



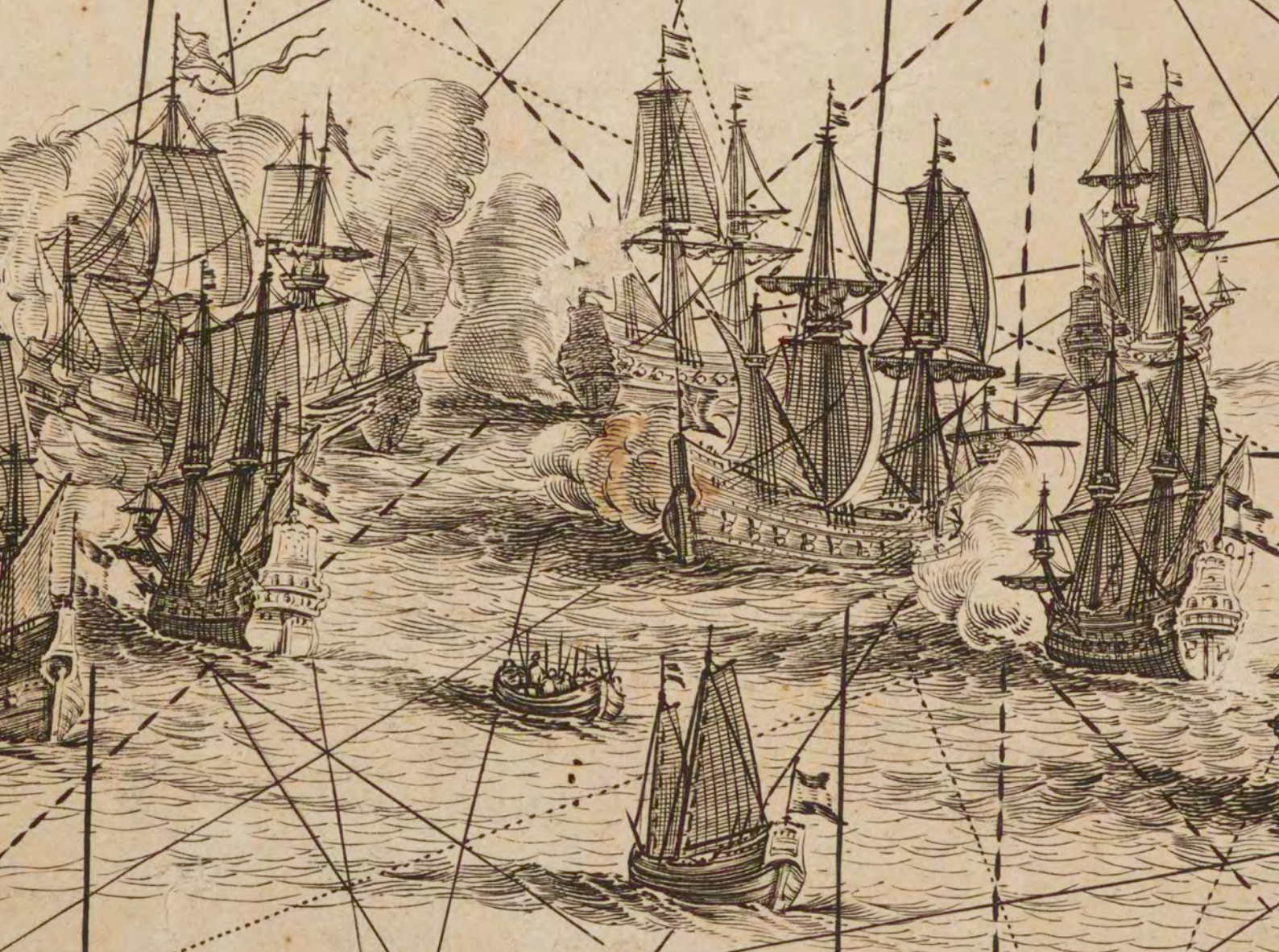
VEREENIGING
NEDERLANDSCH
HISTORISCH
SCHEEPVAART
MUSEUM

100 JAAR
COLLECTIE

04

NIEUWE TENTOONSTELLING:

BLAEU'S WERELD IN KAART



ZEEMAGAZIJN 01

APRIL 2017 JAARGANG 44 Uitgave van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

het
scheep
vaart
museum

08

EDUCATIE

De vernieuwde
walvisweken

13

IN ZICHT

Nieuwe najaarstentoonstelling:
Uitvinders, pioniers en charlatans

15

VAARWEL

Directeur Collecties
Henk Dessens met pensioen

BRUISEND BEGIN!

Na haar 100ste verjaardag en het succes van de jubileumtentoonstelling is de Vereniging samen met het Scheepvaartmuseum vol energie aan het nieuwe jaar 2017 begonnen. Een echt topstuk steelt de show in het voorjaar: de wereldkaart van Blaeu uit 1648 wordt vanaf april getoond voor het publiek. Deze parel uit de collectie van Het Scheepvaartmuseum is van ongekennde grootte en belooft een stralende publiekstrekker te worden. In deze editie van Zeemagazijn leest u in maar liefst vier pagina's over de details die deze kaart sieren. De kaart van meer dan twee bij drie meter vraagt om een bezoekje in de nieuwste tentoonstelling: *Blaeu's wereld in kaart | Amsterdams meester-cartograaf in de Gouden Eeuw*.

Verder staan we dit jaar stil bij het grootste waagstuk uit de Nederlandse geschiedenis, de Tocht naar Chatham, die precies 350 jaar geleden plaats vond en waarmee de Engelsen hun *greatest defeat ever* werd toegebracht. Gijs Rommelse neemt u eeuwen mee terug in de tijd en toont u beelden uit de collectie.

Met de lente in ons bol presenteren we graag het terugkerende succes uit de zomer: de Walvisweken. Deze samenwerking tussen verschillende instellingen wordt aankomende zomer extra speciaal doordat er een buitencomponent wordt toegevoegd die behoorlijk in het oog springt! Met plezier kan ik u tevens deelgenoot maken van een nieuwtje uit de bibliotheek: vanaf mei kunt u elke doordeweekse dag een bezoek brengen aan de bibliotheek van Het Scheepvaart-



museum waar een enthousiast team van vrijwilligers klaar staat om al uw vragen te beantwoorden. Zo blijft kennis dagelijks toegankelijk, ook zonder entreebewijs voor het museum.

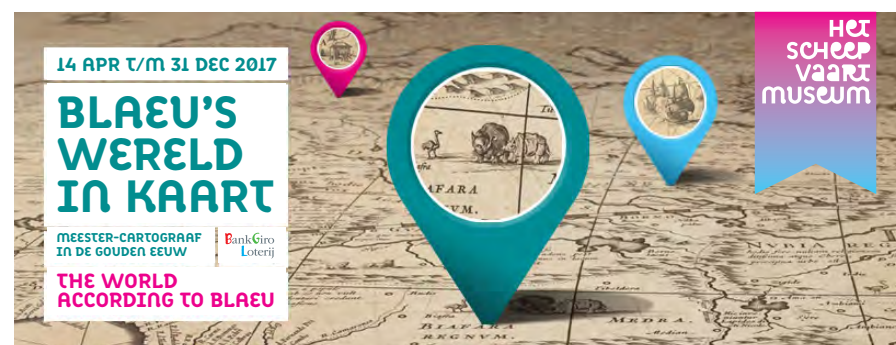
Sara Keijzer, Conservator fotografie en film, blikst vooruit op een bijzondere tentoonstelling die opent in het najaar. Innovaties in de maritieme sector zullen centraal staan, met een wel heel uniek object waar u wellicht uw wenkbrauwen bij op trekt: een open duikboot.

