dan de replica van de *Amsterdam*.



De bouw van het VOC-retourschip de *Batavia* in Lelystad, ca. 1988
Het Flevolands Archief. 0002, 1259

Een andere blik op VOC-schepen

Beide schepen waren direct toeristische trekpleisters en zijn nog altijd te bezoeken: de *Batavia* als onderdeel van Museum Batavialand in Lelystad en de *Amsterdam* aan de steiger van Het Scheepvaartmuseum. De verschillen bij de reconstructie zijn tegenwoordig goed zichtbaar. De ene replica ligt er goed bij, de andere wordt helaas aangetast door houtrot. De *Batavia* is ouder dan de meeste VOC-schepen uit de zeventiende eeuw. Om de replica van het schip te behouden heeft Museum Batavialand onlangs een groot-schalig plan bekendgemaakt waarbij de replica uit het water wordt gehaald en 'droog' wordt tentoongesteld. Het niet-originele hout van de *Amsterdam* zorgt juist voor een langere levensduur.

Beide schepen waren direct toeristische trekpleisters en zijn nog altijd te bezoeken: de *Batavia* als onderdeel van Museum Batavialand in Lelystad en de *Amsterdam* aan de steiger van Het Scheepvaartmuseum

Publiek van Het Scheepvaartmuseum en SAIL kan de *Amsterdam* komende augustus dus in goede staat bezoeken. Dat publiek kijkt tegenwoordig met een andere blik naar de VOC-schepen dan toen ze gebouwd werden of net voltooid waren. In de jaren tachtig en negentig was de VOC als historisch onderwerp bijzonder populair, wat wel leidde tot een tamelijk beperkte en ongenueerde benadering. Inmiddels zijn deze schepen een zichtbaar symbool van het koloniale verleden en de verantwoordelijkheid van de VOC voor slavernij. De replica's, ooit gebouwd vanuit een gemis dat bij SAIL werd gevoeld, vervullen inmiddels een andere rol: ze zijn zowel aanleiding tot gesprek als onderwerp van debat over het koloniale en slavernijverleden – voor sommigen een waardevol gesprekspunt, voor anderen een pijnlijk symbool dat ter discussie staat. De *Amsterdam* kan tijdens de aanstaande editie van SAIL in een heel ander licht worden gezien.



De *Amsterdam* begroet de *Batavia* op de scheepswerf van Amsterdam, 1995
Stadsarchief Amsterdam/Freerk de Vos. 010122042989

OBJECT IN BEELD

Illustratie: Djenné Fila

Tekst: Tim Streefkerk

De schelp van deze beker was ooit het huis van een inktvis, ergens in de Stille Oceaan. Na de dood van het dier is de schelp gebruikt als siervoorwerp. In Europa waren zulke nautilusschelpen erg populair in zogenaamde rariteitenkabinetten: verzamelingen met bijzondere objecten uit de natuur, of uit verre oorden. Op deze schelp staat een zeeslag gegraveerd tussen Nederlandse en Engelse schepen.

Illustrator en verbeelder Djenné Fila wil met deze illustratie reflecteren op eigendom, museumcollecties en hoe we geschiedenis laten zien. Wanneer is een object cultureel bezit? En hoe verandert de betekenis van voorwerpen in een museum door de tijd?

Nautilusschelp met een gravering van een zeeslag tussen Nederlandse en Engelse schepen

Anoniem, circa 1650

Organisch materiaal, goud, metaal

A.4073



Een kijkje achter de schermen

Mee met de technische dienst

Van de bakstenen kelders tot het moderne installatiedak – loop een rondje mee met de technische dienst (TD) van Het Scheepvaartmuseum en er gaat een wereld voor je open. Een greep uit het repertoire: klimaatbeheersing om de collectie te beschermen en het Open Plein aangenaam te maken voor bezoekers, kilometers aan kabels voor de tentoonstellingen en het kantoor. Deze afdeling is onmisbaar voor iedereen in het museum.

Inge Loijens



Frans Boots en Guido Jong aan het werk in het ruim van de *Amsterdam*

Het is 8.00 uur op dinsdagmorgen, een mistige ochtendlucht trekt op. Bij de personeelsingang aan de oostkant van het museum zet timmerman Frans Boots zijn elektrische fiets op slot. 'Op deze leeftijd mag dat, een beetje ondersteuning', grapt de altijd goedlachse Monnickendammer. Hij pakt zijn sleutelbos uit de sleutelkast, loopt de trap af naar de kelder en opent de deur – een van vele die de TD vandaag opent. In de werkplaats, een ruime plek op waterniveau met uitzicht op het Marineterrein, nemen vier collega's met een bakje koffie de dag door. Ieder heeft zijn specialiteit, maar ze kunnen grotendeels elkaars werk overnemen.

