

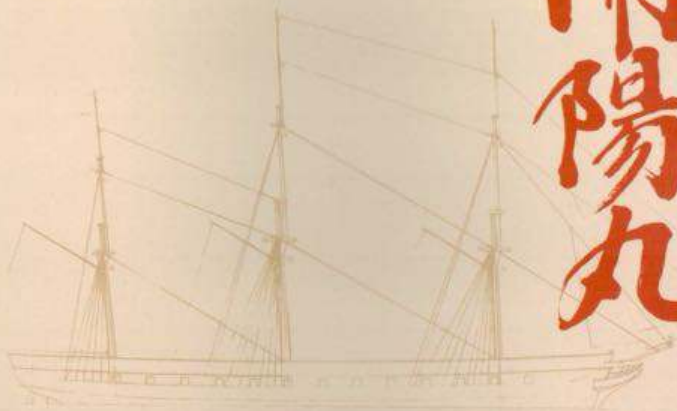
KAIYŌ-MARU

R U U D S P R U I T

開陽丸



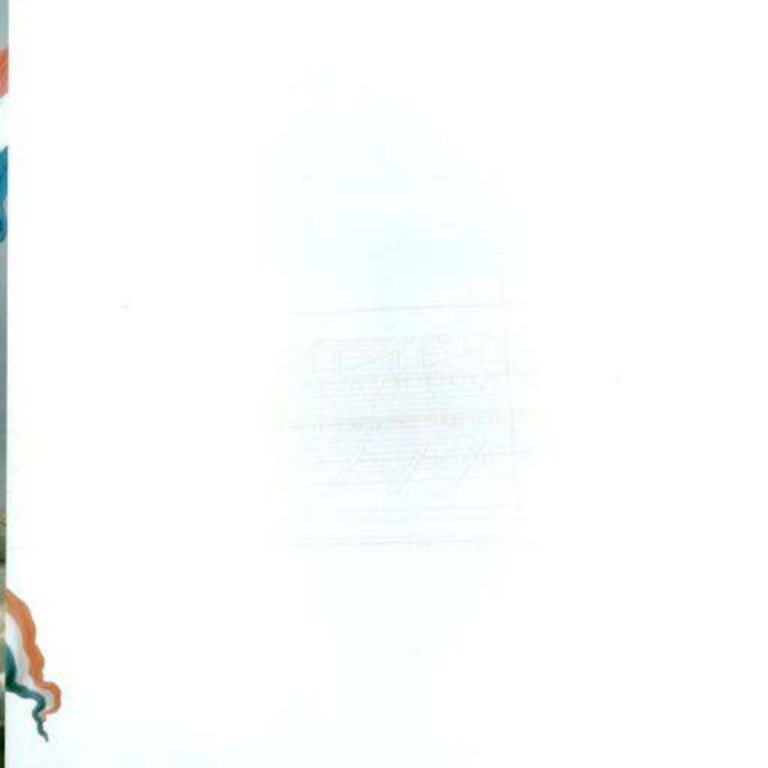
南陽丸



KAIYŌ-MARU

防丸







KAIYŌ-MARU



U I T G A V E K O B K A T T E N B U R G B V

INHOUD

INTRODUCTIE



5

OMZIEN NAAR HOLLAND



7

HET VUURSHIP



11

DE KAIYŌ-MARU



17

ENOMOTO KAMAJIRŌ



23

HET SCHIEPSPORTRET VAN CARLEBUR



29

SUMMARY

30

INTRODUCTIE

INTRODUCTION

In 1997 is het startsein gegeven voor de viering van '400 jaar Japan-Nederland', die in het jaar 2000 zal plaatsvinden. Deze festiviteiten zijn de aanleiding voor deze uitgave over de *Kaiyō-maru*.

In de zomer van 1997 heeft Kunsthandel Rob Kattenburg bv de hand weten te leggen op een uniek schilderij door de Dordrechtse kunstenaar François Carlebur van de *Kaiyō-maru*: een oorlogsschip dat in opdracht van Japan in 1865 op de werf van C. Gips in Dordrecht werd gebouwd.