Als bijlage bij dit Zeemagazijn ontvangt u de samenvatting van het jaarverslag. U bent van harte uitgenodigd de Algemene Ledenvergadering en het symposium bij te wonen. Diezelfde dag nemen museum en vereniging ook afscheid van Henk Dessens, die als Conservator en later Directeur Collecties een krachtig stempel zette op de inhoudelijke koers en programmering van Het Scheepvaartmuseum. Er zijn weinig mensen die over zo'n brede kennis van de maritieme geschiedenis van Nederland beschikken.

Het bestuur van de Vereniging is Henk Dessens bijzonder erkentelijk voor zijn grote betrokkenheid en voor zijn warme en altijd constructieve samenwerking. Gelukkig mogen we naast het uitzwaaien van Henk, ook iemand verwelkomen: Manfred Schepers is de nieuwe voorzitter van Het Compagnie Fonds. Met een grote liefde voor water, boten en geschiedenis is Manfred een waardevolle aanvulling. Ik wens hem namens het volledige bestuur alle goeds in deze bijzondere functie.

Ik hoop van harte dat u een bezoek komt brengen aan de spectaculaire kaart van Blaeu om alle details met eigen ogen te komen bekijken. Daarnaast: veel leesplezier en een zonnig voorjaar!

Rutger van Slobbe
Voorzitter Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum



INHOUD 01



NIEUWE TENTOONSTELLING
De wereldkaart van Blaeu onder de loep

04



ONDERZOEK
Het herinneren van
de tocht naar Chatham

10



VAARWEL
Directeur Collecties Henk
Dessens met pensioen

15

08

EDUCATIE

De vernieuwde walvisweken

09

OBJECT IN BEELD

Jona en de walvis

12

NIEUWS

13

IN ZICHT

Nieuwe najaarstentoonstelling:
Uitvinders, pioniers en charlatans

14

OP DE RADAR

16

ACTIVITEITEN

COLOFON

Het Zeemagazijn is het ledenmagazine van de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, eigenaar van de collectie van Het Scheepvaartmuseum. Het Zeemagazijn wordt in opdracht van de Vereniging gemaakt door de afdelingen Collecties en Communicatie van Het Scheepvaartmuseum. **Redactie:** Het Scheepvaartmuseum en Sophie Verburgh **Ontwerp:** Kingsize Creations **Druk:** Koopmans' drukkerij BV. **Medewerkers aan dit nummer:** Cécile Bosman, Sarah Bosmans, Michael Huijser, Els Jacobs, Thierry Jacobs, Sara Keijzer, Gijs Rommelse, Rutger van Slobbe, Elisabeth Spits, Marleen Stavenuiter, Sophie Verburgh **Fotografie:** Bart Lahr (Het Scheepvaartmuseum), tenzij anders vermeld **Contact:** Heeft u vragen of suggesties over de Vereniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum? Neem dan contact op met Thierry Jacobs van Het Scheepvaartmuseum via telefoonnummer 020 523 22 00, of per e-mail via vereniging@hetscheepvaartmuseum.nl **Adres:** Het Scheepvaartmuseum, Postbus 15443, 1001 MK Amsterdam



DE WERELDKAART VAN BLAEU ONDER DE LOEP

CARTOGRAFIE: KENNIS EN KUNST

Wanneer wij naar een wereldkaart kijken, vinden we het logisch dat op het noorden boven is, dat Amerika links staat en Azië rechts, dat landsgrenzen en hoofdsteden onderscheidend zijn aangegeven en dat bergen de schaduw aan de rechterkant hebben. Vroeger was het normaal dat de aanvaarroute op een stad de richting van de kaart bepaalde, en op een Chinese wereldkaart liep de nulmeridiaan dwars door Peking. Wat wij nu normaal vinden, blijken dus slechts een aantal conventies waaraan we gewend zijn geraakt en de meeste hiervan stammen uit de vroegmoderne tijd. Een wereldkaart toonde ook toen niet hoe de wereld eruitzag, maar hoe de maker dacht dat de wereld eruitzag of zelfs hoe de maker wilde dat de kijker de wereld zag. Kaarten maken betekent altijd selecteren, weglaten, conventies volgen en de werkelijkheid vervormen.

DE FAMILIE BLAEU: VAN VISSERS NAAR WETENSCHAPPERS

De De grootste producent van kaarten in de zeventiende eeuw was de firma Blaeu in Amsterdam. Het familiebedrijf begon met Willem Jansz. Blaeu (1571-1638), die werd geboren in het gezin van een protestantse haringkoopman uit de omgeving van Alkmaar. Willem was echter meer geïnteresseerd in de wetenschap dan in vis en ging daarom in de leer bij de Deense astronoom Tycho Brahe, van wie hij navigatie-instrumenten en globes leerde maken. Terug in de Republiek in 1596 legde hij zich toe op het maken en verkopen van globes. Tien jaar later vestigde hij zich in het pand De Vergulde Sonnewijzer op het huidige Damrak, dat destijds direct aan de haven lag, waardoor Willem voor de meest recente informatie terecht kon bij terugkerende zeelieden.

KAARTENMAKER VOOR DE VOC

De alleskunner Willem maakte zijn eigen instrumenten, ontdekte twee sterren en gaf in 1617 een nieuwe druk uit van *De Revolutionibus* (1543) van Copernicus, wat een nieuwe impuls gaf aan het debat over het heliocentrisme. Dit boek, waarin Copernicus beweerde dat de aarde om de zon draaide en niet andersom, was een jaar eerder door de katholieke kerk verboden. Dat Willem dit boek toch kon herdrukken, was het gevolg van de vrijheid van drukpers in de Republiek, maar dat hij dit daadwerkelijk deed, zegt vooral iets over het commercieel inzicht van Blaeu. Vanaf het begin van de eeuw was Blaeu ook begonnen met het maken van kaarten en zijn kunde bleef niet onopgemerkt; in 1633 werd hij aangesteld als kaartenmaker van de VOC en als examiner van VOC-stuurlieden. Lang heeft Willem niet mogen genieten van dit baantje, aangezien de cartograaf/drukker/uitgever/wetenschapper stierf in 1638.

DE ATLAS MAIOR: KENNIS VAN VADER OP ZOO

Het zou een grote klus worden voor zoons Joan en Cornelis om hun vader te evenaren. Cornelis kreeg hier helaas weinig kans voor, aangezien hij al overleed in 1644. Dit betekende dat de toekomst van het familiebedrijf in handen lag van zijn broer. Joan Blaeu had Rechten gestudeerd in Leiden en Padua, maar genoot zijn belangrijkste opleiding in de zaak van zijn vader. Hij bleek uitermate goed in het maken, drukken en uitgeven van kaarten en ook bij de VOC trad hij in Willems voetsporen als kaartenmaker en examiner van stuurlieden. Net als zijn vader had Joan een bijzonder goed commercieel inzicht. Hij richtte zich op populaire verkoopwaar zoals bijbels en drukte zelfs katholieke werken die hij, zij het onder een andere naam, in zijn winkels verkocht.

BLAEU BLEEK UITERMATE GOED IN HET MAKEN, DRUKKEN EN UITGEVEN VAN KAARTEN

In 1662 gaf hij uit waar zijn vader al jaren eerder aan begonnen was: de *Atlas Maior*. Deze meerdelige atlas telt bijna 600 kaarten en was vooral bedoeld als 'koffietafelboek', een duur accessoire in huizen van de elite. De *Atlas Maior* kende in zijn eeuw geen gelijke en staat bekend als het duurste, grootste en rijkst geïllustreerde boek van de zeventiende eeuw. Maar in het rampjaar 1672 kwam ook aan Joans dagen van glorie een einde. Door een grote brand in de Amsterdamse Gravenstraat, waar een van zijn drukkerijen was gevestigd, ging een deel van de kaarten en koperplaten volledig verloren. Ondanks het feit dat hij op andere locaties nog genoeg materiaal had, leek deze ramp Joan niet in de koude kleren te gaan zitten en hij stierf een jaar later. Met de dood van Joan Blaeu kwam de Gouden Eeuw van de Nederlandse kaartmakerij ten einde.