Boots heeft zijn eigen timmerhoek in de werkplaats, waar het bureau van specialist audiovisuele techniek Rob Blanchemanche vol ligt met draadjes en lampjes. Guido Jong, gespecialiseerd in klimaatbeheersing en elektriciteit, hanteert een *clean desk policy*. Coördinator Erwin Stegenga zit in een apart klein kamertje, waar hij de dag begint met bekijken of er problemen zijn die vandaag opgelost moeten worden. 'Het leukste aan mijn werk is de afwisseling. Je weet nooit hoe het gaat lopen op een dag. We hoeven geen vast programma te draaien en kunnen onze eigen tijd indelen.' Hij start met een overleg van de afdeling gebouwbeheer, waar de TD onder valt.

Honderden oorzaken

'Niks hier gebeurt effe. Behang zonder motief, dat is effe', grapt Stegenga. Dat bepaalt de sfeer bij de TD, de mannen maken de ene na de andere woordgrap. Maar als het om hun werk gaat zijn ze uiterst serieus. Want het technisch onderhoud van het gebouw is enorm complex. 'Als er wat aan de hand is, kan het honderd oorzaken hebben. Dat is soms een valkuil. Wij hebben zoveel kennis, dat we vaak te moeilijk denken voordat het simpelste in ons opkomt. Soms is er gewoon een ledlampje stuk.' Daarom is het belangrijk dat er netjes gewerkt wordt in het museum. Dat maken ze ook duidelijk aan de buitendienst. Een belangrijke dagelijkse bezigheid van de TD is daarom het begeleiden en instrueren van externe partijen om controles en reparaties uit te voeren. Jong werkt bijvoorbeeld veel samen met de monteurs van installatiebedrijf Kuijpers. Onder het gezoem van drie enorme warmtepompen loopt Jong in de kelder de grootste technische ruimte in. De pompen zorgen voor de juiste temperatuur in het hele pand, een systeem dat veel energie bespaart. 'Dit heeft het principe van een koelkast, maar dan omgekeerd. Het is net wat we nodig hebben: warmte of kou.' De warmte-koudeopslag waarin het museum de afgelopen jaren investeerde, bespaart veel energie en maakte het mogelijk om vorig jaar de gaskraan dicht te draaien.

Klimaat en luchtstromen

Controleren van de klimaatbeheersing is een essentiële taak van de TD. Zomaar een raampje openzetten in het museum kan niet, dat brengt de collectie in gevaar doordat er vocht, vuil, lucht of insecten binnenkomen. Om toch een aangenaam en veilig klimaat in het pand te garanderen, worden er twee soorten lucht 'gemaakt': leeflucht voor bezoekers en museumlucht voor de collectie.

Er worden twee soorten lucht 'gemaakt': leeflucht voor bezoekers en museumlucht voor de collectie



Erwin Stegenga inspecteert de luchtbehandelingskasten op het dak

Jong controleert de waterzuiveringsmachine voor de luchtstromen in het museum. Met gedemineraliseerd water, zelfreinigende filters, onthardingszout en een uv-lamp die bacteriën en virussen doodt wordt het water gezuiverd. Het schone water wordt door leidingen naar boven gepompt en via luchtbehandelingskasten op het dak verneveld en opgenomen in de luchtstroom die door het museum gaat. Dagelijks monitort Kuijpers de luchtstromen, ter plaatse in het museum of op afstand.

's Ochtends en 's avonds gaan de lichten, spelers, *interactives* en projectoren in de tentoonstellingsruimtes automatisch aan en uit, alles staat geprogrammeerd. Blanchemanche controleert achter zijn computer in de werkplaats of alles werkt. Als de tekst rood kleurt, is er werk aan de winkel. De tentoonstelling *Solo op Zee* heeft vandaag opstartproblemen: een aantal videoschermen gaat niet vanzelf aan. Hij voert testjes uit om de oorzaak te achterhalen en geeft storingen door aan de bouwer. Later gaat hij naar de tentoonstelling *Het verhaal van de walvis* om een projector met golveneffect te vervangen. 'Ik probeer zoveel mogelijk te repareren. Dat vind ik het leukst om te doen, apparaten die stuk zijn weer maken, op componentniveau. Lekker aan de slag met mijn soldeerbout', zegt hij met pretogen. Reparaties dragen ook bij aan de duurzaamheidsdoelen: Het Scheepvaartmuseum wil uiterlijk in 2030 een eco-positief museum zijn. Ook wordt rekening gehouden met hergebruik van materialen, zoals hout voor sokkels en wandjes. Er is uitsluitend ledverlichting aanwezig en er wordt 100 procent windenergie gebruikt.