Het betreft een schilderij dat meer dan een eeuw in het bezit van de erven van de scheepsbouwers is geweest, evenals een gelijktijdig verworven schilderij van M. Schouman uit 1827, waarop de werf van J. Schouten in Dordrecht afgebeeld staat. Met uitzondering van exposities in Dordrecht, Amsterdam en Den Helder in 1979, is het doek van de *Kaiyō-maru* nog niet in de openbaarheid is geweest.

Maar het gaat hier om meer dan een knap geschilderd scheepsportret van een kunstenaar waarvan slechts een zeer klein oeuvre bekend is. Het kunstwerk heeft ook een grote historische waarde. *Kaiyō-maru* is immers het schip dat een tijdperk afsluit van eeuwenlang contact tussen Japan en Nederland. Een samenwerking die begon met de komst van de eerste Nederlanders in Japan, in het jaar 1600 met het schip *De Liefde*, en die eindigde met het doorbreken van het Japanse isolationisme door de Amerikanen in 1854. Tegelijkertijd markeert de bouw van de *Kaiyō-maru*, waartoe Nederland de opdracht voornamelijk kreeg dankzij de bemiddeling van de Nederlandsche Handelsmaatschappij, het ontstaan van de moderne Japanse scheepsbouw en marine.

Op de volgende pagina's wordt het boeiende verhaal van de *Kaiyō-maru* en daarmee van de eeuwenoude, bijzondere relatie tussen Japan en Nederland in woord en beeld verteld.

In 1997, preparations began for the celebration of the 400th anniversary of relations between Japan and the Netherlands in the year 2000. The planned festivities have inspired this publication on the *Kaiyō-maru*.

In the summer of 1997 art-dealer Rob Kattenburg was able to obtain a painting by the artist François Carlebur from Dordrecht, portraying the Japanese warship *Kaiyō-maru*, built in 1865 at the shipyard of C. Gips in Dordrecht.

It was a painting that had been in possession of the heirs of the shipbuilders for over a century and with the exception of exhibitions in Dordrecht, Amsterdam and Den Helder in 1979, had not been seen by the public. It was acquired from the owners along with a painting of the shipyard of J. Schouten in Dordrecht, painted by M. Schouman in 1827.

It is not only a very well painted portrait of a ship by an artist of whom only a small amount of work is known, but more over the painting is of large historical value. For the *Kaiyō-maru* was the ship that ended an age-long era of contact

between Japan and the Netherlands. A collaboration that began with the arrival of the first Dutch on the ship the 'Liefde' in 1600 and that ended with the breaking away from isolationism by Japan because of America in 1854. The building of the *Kaiyō-maru*, for which the order went to Netherlands thanks to the mediation of the Nederlandsche Handelsmaatschappij, also marked the birth of the modern Japanese navy and shipbuilding.

The following pages tell the fascinating story, in words and pictures, of the *Kaiyō-maru* and the special, centuries-old relationship between Japan and the Netherlands.

Rob Kattenburg
September 1997



*Het eiland Deshima. Diorama van papier.
65,5 x 36,3 cm binnen de lijst. Partien-
luxe collectie, in langdurige bruikleen in
het Wereldmuseum in Maastricht.*

*The island of Deshima. Diorama of paper.
65.5 x 36.3 cm within the frame. Private col-
lection, on long-term loan in the World
Museum in Maastricht.*



*Hollanders in hun woningen op Deshi-
ma, naar een Japanse gekleurde tekening
uit 1690.*