NEDERLANDSE KAARTEN IN TEXAS EN TOKIO

Vanaf april 2017 zal Het Scheepvaartmuseum een tentoonstelling wijden aan de Blaeus en hun werk: 'Blaeu's wereld in kaart | meester-cartograaf in de Gouden Eeuw' Het uitgangspunt van deze tentoonstelling, op de eerste verdieping in Oost, is de wereldkaart van Joan Blaeu uit 1648, die in 1928 voor 7000 gulden in het bezit van Het Scheepvaartmuseum kwam. Van deze kaart zijn wereldwijd elf exemplaren bekend, in vier verschillende versies, oftewel staten. Staat 1 betekent de eerste druk, een andere staat betekent dat er aanpassingen op de originele koperplaten zijn gedaan voordat er opnieuw werd gedrukt. Zo is er aan de tweede staat van deze kaart, die gedrukt is rond 1655, nieuwe informatie over China toegevoegd. De koperplaat waarop het deel van China gegraveerd is, is voor dit doel waarschijnlijk in zijn geheel vervangen. De kaart hier in het Scheepvaartmuseum is een tweede staat. Andere staten zijn over de hele wereld te vinden. Zo bezit de University of Texas een geheel ingekleurde kaart en is het National Museum Tokyo de trotse eigenaar van een gekleurde kaart in eerste staat, inclusief Nederlandse tekst. Eén ding hebben ze echter allemaal gemeen: als je inzoomt op deze imposante wereldkaart, ontdek je betekenis in alle versieringen en details en kun je zien dat de hand, het hart en het hoofd van de meester overal in doorklinkt.

ILLUSTRATIES SIEREN DE KAART

Joan Blaeu probeerde met deze kaart een zo compleet mogelijk beeld van de wereld en het universum als geheel te presenteren. Dit is te zien aan het feit dat niet alleen het aardoppervlak is afgebeeld, maar ook de zichtbare sterren op het zuidelijk en noordelijk halfrond (linker- en rechterbovenhoek), de hypothese van Copernicus met daarbij de verschillende planeten die om de zon draaien (mid-denboven) en de Noord- en Zuidpool (linker- en rechteronderhoek). Ook is er in elke hoek een dier afgebeeld dat correspondeert met een van de elementen: een walvis (water), adelaar (lucht), een brandende salamander (vuur) en een mol (aarde).

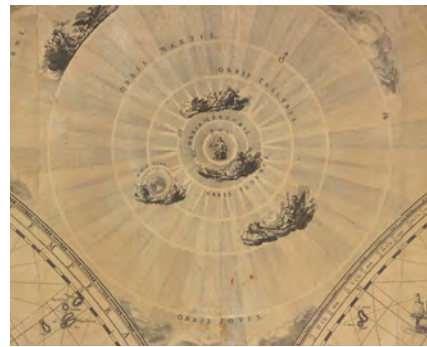


De hemelkaarten in de linker- en rechterbovenhoek zijn voor ons idee gespiegeld. Dit komt omdat deze zijn afgebeeld alsof je vanaf buiten het heelal op de aarde neerkijkt. Je kijkt dus van bovenaf op de sterren neer, zoals ook bij hemelglobes. Blaeu heeft een groot deel van de sterrenbeelden die wij nu nog steeds kennen afgebeeld, zoals de Grote Beer. Het zuidelijk halfrond kent op deze kaart beduidend minder sterrenbeelden, omdat er hiervan ook nog minder



in kaart gebracht waren. Op het zuidelijk halfrond werd genavigeerd met behulp van het Zuiderkruis, een klein maar opvallend sterrenbeeld dat is opgenomen in de vlaggen van onder andere Nieuw-Zeeland, Australië en Brazilië.

3 Blaeu is de eerste die op een wereldkaart een heliocentrisch model afbeeldt. Onder deze optekening van de planeten en hun banen om de zon is ‘de hypothese van Copernicus’ geschreven. Zijn vader Willem was een van de eersten in de Republiek die dit model aanhing en ook propageerde door het uitgeven van Copernicus’ ideeën. In de tweede helft van de zeventiende eeuw werd het heliocentrische systeem langzaam algemeen – al gaf het Vaticaan pas in 1992 officieel toe dat Galilei, en met hem Copernicus, gelijk had gehad en dat de



aarde om de zon draait. Copernicus is niet de enige wetenschapper die een plaats heeft gekregen op de kaart. Ook Tycho Brahe en Ptolemaeus zijn vertegenwoordigd (onderin, midden). Ptolemaeus’ hypothese hanteerde nog een geocentrisch model (alles draait om de aarde), terwijl Tycho Brahe een tussen-model propageerde (zon en maan draaien om de aarde, alle andere planeten draaien om de zon). Copernicus staat echter bovenaan; zo is duidelijk waar Blaeu de voorkeur aan gaf.

4 In de binnenlanden van Zuid-Amerika zijn inwoners van het ‘nieuwe’ continent als kanibalen afgebeeld. Barbaarser vind je ze niet: gezellig rond een vuurtje met wat menselijke ledematen aan het spit. Deze manier van afbeelden van de volkeren in Zuid-Amerika is niet nieuw.



Het werd vaker gedaan en zegt meer over de Europeanen dan over deze Zuid-Amerikanen zelf. Het tekenen van barbaren moest de westerse superioriteit benadrukken. Ook was het een manier om te tonen dat daar nieuw ontdekte volkeren leefden. Het idee van ‘barbaren’ was overigens niet iets nieuws, dit stamde al uit de Oudheid. De Grieken gebruikten het woord *barbaros* voor ‘onbeschaafde’ volkeren die slechts ‘bar bar bar’ uit leken te kramen.

5 Overall op de kaart zijn kleine schepjes afgebeeld en links van Californië is zelfs een heuse zeeslag te ontdekken. Ondanks het gebrek aan kleur mogen deze schepen, die varen met een driekleur, geïdentificeerd worden als schepen in dienst van de Republiek. Deze aanname wordt bevestigd door de kaart in Texas: op deze ingekleurde versie van Blaeu’s wereldkaart zijn de vlaggen rood-wit-blauw. De zeeslag links van Californië moet niet gezien worden als verwijzing naar een feitelijk plaatsgevonden zeeslag, maar wel als een strategisch geplaatste illustratie. Op deze manier benadrukte Blaeu namelijk hoe ver de ‘global commerce’ van de Republiek in de jaren 1640 strekte.



6 Blaeu heeft de meest recente informatie over Australië in zijn kaart opgenomen. Vanaf 1617 werd een nieuwe route richting de Oost ingevoerd als de standaard. Vanaf toen werd na de ronding van Kaap de Goede Hoop op de 35 gradenlijn zuiderbreedte gevaren, en pas ten hoogte van Java afgebogen naar het noorden. Deze route zorgde vanwege overheersende westenwinden niet alleen voor een snellere reis, maar ook voor het stukje bij beetje in kaart brengen van de westkust van Australië. Dit was gaan bewuste keuze, maar het gevolg van de moeilijkheid van het berekenen van de lengtegraad. Als er namelijk te laat werd afgebogen naar Indonesië, liepen schepen vaak vast op de ruige kust van Australië. Dit gebeurde ook met de Batavia, een Nederlands spiegelretourschip dat in 1629 in het ondiepe water voor deze verraderlijke kust verzeild raakte. De meeste bemanningsleden en passagiers overleefden de ramp en konden zichzelf veilig aan land brengen. Gebrek aan drinkwater en voedsel zorgde echter voor muiterij en kannibalistische toestanden, waardoor er van de 341 opvarenden uiteindelijk slechts 68 aankwamen in Batavia.