In de kelder staan enorme warmte-koude-installaties voor de duurzame klimaatbeheersing van het museum

Onderhoud aan gebouw en schip

Niet alleen het gebouw is onder beheer van de TD, ook de replica van het VOC-schip – dat altijd in weer en wind ligt – is een belangrijk onderdeel, dat goed onderhouden moet worden. Eens in de tien jaar wordt groot onderhoud verricht aan het schip. In de tussentijd is Boots regelmatig zoet met allerlei klussen: bijwerken van schilderwerk, vervangen of schoonmaken van de planken op het dek met biomoos, een natuurlijk schoonmaakmiddel, en controleren of er niet te veel water het onderste deel van het schip in loopt. Vandaag inspecteert Boots, voor openingstijd, de drie pompen helemaal onder in het ruim, het onderste gedeelte van het schip. Onder de vloer op het benedendek daalt hij de ladder af, het pikkedonker in. Jong wacht voor de veiligheid boven bij het luik. Het is even opletten, want als je misstapt tussen de balken krijg je natte sokken. Enkele keren per

jaar wordt gecontroleerd of de pompen, die automatisch water wegwerken naar buiten, nog naar behoren functioneren. Er staat een laagje water van zo'n 10 centimeter. '90 procent van wat je hier ziet is regenwater, dat dus gewoon van buitenaf komt, via de zijkanten van het schip. Toen het schip in 2020 wegging voor groot onderhoud, vonden we palinkjes en andere visjes hieronder.' Sinds die dokbeurt vijf jaar geleden lekt het er minder dan ooit.

Weer bovengekomen inspecteert Boots het houtwerk. Door de vochtigheid heeft het schip veel last van schimmels. Er wordt gewerkt aan een nieuw systeem met warme lucht om tocht te creëren, zodat het vocht zal verminderen. 'Als er plantjes groeien op het hout, dan krijgen ze constant water.' En is er verf afgebladderd? Kleine klusjes werkt hij zelf bij, voor de grote klussen wordt een aannemer ingehuurd.

Het Scheepvaartmuseum wil uiterlijk in 2030 een eco-positief museum zijn

Met 25 jaar ervaring in het museum kent Stegenga het eeuwenoude pand op zijn duimpje. Na de koffiepauze begeleidt hij reparateurs van de mindervalidenlift bij het schip. 'Een storing zoals deze hadden de liftmonteurs nog nooit gezien. Dat horen we elke dag.' Nu klimt hij via een ladder het installatiedak op. Maar niet voordat hij het veiligheidsshek heeft geplaatst. 'Op een gegeven moment was ik op het dak, stond er opeens een bezoeker achter me. Daarom gebruiken we nu dit hek.' Op het enorme dak van het vierkante gebouw kijk je uit over heel Amsterdam. Tussen de dakroosters zitten ook veel typische Amsterdammers waar je niet omheen kunt: duiven. Regelmatig worden het dak en de hemelwaterafvoer door een specialistisch schoonmaakbedrijf gereinigd. Het waterverbruik in het museum wordt constant gemonitord zodat er zo min mogelijk verspild wordt.

Na een ochtend met de technische dienst is duidelijk hoe onmisbaar zij zijn voor het fundament van het museum. Dankzij hun inzet kunnen dagelijks honderden bezoekers en tientallen medewerkers genieten van het historische 's Lands Zeemagazijn.



Rob Blanchemanche op weg om een projector te vervangen



Frans Boots inspecteert de waterpompen op de kielbalk van het VOC-schip

Met gevaar voor eigen leven

Dat er voor 1824 nog geen officiële reddingsmaatschappij was, betekent niet dat schipbreukelingen waren overgeleverd aan natuurgeweld en opportunistische strandjutters. Gwen Lemmers beschrijft in *Redden op de rede* de vroege jaren van het reddingswerk.

Edo Dijksterhuis



Gwen Lemmers
Foto: Theo de Man



Mathias de Sallie, *Het stranden van de kaag van schipper Klaas Ringels bij Texel*, prent, na 1778. A.1656(19)
De prent wordt getoond op de omslag van *Redden op de rede*

Het mysterie van de zilveren hemdsknoppen heeft ze nog steeds niet opgelost, bekend Gwen Lemmers, conservator van het Maritiem Museum Rotterdam. 'Waarom die gevonden werden op sommige drenkelingen blijft onduidelijk. Het is verleidelijk om de vergelijking te maken met de gouden oorbellen van schippers, waarvan vaak gezegd wordt dat ze bedoeld waren om begrafeniskosten te dekken, maar ook die theorie is nooit bewezen. Misschien werden die knoppen wel gebruikt ter identificatie.'

Tijdens de tien maanden onderzoek bij Het Scheepvaartmuseum als Rien Meppelink Fellow die leidden tot het boek *Redden op de rede*, kwam Lemmers wel veel andere dingen te weten over schipbreuken en reddingen in de tijd voor de oprichting van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). 'Het belangrijkste is dat ik het beeld heb kunnen bijstellen van de vroegere omgang met scheepsrampen. Het is echt niet zo dat drenkelingen standaard aan hun lot werden overgelaten en de lading van vergane schepen werd ingepikt door opportunistische strandjutters. Ook bleven toeschouwers niet machteloos aan de wal staan. Er werd actief geprobeerd om schepen en hun bemanning te redden.'