*Dutch in their houses on Deshima, from a
Japanese colored drawing from 1690.*

OMZIEN NAAR HOLLAND

Iedere Japanner die omkijkt in de eigen geschiedenis stuit al snel op Nederland. Niet zo verwonderlijk als men weet dat in de jaren van isolatie, die begon in 1641 en eindigde toen de Amerikanen in 1853 onder groot machtsvertoon de barrières doorbraken, Nederland de enige westerse mogendheid was die – onder strikte voorwaarden – contact met Japan kon onderhouden. Het was in het jaar 1600 dat het eerste Nederlandse schip onder de naam *de Liefde*, de Japanse kusten bereikte. *De Liefde* was het schamele restant van een vijftal schepen dat de opdracht had via Straat Magelhaen de weg naar China en Japan te zoeken. Zoals overal in Azië troffen de Hollandse zeelui in Japan Portugese kooplui aan die zich al 200 jaar eerder een weg hadden gebaand naar de "specerijlanden". Aanvankelijk waren de Portugezen in Japan met nieuwsgierigheid en tolerantie ontvangen. Maar toen de bekeeringssdwang van vooral de Jezuïeten een bedreiging begon te vormen voor het na een onrustige periode bereikte wankel evenwicht in Japan, werd door de Japanse machthebbers korte metten gemaakt. De Portugezen moesten vertrekken en de Japanners werd verboden het land te verlaten, er mochten zelfs geen zeewaardige schepen meer worden gebouwd. De Nederlandse kooplui, inmiddels verenigd door de in 1602 opgerichte VOC, wisten zich echter in een uitzonderingspositie te manoeuvreren. Zij waren graag bereid zich van zending te onthouden. Anders dan de Portugezen die de opdracht hadden de Aziaten te bekeren en zich met hen te vermengen, hadden de VOC-dienaren de strikte opdracht meegekregen zich uitsluitend met de handel bezig te houden. De Nederlanders



leest in de wending op Dschima van opperhoofd Hendrik. Daelf op 28 februari 1828 tot gelegenheid van tweehonderd jaar vriendschap tussen Japan en Nederland. Aquarel door Kawahara Keiza.

Celebrations in Dordrecht in the house of chief Hendrik Duff on 28 February 1929 on the occasion of two hundred years of friendship between Japan and the Netherlands. Watercolour by Keeshaan Erics.

[illegible]

Die Idee der *„Kulturwissenschaften“* beruht auf der Erkenntnis, dass kulturelle C.F. und Ausdrucksformen im Handeln und Verhalten einen zentralen Stellenwert einnehmen.



Hollander met Japanese
bedienden op een
seizoen Japanse print.

Dutchman with Japanese
attendants on an 18th cen-
tury Japanese picture.

ders moesten wel op order van de Japanners hun handelspost in Hirado verlaten en zich vestigen op het waalervormige eilandje Deshima, voor de kust van Nagasaki, waar zij van alle kanten konden worden gecontroleerd. Overigens richtten de Japanners in Nagasaki ook een soort 'China-town' in ten behoeve van de Chinese kooplui. Het eiland Deshima was niet groter dan de Dam in Amsterdam. Een of hooguit twee keer per jaar kwam er een VOC-schip binnen dat alle kruit, kogels en wapens en soms zelfs het roer moest inleveren. De zeilen werden verzegeld. Bijbels en religieuze afbeeldingen waren taboe. Vervolgens werd ingekocht. Het belangrijkste uit Japan meegevoerde product was koper, verder waren kamfer, thee, lakwerk, goud, zilver en porselein in trek. Ondanks het verbod op deze export hielden de VOC-dienaren van hoog tot laag hun eigenbelang zorgvuldig in de gaten met een uiterst lucratieve sluikhandel.

Als het schip vertrokken was, werd de saaië regelmaat van alledag vervolgd. Een goede afleiding bood de verplichte jaarlijkse reis om de *shōgun* eer te betonen. De Nederlanders keken hun ogen uit, getuige de vele reisverslagen. De Japanners niet minder. Op tal van oude prenten zien wij hen voor de herbergen waar de Hollanders logeerden, zich verdringen in de hoop een glimp van de 'barbaren' op te vangen. Ten slotte vonden de bewoners van Deshima, van de allereenvoudigste knecht tot het opperhoofd, veel afleiding in de omgang met de 'keesjes', een verbastering van *kesi*, de Japanse meisjes van plezier. Weliswaar konden de Hollanders slechts over de *yojo*'s, de laagste klasse van deze meisjes, beschikken, maar toch... De VOC-dienaren afkomstig uit het calvinistische Nederland gaven hoog op van de natuurlijke vrijmoedigheid van de Japanse meisjes. De 'keesjes' moesten echter de nodige