Met wél genoeg eten aan boord, werden Abel Tasman en Francoys Visscher de pioniers in Australië. Ze lieten zich zakken tot breedtegraad 44, waarmee ze aantoonde dat het mythische Zuidland in elk geval niet zo groot was als men dacht, en lieten zich oostwaarts voeren naar Tasmanië en Nieuw-Zeeland. Net als van de binnenlanden van Afrika en Noord-Azië had het in kaart brengen van Australië echter geen prioriteit voor de Nederlanders. De rijkdom in de Oost was belangrijker, en zolang er geen goud gevonden was, was Australië het lange reizen niet waard. Het ‘ontdekken’ van dit continent ging daarom vrij langzaam.

Blaeu geeft op zijn kaart van 1648 voor het eerst de namen Nova Hollandia en Nova Zeelandia aan de ontdekkingen in Australië.

7 Bij Nova Zembla is een klein gestrand scheepje afgebeeld en een huisje getekend, ‘Het behouden huys’. Aan het eind van de zestiende eeuw hoopte men op een route naar de Oost via het noorden en Willem Barentsz had de lastige taak gekregen deze te ontdekken. In opdracht van de kaartenmaker Plancius vertrok hij driemaal richting noordpoolcirkel om een noordoostpassage naar China en India te vinden. Het mocht niet baten. Tijdens de derde poging, in 1596, kwam Barentsz met zijn bemanning bij Nova Zembla vast te zitten in het ijs en waren ze genooddaakt de winter door te brengen in ijzelijke koude. Van drijfhout werd ‘het behouden huys’ getimmerd, maar deze beschutting kon niet iedereen warm houden: vijf mannen, waaronder Willem Barentsz, overleefden de winter niet.



8 Voordat Californië voor het eerst door Europeanen betreden werd, was de mythe over dit zogenaamde eiland al wijdverspreid. Garci Rodriguez de Montalvo had dit eiland namelijk beschreven in zijn populaire roman *Las Sergas de Esplandián* (1510) en het de naam California gegeven. Toen Hernan Cortes in 1536 daadwerkelijk voet aan wal zette in dit gebied, vernoemde hij dit ‘eiland’ dan ook naar de verhalen van Montalvo. Vervolgexpedities wezen echter uit dat het een schiereiland was en de kaartenmakers Ortelius en Mercator presenteerden Californië in hun kaarten aan het eind van de zestiende eeuw als deel van het vasteland.



In 1622 werd echter een Spaans schip gekaapt met daarin kaarten waarin Californië opnieuw werd weergegeven als eiland. De Engelse cartograaf Henry Briggs nam deze gedateerde informatie over en ook Blaeu tekende Californië vervolgens weer als een eiland op zijn grote wandkaart.

De Jezuïet Eusebio Francisco Kino begon in de jaren tachtig van de zeventiende eeuw met het verkennen van het land in Noord-Mexico en schreef vervolgens een rapport, *California no es isla*. Kino laat hierin zien dat ‘Baja California’ gewoon verbonden was met het Amerikaanse platteland boven de riviermonding van de Colorado rivier. Omdat hij echter geen geleerde kaartenmaker was, werd hij niet serieus genomen. Hierdoor was het mogelijk dat pas in 1747 Californië definitief tot het vasteland werd gerekend. Ook hier geldt weer: het in kaart brengen van Californië had geen prioriteit, want er werd geen handel gedreven met dit gebied.

EUROPESE SUPERIORITEIT

Op het eerste gezicht is een wereldkaart, in dit geval de indrukwekkende kaart van Joan Blaeu, ‘gewoon’ een weergave van hoe de wereld eruitziet. Bij nadere bestudering krijgt deze kaart echter meerdere dimensies. De tentoonstelling laat zien dat het helemaal niet vanzelfsprekend is dat Europa zich in het midden van de kaart bevindt. Blaeu heeft er, net als velen voor hem en na hem, simpelweg voor gekozen om Europa centraal te plaatsen. Samen met de afgebeelde barbaarsheid van niet-Europese volken toont dit het idee van Europese superioriteit. Dat uit zich ook in alle Europese kennis die terug te vinden is op de kaart, zoals de hypothesen van Ptolemaeus, Copernicus en Brahe, de in kaart gebrachte sterren en de berekening hoe men een ronde wereld op een platte kaart krijgt.

PROPAGANDA BINNEN POLITIEKE RELATIES

Opmerkelijk is het ontbreken van namen van Nederlandse ‘bezittingen’ overzee. Zo staan Brazilië en Deshima, de Nederlandse handelsnederzetting in Japan, niet aangegeven op de kaart en zijn er nauwelijks grenzen te vinden. Een verklaring hiervoor is de politieke context waarin deze kaart geplaatst moet worden. De kaart is met het sluiten van de Vrede van Münster in 1648 opgedragen aan de leider van de Spaanse vredesdelegatie. Het zou kunnen dat er daarom geen nadruk is gelegd op tegenstellingen en de Nederlandse aanwezigheid overzee. Sommige veroveringen werden wellicht gevoeliger geacht dan andere; het op de Portugezen veroverde Brazilië is bijvoorbeeld niet afgebeeld, maar de aanwezigheid in Australië wordt wel gemarkeerd door Nederlandse plaatsnamen. Ook Batavia is aangegeven en de schepen op de kaart dragen de Nederlandse vlag. Een beetje rekening houden met Spaanse sentimenten was dus oké, maar het moest wel duidelijk blijven wie er uiteindelijk het beste uit de Tachtigjarige Oorlog was gekomen. Deze wereldkaart toont dus niet slechts een flinke portie (Europese) kennis, maar ook (Nederlandse) macht.

De wereldkaart van Blaeu vraagt om een bezoek: de kaart van meer dan twee bij drie meter moet met eigen ogen gezien worden. Minutenlang kan je turen naar de details, de tekeningen en de vragen die Blaeu zich hardop stelde in de kaart. Kom dus kijken!

MEREL LUIJENDIJK

Blaeu's wereld in kaart | meester-cartograaf in de Gouden Eeuw is te bezoeken vanaf 14 april tot en met 31 december.



DE VERNIEUWDE WALVISWEKEN

EDUCATIEF & SPEELS

Wegens groot succes organiseert Het Scheepvaartmuseum voor de vierde keer in de zomervakantie de 'Walvisweken'. Dit zeer gewaardeerde programma is inhoudelijk en gemakkelijk en biedt zowel jong als oud dagelijks verschillende activiteiten.

EEN ZOMER VOL ACTIVITEITEN

Naast de bestaande projectpartners Ecomare, WNF en Museum In 't Houten Huis, sluit vanaf dit seizoen ook het Zaanse Museum aan. Spelen en leren gaat zo hand in hand. Bij alle instellingen zijn eigen Walvisweken-programma's te beleven, zoals een nieuw ontwikkelde historische fietsroute in de Zaanstreek, een Walvisdag in Ecomare en woensdagmiddagen met extra activiteiten in De Rijk bij In 't Houten Huis. Met een beetje trots mogen we toch zeggen dat Het Scheepvaartmuseum een wel hele bijzondere activiteit toevoegt aan deze editie van de Walvisweken: een echte walvisexpeditie!

EEN HEUSE EXPEDITIE

De zomer vraagt om buitenactiviteiten en waar kan dat beter dan in de waterrijke omgeving van Het Scheepvaartmuseum?