Een hoofdrol was daarbij weggelegd voor het loodswezen, dat vanaf 1615 werkte met examens. 'Het redden van opvarenden staat niet expliciet als taak genoemd in hun statuten', vertelt Lemmers. 'Maar omdat ze als eersten aanwezig waren bij een schip in nood, zagen ze redding waarschijnlijk ook als hun verantwoordelijkheid. Vaak met gevaar voor eigen leven.'

Lemmers, die voor haar masterscriptie had ingezoomd op redders aan de Hollandse kust, richtte zich in dit nieuwe onderzoek op Texel in achttiende eeuw. Het Waddengebied bij het eiland was in die tijd zeer druk bevaren dankzij de Oostzeevaart en handel met havens in Zuid-Europa. Tientallen schepen gingen hier dagelijks voor anker om hun lading over te hevelen op kleinere vaartuigen met bestemming Amsterdam, of ze wachtten op de juiste wind om uit te varen. Het ondiepe water bood relatieve luwte, maar kon ook verraderlijk zijn. Vaargeulen konden zich verplaatsen, of dichtslibben waardoor schepen vastliepen. En het kon soms zo druk worden dat bij slecht weer fatale botsingen bijna onvermijdelijk waren.

Zo ging het in 1735, toen tientallen schepen van hun anker werden geslagen en er zeker zestig vergingen. Deze spectaculaire maar weinig bekende scheepsramp is de eerste van drie casestudies die de ruggengraat vormen van *Redden op de rede*. De tweede gaat over twee Engelse schepen die zeven jaar later in de problemen komen. De ene wordt vanaf de kust geholpen, de andere op zee. En ten slotte beschrijft Lemmers nog het einde van *De Gemeenebest* in 1762, met Texelse opvarenden, waardoor het een flinke impact had op de lokale bevolking.

Opmerkelijk is dat Lemmers de tweede ramp-reconstructie deels vanuit het perspectief van opvarenden heeft geschreven. 'Ik wilde het meer invoelbaar maken voor de lezers', zegt ze. 'Zo hoop ik duidelijk te maken dat een reddingsactie in die tijd geen kunstje was dat je op zeilzomerkamp leert.'

De vlot geschreven verhalen verhullen enigszins het intensieve speur- en puzzelwerk dat aan de reconstructie voorafging. 'Informatie over schipbreuken is niet te herleiden tot één bron', stelt de onderzoeker. 'En terwijl er veel is opgeschreven over het lot van schepen en goederen, moet je voor informatie over opvarenden vaak tussen de regels door lezen.'



Kaart van de Texel en Vliet door Nicolaas Witsen, getekend door Isaack de Graaf ca. 1668–1743, Amsterdam, 1712. A.0145(211)091

Het Fellowshipsprogramma van Het Scheepvaartmuseum wordt mogelijk gemaakt door de steun van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Samenwerkende Maritieme Fondsen en leden van de Fellowshipkring. Particuliere steun kan ook worden gegeven met het doel specifiek onderzoek mogelijk te maken.

'Het redden van opvarenden staat niet expliciet als taak genoemd in hun statuten'

Startpunt voor Lemmers' onderzoek was het archief van Balthazar Huydecoper, die lange tijd als schout en baljuw woonde en werkte op Texel. 'Hij hield alles op en rond het eiland in de gaten omdat het begraven van drenkelingen en de terug-gave van goederen tot zijn taken behoorden. Zijn papieren leverden snippers informatie op, waarmee ik notariële stukken ben gaan doorzoeken. Vaak liep het spoor dood, maar over een paar gevallen heb ik genoeg materiaal kunnen verzamelen voor een goede reconstructie.'

Het precieze aantal drenkelingen en geredde opvarenden is niet te achterhalen doordat die gegevens simpelweg niet werden vastgelegd. Pas toen reddingswerk officieel werd georganiseerd, kwam er een administratie. Dat gebeurde in 1767 met de oprichting van de Maatschappij tot Redding van Drenkelingen in Amsterdam. 'Maar die beperkte zich tot het redden van mensen uit grachten en later havens', vertelt Lemmers. 'In de Franse tijd, begin negentiende eeuw, is een poging gedaan een reddingsdienst voor zee op te richten, maar dat liep spaak, mede door ongeschikt materieel. Daarna werd geëxperimenteerd met onder meer Engelse boten die aan de binnen- en buitenkant bekleed waren met kurk. Maar het duurde tot 1824 voordat uit particulier initiatief de KNRM ontstond. Eerst in Amsterdam en een paar dagen later in Rotterdam.'