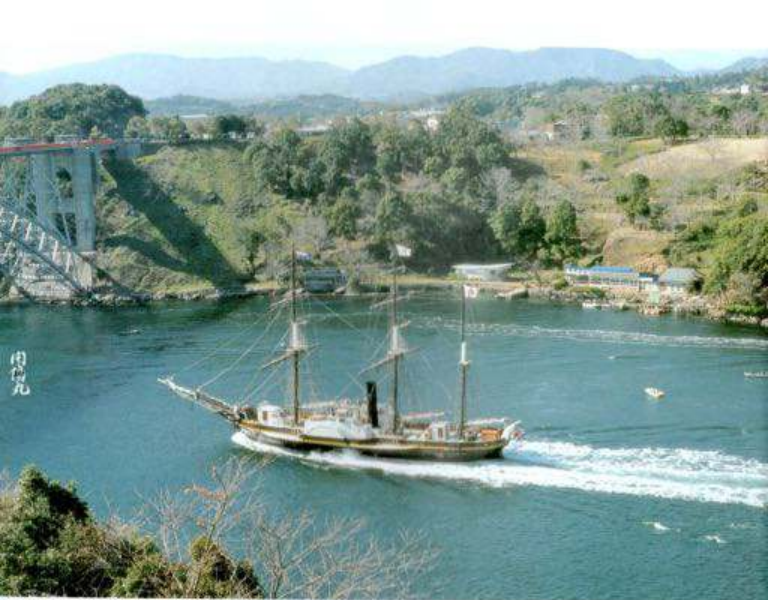


Hollander op een vrouw
De eerste Japanse
prent.

Duitman en de eerste
18de eeuwse Japanse
prent.

De zijn verandering die niet lang. Deze de verandering
van het eerste artikel, de eerste van de eerste
in het eerste artikel van de eerste van de eerste
Waarom. De eerste van de eerste
van de eerste van de eerste van de eerste
van de eerste van de eerste van de eerste
van de eerste van de eerste van de eerste

In de eerste van de eerste van de eerste van de eerste



Replika op ware grootte
van de Earl-of-Swarby
(Swarby) gebouwd
voor Holland Village
Nagasaki, getoegeweerd
in de baai van Sawabe

Full-sized replica of the
Earl-of-Swarby (Swarby)
built for Holland Village
Nagasaki, photographed in
the bay of Sawabe.

tegenzin overwinnen. Waarschuwden niet al de Chinezen dat rood (blond) haar en blauwe ogen wezen op een duivelse afkomst? Bovendien werd de Hollanders een volslagen gebrek aan welvoegelijkheid en manieren verweten. Hoe het ook zij, de nachtelijke ontmoetingen op Deshima bleven niet zonder gevolgen, getuige een haiku die vrij vertaald zegt: 'In Nagasaki treft men kinderen aan met ronde ogen.'

HET VUURSHIP

Bij veel Japanners bestond grote nieuwsgierigheid naar de cultuur van de vreemdelingen op Deshima. Er waren zelfs *Rampekis-ka* (Holland-gekken) die de moeite namen om Nederlands te leren om zich zo toegang te verschaffen tot de westerse wetenschap. Hun belangstelling ging onder meer uit naar cartografie, wiskunde en medicijnen. In de 19e eeuw bereikte die honger naar contact een hoogtepunt. Van Nederlandse zijde ontstond eveneens belangstelling voor de koloniën die verder strekte dan de pure handelsbelangen. Onder koning Willem I werden er bijvoorbeeld geleerden en kunstenaars op uitgezonden om op encyclopedische wijze natuur en cultuur vast te leggen in beeld en geschrift. In dit verband werd de arts Philipp von Siebold in 1823 naar Deshima gestuurd, weliswaar als factorijarts maar met de nadrukkelijke opdracht zoveel mogelijk informatie over de natuur en de bewoners van Japan te verzamelen. Von Siebold kweet zich met grote ijver van zijn taak. Hij legde contacten met Japanse geleerden en studenten en dwong grote bewondering af. Nog altijd eren de Japanners Von Siebold met een fraai ingericht