De walvis zal op een speciale plek 'opduiken' in het water bij Het Scheepvaartmuseum, precies zoals we dit bijzondere dier kennen. Met de staart fier omhoog, vragend om aandacht! Families zullen met behulp van een verrekijker op zoek gaan naar de Groenlandse walvis in het water van het Oosterdok waarbij veel wordt verteld over het verleden, heden en de toekomst van dit magistrale dier. Een enthousiaste gids zal er voor zorgen dat de kinderen volledig opgaan in het verhaal!

Bezoek de Walvisweken 2017 van 8 juli t/m 3 september.

BEZICHTIG PORRETEN VAN OUD-WALVISVAARDERS

In januari 2016 verscheen in Volkskrant Magazine een artikel van Bram de Graaf waarvoor hij zes oud-walvisvaarders heeft geïnterviewd. Zij vertelden over hun ervaringen aan boord van de walvis-fabrieksschepen Willem Barentsz I en II en de walvisjagers van de Nederlandsche Maatschappij voor de Walvischvaart (NMW) in de periode 1946-1964. Foto-graaf Gerard Wessel portretteerde deze

mannen op klassieke wijze: in zwart-wit en met een dramatische belichting waardoor de nadruk op hun 'karakteristieke koppen' wordt gelegd. De fotoserie van de oud-walvisvaarders, met bijbehorende interviews, is in 2016 aangekocht voor de collectie van Het Scheepvaartmuseum. Tijdens de Walvisweken 2017 zal deze serie voor het eerst aan het publiek worden getoond. In de museumbibliotheek, die vanaf mei 2017 weer vijf dagen per week geopend is, zal een kleine foto-tentoonstelling worden ingericht. Samen met de interviews en de in de bibliotheek aanwezige relevante literatuur, wordt de Nederlandse betrokkenheid bij de naoorlogse walvisvaart verder uitgediept. Ook zullen twee oud-walvisvaarders familie-colleges geven.

MARLEEN STAVENUITER

De portretten zijn op eigen gelegenheid te bekijken in de bibliotheek vanaf 8 juli t/m 3 september op doordeweekse dagen.

JONA EN DE WALVIS

SPAREN MET PLEZIER

In de walvisvaartcollectie van Thijs Mol bevinden zich vreemde objecten, die soms slechts zijdelings met de walvisvaart te maken hebben. Zoals bijvoorbeeld deze gietijzeren, mechanische spaarpot met een voorstelling van Jona en de walvis. Op een onstuimige zee zijn een walvis en een bootje met daarin God, die Jona optilt, te zien. Om het mechanisme in werking te stellen, moet er eerst een muntje tussen de hand van God en het achterhoofd van Jona worden gelegd, waarna aan de zijkant een hendel wordt ingedrukt. Het figuurtje van God draait naar de walvis toe, Jona beweegt naar voren en het muntje glijdt in de bek van de walvis. Waarna zijn onderkaak nog een tijdje op en neer beweegt in een kauwende beweging.

Dergelijke mechanische spaarpotten werden aan het einde van de negentiende eeuw zeer populair in Amerika. Ze waren bedoeld om kinderen op een speelse manier het belang van sparen bij te brengen. En hoe kan dat nu beter dan met een leuk en spannend stuk speelgoed. Alhoewel deze spaarzaamheid opvoedkundig bedoeld was, had het als onbedoeld bijeffect dat juist hierdoor een tekort aan muntgeld ontstond.

SARAH BOSMANS



Mechanische spaarpot, circa 1890, Shepard Hardware Company, Buffalo (New York), Tot 2 juli 2017 te zien in de tentoonstelling *Drijfveer*.

HET HERINNEREN VAN DE TOCHT NAAR CHATHAM

In juni is het exact driehonderdvijftig jaar geleden dat de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden met de beroemde Tocht naar Chatham de Tweede Engels-Nederlandse Oorlog (1665-1667) winnend afsloot. Deze historische gebeurtenis zal zowel in Nederland als in Groot-Brittannië op tal van manieren worden herdacht. Zo zal een schip van de Koninklijke Marine een bezoek brengen aan Chatham en zullen hier tentoonstellingen, muziekkuitvoeringen en een gedenkdienst plaatsvinden. Ook worden in Chatham en in Amsterdam historische conferenties gehouden. Eerder al, in maart, was er een kleinschalig symposium op de Britse ambassade in Den Haag. De ambassadeur, Sir Geoffrey Adams, was hierbij zelf de gastheer.

EEN GROTE VERNEDERING

Een lezer zou zich kunnen afvragen waarom er in Groot-Brittannië toch zoveel aandacht is voor wat men daar wel de *Raid on the Medway* noemt en waarom Britse overheden, professionele historici en andere historisch geïnteresseerden zo bereidwillig zijn deze gebeurtenis samen met de toenmalige tegenstander te herdenken. De Tocht naar Chatham geldt immers als een van de zwaarste en meest vernederende nederlagen die de Royal Navy ooit leed. De grote Britse historicus Charles Boxer schreef er bijvoorbeeld over: *'It can hardly be denied that the Dutch raid on the Medway vies with the Battle of Majuba in 1881 and the Fall of Singapore in 1942 for the unenviable distinctior of being the most humiliating defeat suffered by British arms.'*

Boxer had hier natuurlijk gelijk in; de Tocht naar Chatham was bijzonder spectaculair en vernederend. Een jaar eerder, toen de bodem van zijn oorlogskas in zicht was gekomen, had de Engelse koning Karel II bevel gegeven het leeuwen-deel van zijn vloot op te leggen. Slechts een aantal kleinere schepen moest in de vaart blijven om de Nederlandse maritieme economie te ontregelen. Hopend op redelijke vredesvoorwaarden had hij een delegatie naar Breda gestuurd om te onderhandelen. Toen evenwel plotseling het leger van de Franse koning Lodewijk XIV de Spaanse Nederlanden – grofweg het huidige België en Luxemburg – binnenviel, begreep Karel dat er voor hem misschien in Breda toch nog wel meer te halen viel dan hij aanvankelijk had gedacht. Frankrijk en de Republiek waren formeel bondgenoten tegen

Engeland, maar Karel wist heel goed dat Staten-Generaal en raadspensionaris Johan de Witt panisch waren om het sterke Frankrijk als directe buurman te krijgen. *'Gallia amica, sed non vicina'*, zo was de leus in de Republiek, oftewel 'Gallië als vriend, maar niet als buur'. De Witt kon natuurlijk weinig aan de Franse opmars doen terwijl de Republiek nog in oorlog met Engeland was. Karel instrueerde zijn onderhandelaars in Breda daarom de besprekingen te laten traineren om op die manier uiteindelijk grotere concessies van de Republiek los te kunnen krijgen. Om de Republiek uit deze diplomatieke chantage te bevrijden, gaf De Witt de vloot opdracht een risicovolle aanval uit te voeren op het hart van de Engelse marine bij Chatham, aan de rivier de Medway.



Een zilveren herinneringsbeker gemaakt ter ere van de Tocht naar Chatham.



Allegorische verbeelding van Cornelis de Witt en de Tocht naar Chatham. De Witt zien we op de voorgrond gekleed als een aristocratische militair en gekroond met de lauwerkrans, omgeven door putti en de hoorn des overvloeds. Rechts op de achtergrond zien we het strijdtoneel. Gravure uit 1760.



De Tocht naar Chatham, schilderij door Willem Schellinks.



Een zilveren herinneringsbeker gemaakt ter ere van de Tocht naar Chatham.