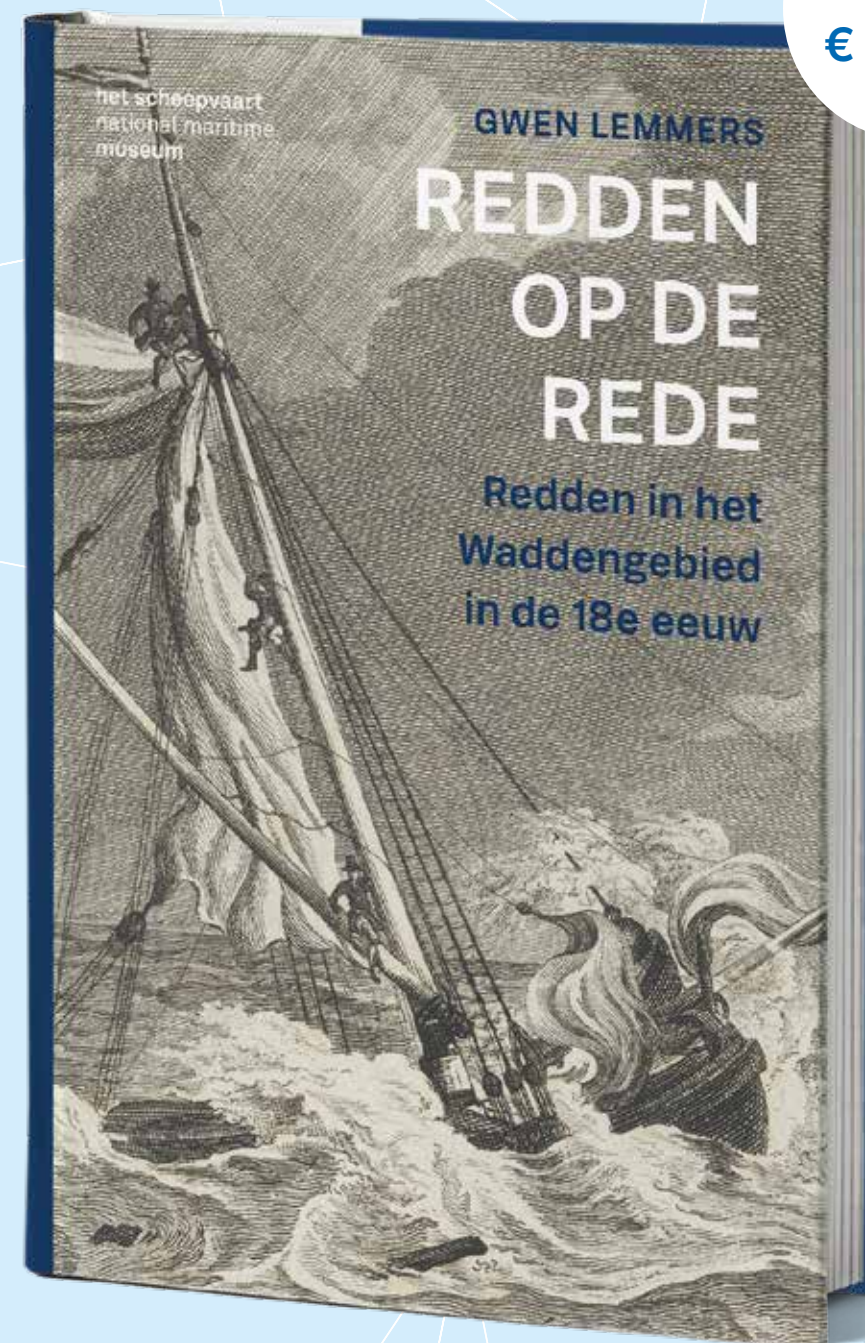
In datzelfde jaar kreeg ook Engeland een reddingsdienst. Frankrijk en Denemarken volgden snel. 'Het zal iets te maken hebben met het Verlichtings-ideaal dat in die tijd wijdverspreid raakte', denkt Lemmers. 'Er kwam een andere kijk op de waarde van een mensenleven.'

Zo werd het Rien Meppelink Fellowship in 2022 ingesteld door een gulle bijdrage van de heer Meppelink. Tijdens dit eenmalige fellowship stond de geschiedenis van het reddingswezen in het Waddengebied in de zeventiende en achttiende eeuw centraal.

Leesvoer voor de zomer

Redden op de rede
Gwen Lemmers

€ 12,⁵⁰



Sinds de oprichting van de Nederlandse Reddingsmaatschappij (NRM) in de negentiende eeuw wordt schipbreukelingen door een toegewijde organisatie de helpende hand geboden.

Maar hoe verliepen reddingen van de schipbreukelingen vóór die tijd? Wie waren erbij betrokken? Wat gebeurde er met de verdrinkenen en was er zorg voor de nabestaanden? Aan de hand van een aantal scheepsrampen op de rede bij Texel biedt *Redden op de rede* een heldere en boeiende kijk op het reddingswerk in de Waddenzee voordat het zijn huidige georganiseerde vorm kreeg.