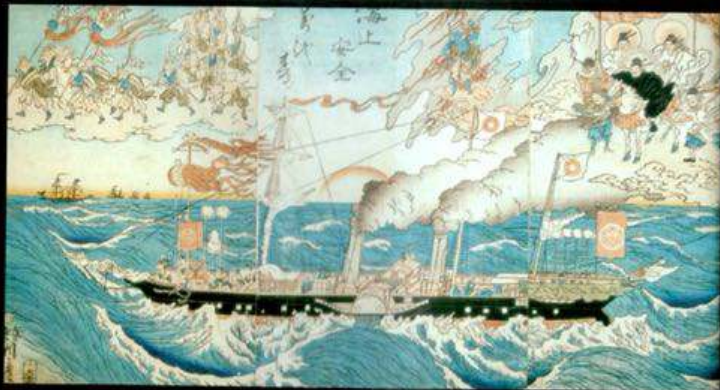
Nagasaki met de Martin-school en voor de kust het eilandje Deshima op het moment dat de Kanki-mars wordt geschenken.

Nagasaki with the school of navigation and off the coast the island of Deshima at the time the Kanki-mars was presented.

ONZEINDE MIJ
EENDE MIJ
AAR MIJ TWEEDE MIJ

AL IN HOLLANDSE
NAAR HET KANON GAVE
POTENEN DE KANON MIJ ACHTEROM

NAAR MIJ MIJ ACHTEROM MIJ ACHTEROM MIJ MIJ ACHTEROM



Houtsnede in drie bladen van Kawasabe Kijomai uit 1863 met de tekst: *Kajia enen yamada kinsobeki* (alles is veening op de nood en het geluk is bestendig nado sterkeert).

En de bemal kijken toonde shinto goden omhoog links een gesneden van vinnen met strepen van papier die offers symboliseren. Het stoomschip is geïnspireerd op de *Kanki-maru* (Suenbingshi) die in 1855 door Nederland aan Japan geschonken werd.

Windstorming in three sheets by Kawasabe Kijomai from 1863 with the text: *Kajia enen yamada kinsobeki* (everything is calm on the sea and the good fortune is at last as before).

From the heavens will descend *shinto* gods look down. On the left is a procession of fins with strips of paper which symbolize offerings. The paddle steamer was inspired by the *Kanki-maru* (Suenbingshi), which the Netherlands presented to Japan in 1855.

museum in Nagasaki. Uit een relatie van Von Siebold met een Japans meisje werd een dochtertje geboren, dat de eerste vrouwelijke arts in Japan zou worden. Hoewel Von Siebold een grotere bewegingsvrijheid was toegestaan dan de vroegere bewoners van Deshima, hield Japan angstvallig vast aan de isolatiepolitiek, ondanks het herhaalde aandringen van Rusland, Engeland, Amerika en een voorzichtig verzoek van de Nederlandse koning Willem I de havens open te stellen. Dat veranderde in 1853. In de baai van Tokyo verscheen een Amerikaans eskader onder admiraal Perry. Er werd te kennen gegeven dat men een verdrag wilde sluiten. Geopende gechuitspoorten waaruit dreigend kanonschoten staken, gaven overduidelijk te kennen dat de Amerikanen zich dit keer niet met een kluitje in het riet zouden laten storen. Perry zou later wijzend op zijn schepen dan ook verklaren: "...with a squadron and a force like this we do not ask but give treaties." De Japanners sloten een verdrag waarbij twee havens werden opengesteld en bezonnen zich tegelijkertijd op een tegenzet. Men was zich pijnlijk bewust van het totale gemis aan een vloot. Haastig wendden de Japanse autoriteiten zich tot de Nederlandse bewindhebbers met het dringende verzoek zo veel mogelijk moderne oorlogsschepen te leveren. Dat was geen eenvoudige zaak. De Nederlandse scheepsbouw bevond zich in een overgangsfase en had een flinke achterstand in te lopen, maar om de goede contacten te bestendigen werd besloten het in Batavia afgemeerde stoomraderschip de *Boembing*, met een geschenk in de vorm van een elektromagnetische telegraaf, naar Nagasaki te sturen onder aanvoering van de luitenant ter zee Gerardus Fabius. De Japanners konden dan alvast kennismaken met een Nederlands stoomschip. Het werd een klinkend succes. De Japanners waren verrukt