GEEN SCHIP GESPAARD

De Ruyter en de meeste andere vlagofficiëren aarzelden; het plan zou de Nederlandse vloot namelijk in een bijzonder kwetsbare positie brengen doordat de terugweg naar huis zou kunnen worden afgesneden. Cornelis de Witt, die door zijn broer Johan als politiek commissaris namens de Staten-Generaal op de vloot was geposteed, drong echter aan: de instructies waren immers duidelijk. De uitvoering van de aanval verliep uiteindelijk opmerkelijk soepel. De Engelse autoriteiten hadden de verdediging verwaarloosd; er waren te weinig schepen en troepen om de rivier effectief voor de Nederlanders af te sluiten en de Engelse commandovoering was ronduit chaotisch. Daar kwam bij dat men ook nog eens apathisch reageerde toen men de naderende Nederlandse vloot gewaarwerd. Nadat de autoriteiten eindelijk inzagen hoe groot het gevaar was – als gevolg van geruchten over een grootschalige invasie ontstond in Londen paniek – probeerde men improviserend de verdediging op orde te krijgen. Zo liet de Hertog van Albemarle in allerijl een paar verdedigingsbatterijen naar Chatham aanrukken en liet hij preventief nog zestien Engelse schepen tot zinken brengen. Het uiteindelijke resultaat – velen zijn bekend met het verloop van de aanval en anders moet het elders

nog maar eens uitgebreider worden verteld – was indrukwekkend. De Nederlandse vloot maakte een aantal grote Engelse schepen buit, waaronder het vlaggenschip *Royal Charles*, dat triomfantelijk werd meegevoerd naar Hellevoetsluis. Ook waren er enkele grote lineschepen met branders verwoest en hadden de Engelsen zelf in totaal zo'n dertig schepen afgezonken. Verder hadden mariniers onder bevel van Joseph van Ghent het Fort Sheerness veroverd en platgebrand. De financiële schade bedroeg ruim 200.000 pond sterling. De politieke klap kwam echter nog veel harder aan. Vernederd en door velen bekritiseerd instrueerde Karel zijn onderhandelaars in Breda snel de vrede te tekenen.

NAVALE SUPREMATIE

Men kan natuurlijk speculeren over de vraag waarom de Britten anno 2017, net als trouwens in 1967, bereid zijn deze pijnlijke historische herinneringen zo boven water te halen. Misschien doen zij wel beleefd mee om de glunderende Nederlandse buurman een pleziertje te doen. Met de ten uitvoering brenging van de Brexit in het verschieft lijkt het immers belangrijk de culturele banden met de burens te onderhouden. Maar plausibeler nog is dat men hem zijn pretje gunt vanuit de wetenschap dat de Nederlandse oorlogen uiteindelijk slechts een soort moeizaam voorportaal vormden van de daaropvolgende eeuwen van eigen navale suprematie, de periode van *Britannia rule the waves*. Met zoveel klinkende overwinningen op zak kan de eigendunk een deukje wel velen, zo lijkt het.

In Nederland is de Tocht naar Chatham natuurlijk altijd bewierookt als één van de grootste overwinningen uit de nationale geschiedenis. De bewijzen hiervan zijn ruimschoots te vinden in de collectie van Het Scheepvaartmuseum. Zo liet Cornelis de Witt zich graag op zijn belangrijke rol voorstaan door in het stadhuis van zijn stad Dordrecht een protserig schilderij van Jan Baen op te laten hangen. Het stuk werd in het Rampjaar 1672 door een woedende menigte in stukken gescheurd – ditzelfde zou de hoofdpersoon van het schilderij kort daarna zelf ook overkomen – maar er bestaan nog altijd verschillende gravures van, zoals deze uit 1760. De Staten-Generaal en de admiraliteiten benadrukten eveneens gretig hun rol in het succes door als verstrekker van eerbewijzen op te treden, getuige de zilveren herinneringsbeker, en door schilders de gebeurtenissen te laten vereeuwigen. Ook in latere eeuwen werd de Tocht graag als historische les opgevoerd. De vroeg twintigste-eeuwse schoolplaat moest kinderen bijvoorbeeld patriotistische trots bijbrengen. Maar misschien nog wel het meest tot de verbeelding sprekend is de gietijzeren achtponder die destijds door een Nederlands schip is afgevuurd. Als een soort seculier relikwie verbindt de kanonskogel anno 2017 de museumbezoeker met het verhaal van de Tocht naar Chatham.



Een Nederlandse achtponder afgevuurd in 1667 op een aan de Medway tegenover Fort Gillingham geposteerde Engelse batterij.

GIJS ROMMELSE

DE BIBLIOTHEEK: VANAF MEI VIJF DAGEN PER WEEK OPEN

Zoals vastgelegd in de jaarplannen voor 2017-2020 zal het museum zijn rol als kennis- en expertisecentrum meer zichtbaar maken. Dat doen we door collectie en kennis te ontsluiten voor wetenschap-pelijk onderzoek, educatie en publiek. De bibliotheek heeft een centrale bij de inhoudelijke informatievoorziening en zal daarom vanaf 10 mei weer van maandag t/m vrijdag geopend zijn. Prachtig nieuws!

Hier gaat een uitgebreide voorbereiding aan vooraf. Vanaf half maart is Sander Wegereef als nieuwe informatiespecialist aan de slag gegaan om samen met Marja Goud ervoor te zorgen dat de dienstverlening van de bibliotheek als kennis- en expertisecentrum goed uitgevoerd en begeleid wordt. Een team van circa vijftien vrijwilligers wordt betrokken bij de openstelling van de bibliotheek. Dit grotendeels nieuwe team zal in de maand april een introductieprogramma volgen om bekend te raken met de organisatie van het museum, de opbouw van de collectie en de collectieregistratie van zowel de bibliotheek- als de objectcollectie. Na het inwerken van het team zal een aanvullend activiteitenprogramma voor de bibliotheek ontwikkeld worden. De bibliotheek wordt op deze manier een bijzonder middelpunt van Het Scheepvaartmuseum, waar verhalen en mensen samen komen.

MARJA GOUD

NIEUWE VOORZITTER VAN HET COMPAGNIE FONDS



Met plezier kan ik vertellen dat Manfred Schepers Julianne Straatman opgevolgt als Voorzitter van Het Compagnie Fonds (HCF) van Het Scheepvaartmuseum. Manfred, geboren in Doorwerth, bracht zijn jeugd door in Zuid-Afrika en

Twente en ging in 1977 op zijn zestiende naar UWC Atlantic College in Wales. Sindsdien heeft hij in Engeland gewoond, gestudeerd aan de London School of Economics en gewerkt in de financiële sector in Londen, Tokyo, Singapore en New York. Na veertig jaar keert hij terug naar Nederland, waar hij met zijn echtgenote Yoyo is neergestreken in Loenen aan de Vecht en Amsterdam. Hun drie kinderen zijn uit huis en de oudste zoon en jongste dochter studeren beiden aan de Universiteit van Leiden in Den Haag. Manfred: 'Na een hele bijzondere tijd in Engeland willen wij in de volgende fase van ons leven genieten van alles wat Nederland te bieden heeft en vooral onze familie en vrienden. Het is daarom ook heel leuk om nauwer bij Het Scheepvaartmuseum betrokken te kunnen zijn.'

Water, zee en zeilen hebben altijd een belangrijke rol gespeeld in zijn leven. 'Toen wij terug kwamen uit Zuid-Afrika, spendeerde ik zomers met mijn familie op platbodems en de Staverse Jol van mijn ouders. In het VK heb ik veel gezeild, eerst op UWC Atlantic College aan het Bristol Channel, waar de school ook een RNLI reddingsstation had, en de afgelopen jaren op de Solent in Lymington en Cowes.' Schepers zeilde daar wedstrijden in een honderd jaar oude X-One Designklasse (XOD) en op hun 44 jaar oude Swan 38. 'Het is een genot om met klassieke schepen te kunnen racen, *round the cans* op de Solent, vooral met 100+ XOD's tijdens Cowes Week.'