Te koop in de (online) museumwinkel van Het Scheepvaartmuseum:



VNHSM-leden ontvangen een gratis exemplaar als ze een mailtje sturen naar vnhsml@hetscheepvaartmuseum.nl. Zolang de voorraad strekt.

Op de agenda

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: Roos de Bolster

Elke zaterdag tot oktober Instaprondleiding

Bezoek het VOC-schip *Amsterdam* en de tentoonstelling *Schaduwen op de Atlantische Oceaan* met onze museumdocenten en leer meer over de impact van de koloniale geschiedenis. Er zijn rondleidingen voor zowel families met kinderen als volwassenen.



Foto: Odessa DC

Maandelijks Thuishaven van de buurt

Elke maand openen we de deuren speciaal voor onze burens met het programma *Thuishaven van de buurt*. Van creatieve workshops en thematische bijeenkomsten tot gezamenlijke vieringen – elke editie geven we vorm samen met buurtbewoners en lokale partners. Iedereen uit de buurt is welkom! Bekijk de website voor meer informatie.



Foto: Almicheal Fraay

14 en 15 juni Zeehavendagen

Ga tijdens de Zeehavendagen mee met een rondleiding door de tentoonstelling *Amsterdam Havenstad*. Stap aan boord van de *Helena*, het oudste binnenvaartschip van Nederland, of van het ss *Christiaan Brunings*.



Foto: Twycer

27 juni Vlootschouw 2025

De derde editie van Vlootschouw van het maritieme verleden van de Lage Landen is een ontmoetingsplek voor iedereen die affiniteit heeft met het maritieme verleden van Nederland en België. Professionals, studenten en liefhebbers uit alle mogelijke marietiem-historische disciplines kunnen kennis uitwisselen en plannen bespreken voor gezamenlijke projecten, aanvragen of activiteiten.



Foto: Kirsten van Santen

29 juni Keti Koti

Een programma in aanloop naar Keti Koti en de tentoonstelling *Schaduwen op de Atlantische Oceaan*.



Foto: Odessa DC

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 Nederlandse Antillen met een bord heri heri.



Bekijk hier de
volledige agenda



Foto: Twycer

5 juli t/m 31 augustus Zomervakantie

Je hoeft niet op vakantie om in de zomer een leuke tijd te hebben. Doe mee met de inloopworkshop op het Open Plein, ga zelf op pad met de kijktocht of stap in een sloepje en ruim samen met Plastic Whale het water rond het museum op.



Foto: Inge Loijens

Augustus Queer & Pride in Het Scheepvaart- museum

In augustus organiseren we diverse activiteiten rondom de Pride-maand. Houd onze website in de gaten voor de data en meer informatie.



Foto: Twycer

20 t/m 24 augustus SAIL

Tijdens SAIL is het museum gratis toegankelijk. Op zaterdag 23 augustus organiseren we samen met de Melkweg een speciaal SAIL-avondprogramma. Kom naar Het Scheepvaartmuseum voor een avond vol speedtours, eten, kunstenaars, muziek en meer. Met als absolute hoogtepunt een show van Willem de Bruin.



Foto: Twycer

27 september Historische scheepsmodel- bouwexpo

Kom zaterdag 27 september inspiratie opdoen. Dan komen modelbouwers uit binnen- en buitenland naar het museum om hun scheepsmodellen te tonen. Geniet van gedetailleerde modellen en van verhalen van de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers. Er zijn bouwplaten voor de hele familie en stands met bouwpakketten.



Oktober Black Achievement Month

De jaarlijkse Black Achievement Month heeft als doel uitzonderlijke talenten van mensen met Afrikaanse roots in de schijnwerpers te zetten. Ook Het Scheepvaartmuseum besteedt hier aandacht aan.



Foto: Siw Aldershvile
Nielsen

10 oktober Oceanista

De maritieme wereld is al eeuwen een inspiratiebron voor modeontwerpers: van Bretonse strepen tot het matrozenpak, van tatoeages tot weerbestendige kleding. De tijdelijke tentoonstelling *Oceanista* toont de zee als inspiratie en de invloed van de maritieme wereld op jouw kledingkast.



Foto: Niels de Vries

Elke zaterdag vanaf oktober Instaprondleiding

Vanaf oktober geven museumdocenten elke zaterdag rondleidingen door de tentoonstelling *Oceanista*, met topstukken van onder andere Maison Margiela, Iris van Herpen en Botter. Er zijn rondleidingen voor zowel families met kinderen als volwassenen.



Foto: Twycer

11 t/m 26 oktober Herfstvakantie

De familieprogrammering in de herfstvakantie krijgt dankzij *Oceanista* een modieus tintje. Trek je mooiste outfit aan en kom langs voor verschillende familieprogramma's, geschikt voor alle leeftijden.