[illegible]

Yves: "Is he serious when he says we put the money on
some other currency? Don't you?" or did not when
he said he would not use of dollar but only the
euro?" and he asked me how he could
understand him in such case?

bevestiging: Toepassing van artikel 41bis van het Wetboek van Strafrecht kan voortvloeien uit het feit dat een persoon de feiten die de onderzochte misdrijven betreffen heeft gezien of gehoord of anderszins kennis heeft verkregen van de feiten, en dat, in deze zaak, de verdachte maar dan alleen zwaar of bijzonder ernstig, dat is met de zwaarste straf tegen de wet, is niet veroordeeld voor een misdrijf waarvan bekend is dat het een misdrijf van het soort misdrijven waarvan sprake is in het artikel 41bis van het Wetboek van Strafrecht is.



Hollands ship op
een die eerste
Japane geene.

Dutch vessel on an
16th century Japan
on picture.



van het stoomschip en wilden zo snel mogelijk tot zaken komen. Fabius en het opperhoofd van Deshima, J.H. Donker Curtius, gaven blijk van uitstekende staaltjes diplomatie. Er werden door de Japanners zowel schepen als wapens besteld. In Nederland werd duidelijk gemaakt dat de Japanners behalve materiaal vooral ook behoefte aan kennis hadden. Dit zou leiden tot de oprichting van een zeevaartschool voor Japanse adelborsten en een stoomscheepswerf. Daarmee werd in feite door Nederland de basis gelegd voor de Japanse marine en moderne scheepbouw. De *Soembing* keerde in 1855 terug in Deshima nu met een door Jan Willen Pieneman geschilderd portret van koning Willem III als geschenk aan boord. Omdat de bestelde schepen nog niet gereed waren en er kapers op de kust waren in de vorm van Engelsen, Amerikanen en Russen, werd op aandrang van Donker Curtius besloten de *Soembing* als geschenk achter te laten. 'Wat de uitgaven aangaat verbonden aan het doen van een dergelijk geschenk, geloof ik, dat die ruimschoots zullen worden vergoed door bestellingen,' meende Donker Curtius. Onder groot vlagvertoon werd het schip overgedragen en herdoopt tot *Kankō-Maru* (Vuurschip). Fabius hield een lange redevoering en liet zich meeslepen door zijn herinneringen: "...dat alles wekte mij op tot dankbaarheid en maakte mij enigszins aangedaan en deed mij vanuit de grond van mijn hart langer spreken dan mijn voornemen was." De marineschool bloeide, de bestelde schepen werden op tijd afgeleverd en toen besloot Japan opdracht te geven tot de bouw van een stoomschip groter dan ooit in Nederland van stapel was gelopen.



W.J.C. Eddler Haysen van Kattendylke (1816-1866). Commandant van het Tweede Marinedetachement in Nagasaki, later minister van Marine in Nederland. In deze functie speelde hij een grote rol bij de realisatie van de bouw van de Keizerlijke marine in Nederland.

W.J.C. Eddler Haysen van Kattendylke (1816-1866). Commander of the Second Naval Detachment in Nagasaki, later Minister of the Navy in the Netherlands. In this capacity he played a major role in the realization of the building of the Imperial navy in the Netherlands.