Manfred was vanaf het begin betrokken bij de Londense Kamer van Het Compagnie Fonds, samen met mede HCF-bestuursleden Rose Damen en Robbert Sijbrandij en de energieke bestuursvoorzitter Lukas Kolff, gangmaker van de jaarlijkse Heeren-17 Cup. 'Het opzetten van de Londense Kamer gaf een leuke groep Engelandvaarders de kans om het nieuwe Scheepvaartmuseum te steunen en tegelijkertijd met elkaar veel plezier te hebben *on and off the water* in Londen, op de Solent, tijdens de H-17 Cup en evenementen in het Museum.'

Nu terug in Nederland hoopt hij Het Scheepvaartmuseum te kunnen steunen als HCF-voorzitter. 'Het Museum heeft een hele bijzondere plek in de Nederlandse en Amsterdamse geschiedenis en zal altijd

een belangrijke rol spelen in de Nederlandse maritieme wereld. Samen met de Vereniging, de Raad van Toezicht en het HCF-bestuur hoop ik te kunnen bijdragen aan een imposante en gezonde toekomst van Het Scheepvaartmuseum.'

Het Scheepvaartmuseum wenst Manfred veel plezier in deze mooie rol.

BETTY VAN STEINVOORN

NIEUWE AANWINST: AANKOOPBILJET 'SPEEL-JACHT'



Waar nu perron 1 is van het Centraal Station van Amsterdam, bevond zich in de zeventiende en achttiende eeuw de jachthaven. Daar lag in 1732 een zeiljacht te koop van 35 voet lang (ongeveer 10 meter) en 10,5 voet breed (circa 3 meter). Het jacht had een kajuit, 'twee vertrekken', een secreet en zelfs een haard. Het was nog maar vier jaar oud toen de eigenaar het te koop aanbood. Het was in 1728 'nieuw uitgehaald'. Wie de eigenaar was en waarom het schip werd geveild, weten wij niet.

Eind vorig jaar kwam een aankondigingsbiljet van de veiling van het jacht op de markt. Ons museum had al een aantal veilingbiljetten van schepen in de collectie maar nog niet van een plezierjacht. Het interessante is dat ook een deel van de inventaris wordt genoemd, waaronder 'eenige planken om kooyen te maken'. Behalve zeilen, touwwerk, ankers en een puts staan er ook zaken op voor het onderhoud, zoals een schraper om oude harpuit van de romp en het dek af te schrapen, en een 'harpuyspot met kwasen'. Dit veilingbiljet is een interessante en zeldzame aanwinst over de vroege watersport in Nederland.

DIEDERICK WILDEMAN

UITVINDERS, PIONIERS EN CHARLATANS

DE NIEUWE NAJAARSTENTOONSTELLING IN HET SCHEEPVAARTMUSEUM

Het is januari en er ligt sneeuw in Enschede. 'Links, rechts, links en dan is het aan het einde rechts', legt de man bij de slagboom ons uit. We rijden voormalig Vliegbasis Twenthe op en houden halt voor een grote hangar. Dit moet het zijn. Op een auto na verradt het bouwsel geen menselijke aanwezigheid. 'Deze deur moet je hebben', wijst een behulpzame voorbijganger die vanuit het niets tevoorschijn lijkt gekomen. De ruimte is van binnen veel groter dan de buitenkant doet vermoeden. Een gigantisch bassin met aan elkaar verbonden batterijen trekt onze aandacht. 'Ja, wij houden ons hier bezig met nerd-dingen,' grijnst een goed ingepakte jongeman. Uit zijn mond ontsnapt een wolkje waterdamp.

EEN OPEN DUIKBOOT

Uitvinder, ontwerper en ondernemer Filip Jonker (1980) is een van de twee *founding fathers* van Ortega Submersibles, een bedrijf dat zich, zoals de naam al doet vermoeden, bezig houdt met het ontwikkelen van duikboten. Ortega Submersibles won vorig jaar de Piet de Jong Innovatieprijs. Sinds twee jaar wordt de prijs – een eerbetoon aan oud-onderzeebootcommandant en oud-premier Piet de Jong (1915-2016) – door TNO uitgereikt aan de 'meest impactvolle maritieme innovatie'. Het bedrijf kreeg de prijs voor de Ortega Mk. 1B, een open elektrisch aangedreven duikboot voor twee personen.

MET TOPSNELHEID ONDER WATER

Jonker praat honderduit terwijl we met blauwe lippen koffie uit een plastic bekertje drinken. 'We hebben een trimsysteem ontwikkeld dat er voor zorgt dat de boot automatisch op dezelfde diepte blijft. Een Ortega [er zijn een- twee- en driepersons varianten] is vooral inzetbaar wanneer je lange, horizontale afstanden wil afleggen onder water. Bijvoorbeeld om het gebied rond een scheepswrak te onderzoeken. Als duiker heb je met een Ortega een veel groter bereik. De topsnelheid die je onder water kunt halen is 24 kilometer per uur, en

dat is echt heel hard hoor!' Aandachtig nemen we alles in ons op. Wat zou het geweldig zijn als deze man zou willen meewerken aan onze nieuwe tentoonstelling, denk ik, terwijl ik het laatste slokje koffie naar binnen giet en mijn ogen over de eenpersoons onderwaterkano laat glijden.

FRUSTRATIE EN INNOVATIE

Eind september zal de nieuwe tijdelijke tentoonstelling 'Veerkracht' [werktitel] zijn deuren openen in Het Scheepvaartmuseum. De echte titel houden we nog even voor u geheim. 'Veerkracht' gaat over maritiem innoveren vanaf de zestiende eeuw tot heden. In de tentoonstelling worden uitvindingen, mislukkingen en innovaties getoond, die behalve de maritieme sector ook de Nederlandse samenleving hebben beïnvloed. Centraal staan de stuwende krachten achter maritieme vernieuwing. Een bonte schakering



De Mk. 1B hangt in de werkplaats van Ortega Submersibles.



Filip Jonker poseert naast de batterij die Ortega Submersibles ontwikkelde.

uitvinders, pioniers en charlatans zal de revue passeren. Zij werden gedreven door frustratie, passie of hebzucht en hadden te maken met investeerders, de markt, de politiek en de tijdsgeest. Al deze krachten bepaalden of een innovatie impactvol kon worden, of niet.

Wie of wat waren de *gamechangers*? Wat waren de mislukkingen? Welke innovaties hebben geleid tot snellere, goedkopere en veiligere alternatieven? Voor welke innovatieve uitdagingen staat de maritieme sector anno 2017? En wat heeft Filip Jonker geantwoord op de vraag of Het Scheepvaartmuseum zijn Ortega Mk. 1A, het eenpersoons prototype, tien maanden zou mogen lenen? Ontdek het dit najaar in Het Scheepvaartmuseum.

SARA KEIJZER



De Mk. 1A vanaf de achterkant gezien.



jenny Fuchs

Absolute fave I visited 1st time was Het Scheepvaartmuseum in Amsterdam - that whale exhibit!