Foto: Almicheal Fraay

2 november Museumnacht

Museumnacht en fashion zijn een perfecte match. Verwacht een avond met tours, talks, performances en workshops geïnspireerd door de tentoonstelling *Oceanista*.



Foto: Twycer

Kom aan boord, nu en voor altijd

Het Scheepvaartmuseum laat zien hoe sterk de maritieme wereld en de Nederlandse samenleving met elkaar verbonden zijn, aan de hand van een van de grootste maritieme collecties ter wereld. Deze wordt door het museum geconserveerd, gerestaureerd, onderzocht, gepubliceerd en gepresenteerd aan een groot en divers internationaal publiek.

U heeft de mogelijkheid om Het Scheepvaartmuseum of de Vereniging op te nemen in uw testament. Bijvoorbeeld als zij voor u een persoonlijke betekenis hebben, vanuit uw eigen maritieme interesse, uw familiegeschiedenis of een dierbare herinnering. Zo kunt u op een persoonlijke en bijzondere manier bijdragen aan het behoud van Het Scheepvaartmuseum.

Waarom nalaten aan Het Scheepvaartmuseum?

De collectie telt zo'n 350.000 objecten, die samen een vrijwel compleet beeld geven van de Nederlandse maritieme

geschiedenis. Het Scheepvaartmuseum is ontstaan, en bestaat nog steeds, dankzij mensen met hartstocht voor de Nederlandse zeegeschiedenis en voor het maritieme erfgoed. Mensen die het belangrijk vinden dat verhalen uit deze geschiedenis telkens weer verteld worden, vanuit verschillende perspectieven. Daardoor blijft maritieme geschiedenis dynamisch, komen mensen samen en worden zij aangespoord om het gesprek aan te gaan en perspectieven uit te wisselen.

Waar kunt u met uw nalatenschap aan bijdragen?

- Educatie & publieksparticipatie
- Collectie: aankopen of restauratie
- Kennis & onderzoek
- Tentoonstellingen

Het bespreken van uw testament of nalatenschap is natuurlijk een zeer persoonlijke aangelegenheid. Mocht u overwegen om na te laten, dan komt dit volledig ten goede aan een van de hierboven genoemde doelen.

Het Scheepvaartmuseum en de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum (VNHSM) zijn als culturele ANBI geheel vrijgesteld van schenkings- en erfbelasting. Er zijn vele mogelijkheden, en misschien heeft u zelf bepaalde wensen. Alle opties bespreken we graag persoonlijk met u.

Wij spreken u graag

U bent van harte welkom voor een kop koffie of lunch in het museum. Wij kunnen ook bij u thuis op bezoek komen.

Carmel van der Veeke

Relatiemanager particulieren en nalatenschappen Vereniging

Cato Ebeling Koning

Hoofd filantropie & partnerships

Carmel en Cato zijn bereikbaar via nalaten@hetscheepvaartmuseum.nl of bel naar 020-523 22 22.

SAIL 2025: vaar mee met de Christiaan Brunings!

Geniet tijdens SAIL al van de voordelen van het lidmaatschap

In 2025 viert Amsterdam zijn 750ste verjaardag én de tiende editie van SAIL Amsterdam. Dit grootste nautische evenement brengt schepen, bemanningen en bezoekers van over de hele wereld bij elkaar om maritiem erfgoed te bewonderen.

Tijdens SAIL kunt u volop genieten van unieke schepen en meer leren over de rijke historie van de Nederlandse zeevaart en havens, die nog steeds een essentiële rol spelen in onze economie. Het Scheepvaartmuseum organiseert tijdens SAIL diverse activiteiten voor jong en oud. Op ons terras kunt u als lid ontspannen met een hapje en een drankje, terwijl u geniet van het uitzicht op de bijzondere gastschepen aan de steiger van Het Scheepvaartmuseum.

Vaar mee tijdens SAIL!

Voor onze leden hebben we een heel bijzondere activiteit: een rondvaart op het ss *Christiaan Brunings* tijdens een van de SAIL-dagen. Nieuwe leden die zich vóór 1 juli aanmelden, profiteren van de voordelen van het lidmaatschap en

kunnen direct meevaren op zaterdag 23 augustus. Er is beperkte plek aan boord, dus op is op.

Breng een lid aan en beleef samen SAIL Amsterdam 2025 op een unieke manier!

Leden van de VNHSM maken met hun bijdrage de instandhouding en uitbreiding van de eeuwenoude collectie mogelijk. Met uw steun zorgt u ervoor dat ook toekomstige generaties kunnen genieten van dit maritieme erfgoed.

Er zijn verschillende manieren om de VNHSM te steunen:

- Vriend € 75
- Jonge Compagnie (tot 35 jaar) € 75
- Compagnie € 250
- Fellowshipskring vanaf € 250
- Nautische kring € 1.000

Alle lidmaatschappen zijn geldig voor een jaar en voor twee personen, met uitzondering van de unieke SAIL-rondvaart.