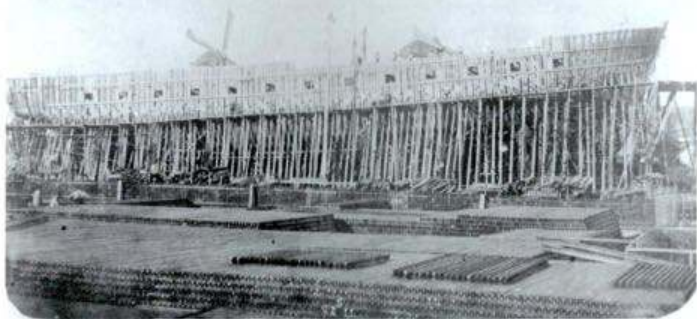
15



Hollandeers op Japans groot eet het begin van de 20e eeuw.

Dutchmen in a Japanese picture from the beginning of the 20th century.

光治閣陽九乙午



*Kij uo mar
Lublicher*

De Fuzi-mars op de werf
in Dordrecht met hand-
gescheren onderschiet.
Kij uo mar, Vuerlichter

The Kij uo mar at the
shoep in Dordrecht with
the hand-sawed schiet-
Kij uo mar, Vuerlichter

DE KAIYŌ-MARU

Voor de bouw van het kolossale oorlogsschip zocht de Japanse overheid eerst contact met de Amerikaanse consul. Deze hield echter de boot af, omdat hij vreesde niet aan de verplichtingen te kunnen voldoen vanwege de omstandigheden in zijn land waar de burgeroorlog in volle gang was. Pas daarna werd contact gezocht met de Nederlandse consul-generaal die op zijn beurt overlegde met de agent van de Nederlandsche Handelsmaatschappij. Men had nogal wat bedenkingen alvorens de opdracht te aanvaarden. Het was de vraag of Japan aan zijn verplichtingen zou kunnen voldoen. De kosten zouden ver het miljoen overschrijden en door de enorme uitgaven die Japan zich had getroost om de marine op peil te brengen, was de goudvoorraad sterk geslonken. Het was bovendien zeer de vraag of een Nederlandse werf over de technische middelen beschikte om een schip te leveren zoals de Japanners dat wensten: een houten schip van circa 70 meter lang met een schroef aangedreven door stoommachines met een vermogen van 350 pk. Een gelukkige omstandigheid was dat W.J.C. Ridder Huyssen van Kattendyke, die in 1837 als commandant het eerder door Japan bestelde oorlogsschip de *Japan*, omgedoopt tot *Kanrin-maru*, naar Nagasaki had gebracht, inmiddels de Nederlandse minister van Marine was. Huyssen van Kattendyke had zich in Japan verdienstelijk gemaakt bij het opzetten van de stoomwerf en de marineopleiding. Het was voor een belangrijk deel aan zijn invloed te danken dat de opdracht tenslotte werd aanvaard. Naarstig werd omgekeken naar een werf die aan de eisen kon voldoen. Het was met de scheepsbouw in Nederland in die tijd niet bijster goed gesteld. De



Tekening van de stageruile sterven die werden gebreikt om de houten Kaiyō-maru in verband met de grote lengte te versterken.

Drawing of the stageruile supporting beams which were used to strengthen the wooden Kaiyō-maru because of its great length.



Kanrin. Vrijwel het een en al was
 De een en al was het een en al
 Wij zijn in een en al Van een Heer.
 De Een is een en al
 Wat wij Kattendyke, een en al
 De Een is een en al
 Wij zijn in een en al Van een Heer.
 De Een is een en al

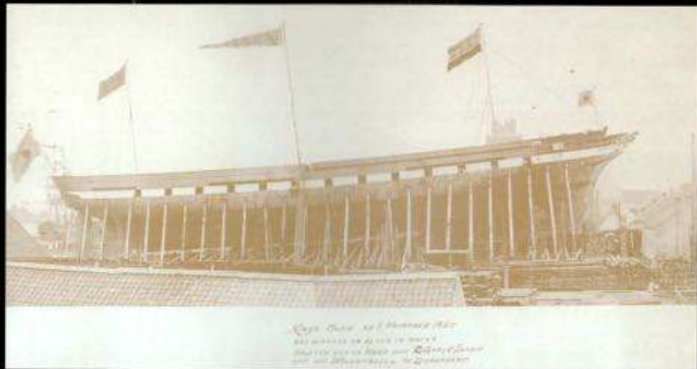
De Een is een en al Van een Heer.
 De Een is een en al Van een Heer.
 De Een is een en al Van een Heer.