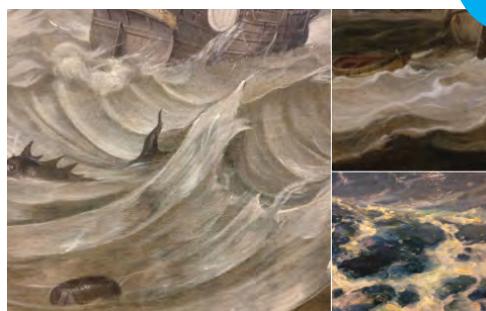
Frans Blok

#Amsterdam, Oosterdok met #Scheepvaartmuseum tijdens @AmsterdamLight



Gundy

Vandaag leerlingen #GerritvanderVeencollege in @schpvrtsm kunstdagen thema De Stad&De zee #samenwerking



Scheepvaartmuseum

Trots! Gister mocht het @schpvrtsm twee cheques in ontvangst nemen tijdens het @bankgiroloterij Goed Geld Gala. Dank aan alle deelnemers! #blij



Scheepvaartmuseum

Vandaag de aftrap van de Zero Waste Expeditie van @de_Plantage in het @schpvrtsm. Op naar duurzame afvalverwerking en vervoer!



Wim Slebus

MEt kleinzoon Valentijn naar #Scheepvaartmuseum! Je kunt niet vroeg genoeg met cultuur beginnen! 🍷 @VVVAmsterdam



DIRECTEUR COLLECTIES HENK DESSENS MET PENSIOEN

EEN PERSOONLIJKE GROET VAN HENK

Na een dienstverband van 26 jaar bij Het Scheepvaartmuseum, en bijna 37 jaar werken in de museale sector, ben ik op 1 maart 2017 met pensioen gegaan. Eigenlijk wilde ik na mijn afstuderen in 1980 graag aan de slag als leraar geschiedenis, maar na een korte invalbaan aan een pedagogische academie is het toch heel anders gelopen. Hoe ik in het museum-wezen belandde is een aardig verhaal dat ik u graag nog eens bij een kop koffie of een borrel vertel, maar het kwam erop neer dat ik in 1981 werd uitgenodigd om als wetenschappelijk assistent aan de slag te gaan bij het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam. In 1991 volgde de overstap naar het Scheepvaartmuseum, en werd ik de conservator voor de collectie scheepsmodellen, technische tekeningen en vaartuigen. Later volgde de benoeming tot Directeur Collecties.

HET ZEEWAARTS VERHAAL

Aan het roer staan van de afdeling collecties was de mooiste positie die ik me had kunnen wensen. Museale collecties maken immers deel uit van het culturele erfgoed dat verleden, heden en toekomst van de samenleving verbindt, en wat is er mooier dan een van de beste maritieme collecties ter wereld betekenis te geven vanuit een aansprekend en betrouwbaar narratief? Dat is de essentie van het museale bedrijf! Dat kan natuurlijk niet zonder deskundige medewerkers, specialisten die verder kijken dan hun neus lang is en de verbinding kunnen maken tussen erfgoed en samenleving. Zo heeft Het Scheepvaartmuseum juist in de huidige tijd, waarin Nederland losgeslagen lijkt van zijn ankers, met zijn Zeewaartse Verhaal van Nederland een geweldige kans om het publieke debat te voeden met pakkende, betekenisvolle en betrouwbare verhalen over de geschiedenis van ons land. De spectaculaire ontwikkelingen in de Nederlandse musea staan



overigens niet op zichzelf. Over de hele wereld stellen musea zich dezelfde vragen: hoe bereik je het publiek van vandaag en morgen, en hoe kunnen wij onze collecties zo goed mogelijk beheren en presenteren? Daarom doet het museum ook actief mee aan internationale besturen, werkgroepen en congressen.

ERFGOED IS POPULAIRDER DAN OOI

Terugkijkend op de afgelopen 37 jaar is het natuurlijk enorm prettig om te kunnen zeggen dat de Nederlandse musea succesvol zijn geweest, ook Het Scheepvaartmuseum. Het harde werken is niet voor niets geweest. Gingen

rond 1990 nog zo'n 12 miljoen mensen jaarlijks naar de Nederlandse musea, in 2016 waren dit er 30 miljoen. Erfgoed is populairder dan ooit, niet alleen in musea maar ook bijvoorbeeld in de vorm van het varend en ander mobiel erfgoed. Er kwam een door UNESCO gesteunde lijst van Werelderfgoed. Nederland kreeg in 2016 een nieuwe Erfgoedwet, die erfgoed beter beschermt. Ook de omroepen investeren in erfgoed, en voor programma's over geschiedenis en kunst worden voortdurend nieuwe formats bedacht. Duizenden Nederlanders zijn als vrijwilliger betrokken bij het behoud, de communicatie of educatie van erfgoed. De praktijk wijst uit dat er ook best draagvlak voor financiële steun aan musea en aan andere erfgoedbeheerders is, mits er een goed onderbouwd verhaal is voor een nieuwe tentoonstelling, een bijzondere aankoop of een restauratieproject. De Nederlandse musea hebben de wind dus mee! In de scheepvaart weten we echter: de wind is gegeven, maar het roer, dat houdt je zelf in handen. Vanaf de kade roep ik daarom: 'Scheepvaartmuseum: goede vaart, het ga je goed'.

HENK DESSENS



OP DE AGENDA | VOORJAAR 2017

ALGEMENE LEDENVERGADERING & SYMPOSIUM

Dinsdag 10 mei - 16.00 – 18.00 uur
& 19.00 – 20.30 uur

Bijgesloten bij deze editie van *Zeemagazijn* treft u de samenvatting van het jaarverslag 2016 en de uitnodiging voor de Algemene Ledenvergadering. Aansluitend vindt een symposium plaats ter gelegenheid van het afscheid van Henk Dessens, voormalig Directeur collecties. Tussen de twee programma-onderdelen is er gelegenheid tot het nuttigen van een maaltijd in museumrestaurant Stalpaert (kosten € 17.50 p.p.).

TWEEDAAGSE CONFERENTIE: 350 JAAR CHATHAM (ENGELSTALIG)

**“Dutch Raid on Chatham Dockyard in 1667:
its Anglo-Dutch Context and Legacy”**

Vrijdag 23 en zaterdag 24 juni 09.30 – 17.00 uur

De vereniging Vrienden van De Witt organiseert in samenwerking met de Britse Naval Dockyards Society een conferentie om het 350-jarig bestaan van de Nederlandse tocht naar Chatham op de rivier de Medway te herdenken. Het symposium wordt mede mogelijk gemaakt door het Dr. Ernst Crone-fellowship van Het

Scheepvaartmuseum. Als lid van de Vereeniging bent u van harte uitgenodigd deel te nemen aan deze tweedaagse conferentie. Het is een bijzondere gelegenheid, aangezien de voormalige vijanden Nederland en het Verenigd Koninkrijk, tegenwoordig nauw samenwerken als vrienden. Verschillende experts uit Nederland, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten zullen vanuit diverse invalshoeken over dit thema spreken. Zij zullen aandacht besteden aan de historische context en de latere ontwikkelingen in de Nederlands-Engelse relaties. De conferentie is een unieke kans voor iedereen die geïnteresseerd is om meer te leren over de Nederlandse tocht naar Chatham in 1667 en de gevolgen daarvan.

Deze dagen spreken voormalig dr. Ernst Crone-fellows van Het Scheepvaartmuseum, prof. dr. Louis Sicking (2015-2016) en dr. Gijs Rommelse (2016-2017). De conferentie vindt plaats in het evenementencentrum op het Marine Etablissement. De borrel vindt op vrijdagmiddag in Het Scheepvaartmuseum plaats.

U ontvangt als lid van de Vereeniging van Het Scheepvaartmuseum korting bij deelname. Voor meer informatie over het programma, de sprekers en aanmelding verwijzen we u graag naar de volgende link www.vriendenvandewitt.nl/agenda/conference-350-years-chatham/

Aanmelden: U meldt zich aan voor het symposium door een e-mail te sturen aan activiteiten@hetscheepvaartmuseum.nl of te bellen naar (020) 523 22 00. U ontvangt voor iedere activiteit tijdig een uitnodiging waarin u meer leest over het programma en de eventuele kosten.