Interesse?

Lees alles over de diverse lidmaatschappen en geefkringen op onze website: hetscheepvaartmuseum.nl/over-ons/steun/word-vriend



Foto: Wilmar Boer

Tips van Dirk Stolp, voorzitter van Het Compagnie Fonds en vrijwilliger in de bibliotheek van Het Scheepvaartmuseum:

1. Zoek een schipper

De SAIL-In is dé start van het feest: een parade van historische schepen. Wilt u dit van dichtbij beleven? Boek een plek aan boord van een zeilschip of salonboot.

2. Neem de pont

De gratis GVB-ponten brengen u makkelijk naar de overkant van het IJ. Zo ziet u de schepen vanuit een ander perspectief.

3. Kom vroeg

Verken de kades wandelend of op de fiets vóór 7.00 uur. Dan is het nog rustig en heeft u prachtig zicht op de schepen.

4. Kijk verder dan de tallships

Naast de grote zeilschepen doen ook honderden kleinere historische schepen mee. Van sleepboten tot tjalken – minstens zo mooi en vaak minder druk.

Activiteitenkalender 2025

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

Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

vrijdag 27 juni
Vlootschouw (symposium)

woensdag 20 t/m
zondag 24 augustus
SAIL-programmering in het museum

zaterdag 23 augustus
Vaartocht ss Christiaan Brunings tijdens SAIL

zaterdag 27 september
Historische scheeps-modelbouwexpo

donderdag 9 oktober
opening najaarstentoonstelling Oceanista
(op uitnodiging)

zaterdag 8 november
Museumsymposium

Het Compagnie Fonds

donderdag 21 augustus
SAIL-programma en vaartocht ss Christiaan Brunings

18 t/m 20 september
Heeren XVII Cup Palma de Mallorca

woensdag 8 oktober
Preview najaarstentoonstelling Oceanista

maandag 24 november
Jaardiner

Jonge Compaenen

vrijdag 11 juli
Zomerfeest Jonge Compaenen (10 jaar!)

september
Bezoek fotografiebeurs Unseen Amsterdam

zaterdag 1 november
Museumnacht

Fellowshipskring

oktober
Ontvangst Fellowshipskring

Nautische Kring

woensdag 16 april
Nautische Kring-diner

In memoriam: Michiel de Brauw (1959–2025)



Verdrietig en met diep respect nemen wij afscheid van Michiel de Brauw, toegewijd financieel expert en visionair leider, met een groot hart voor de Nederlandse maritieme geschiedenis. Naast zijn indrukwekkende loopbaan in de logistiek en havenindustrie, was hij jarenlang penningmeester van de Vereeniging Nederlands Historisch Scheepvaart Museum (VNHSM), waar hij zich onvermoeibaar inzette voor het behoud van ons maritieme erfgoed. Zijn bijdrage aan de Vereeniging was onmisbaar en is blijvend.

Michiel groeide op met een passie voor economie en logistiek. Hij studeerde economie aan de Rijksuniversiteit Groningen en maakte in 1982 deel uit van de legendarische 'Oude Vier' die de befaamde roeiwedstrijd de Varsity won. Hij maakte een mooie carrière, onder andere als CFO van Havenbedrijf Amsterdam, waar hij verantwoordelijk was voor financiën en ICT. Hij stond voor financiële stabiliteit en groei, ook in de instellingen waarvoor hij zich vrijwillig inzette.

Hij was meer dan een penningmeester. Als geen ander begreep Michiel hoe cruciaal een gezonde financiële basis is voor een historische vereniging als de VNHSM. Hij zorgde niet alleen voor strakke begrotingen en verantwoorde investeringen, maar ook voor nieuwe samenwerkingen. Michiel schuwde het debat niet en dankzij zijn inspanningen kon de VNHSM blijven investeren in behoud, restauratie en educatie.

Hij had bijzondere affiniteit met historische schepen, kaarten en maritieme kunst. Regelmatig was hij te vinden op bijeenkomsten, waar hij verhalen deelde over de VOC en de rol van Amsterdam als maritieme wereldstad. Hij geloofde in het belang van erfgoed als een brug tussen het verleden en de toekomst en zag het als zijn missie om de maritieme geschiedenis levend te houden voor nieuwe generaties.

De VNHSM houdt hem in herinnering als een betrokken, warme en intelligente man, die altijd bereid was om mee te denken en te helpen. Zijn onvermoeibare bijdragen hebben de Vereeniging een sterke basis gegeven voor de toekomst.

Manuel Kohnstamm
Voorzitter bestuur VNHSM



#museumvanjou

Dolly, Dorus en Maarten in
Het verhaal van de walvis
Foto: Twycer