Ondergrond: Tekening van de Kaiyō-maru, gestuurd door een representant van de Nederlandsche Handelsmaatschappij en C. Gips op 11 mei 1861.

Background: drawing of the Kaiyō-maru, signed by a representative of the Nederlandsche Handelsmaatschappij and C. Gips on 11 May 1861.





De Kaiser-mars op de werf
in Dordrecht op 2
september 1865, vlak
voor de leeuwterlating.

The Kaiser-mars at the
shipyard in Dordrecht on
2 November 1865, about to
be launched.

glorieuze dagen van de vooruitstrevende Nederlandse scheepsbouw in de VOC-periode waren voorbij. De malaise gedurende de Franse tijd, nog versterkt door de tijdens het bewind van Napoleon ingestelde handelsbeperkingen, betekende de nekslag voor de Nederlandse overzeese handel en daarmee voor de scheepsbouw en alle toeleveringsbedrijven. Onder koning Willem I was er met de oprichting van de Nederlandsche Handelsmaatschappij in 1824 weer een forse impuls gegeven. Nederlandse ondernemers kregen de verzekering dat nieuw gebouwde schepen ten minste twee maal tegen een aantrekkelijk tarief naar Indonesië of China zouden kunnen varen, terwijl producten uit Nederlands-Indië uitsluitend met Nederlandse schepen vervoerd mochten worden. Helaas voor de Nederlandse scheepsbouw en handel werd deze beschermende maatregel in 1850 al weer ingetrokken voor de vrije concurrentie.

Voor de bouw van de *Kaiyō-maru* werd rondgekeken in Amsterdam, Rotterdam en in Dordrecht waar vanouds veel scheepsbouw had plaatsgevonden en waar de werven van Schouten en Gips gedurende de Franse tijd overvloedig waren gebleven en zich onder de regering van koning-koopman Willem I hadden weten te ontplooiën. In Dordrecht lagen de arbeidslonen bovendien aanzienlijk lager dan in de grote havensteden. De keuze viel ten slotte op de werf De Merwede van C. Gips en Zonen. Op De Merwede beschikte men zowel over de kennis als de ruimte om het karwei aan te kunnen. In september 1863 werd de kiel van het schip gelegd. De scheepsbouw bevond zich omstreeks het midden van de 19e eeuw in een merkwaardige overgangsfase tussen het bouwen in hout of metaal, tussen wind- en stoomkracht. De Japanners kozen voor hout, dat duurzamer was dan ijzer en minder aangeroei-



De Krijgsmars op een
anatomisch kopie van het
schilderdij van F. Carlsberg

The *Enslaved* starts on an anonymous note copy of the following by C. Carlsberg:

[illegible]



De Keyd-mans, 18th eeuw
J.C. Gorter naar een teken
van H. Haggens,
1886.

The Keyd-mans, a 18th by
J.C. Gorter from a drawing
by H. Haggens, 1886.



Enomoto Tamagoro
(Tatekaki), 1836-1908.
Foto gemaakt tijdens zijn
verblijf in Nederland.

Enomoto Tamagoro (Tatekaki),
1836-1908. Photographed dur-
ing his stay in the Nether-
lands.

tuigage die om de enorme druk te weerstaan wel werd opgetuigd aan stalen masten en ra's. De bouw verliep voorspoedig. Een vijftiental Japanse toekomstige opvarenden kwam over naar Nederland om ingewerkt te worden. In het najaar van 1863 liep het schip van stapel met - zeer ongebruikelijk - de achterstevan naar het water gericht. De belangstelling hiervoor was enorm. Nog nooit was in Nederland zo'n groot schip van de helling gegliden. Het publiek verdrong zich, de kranten stonden vol, er werden lofliederen geschreven en de veldane scheepsbouwers boden een groots diner aan. In Hellevoetsluis werden vervolgens stoommachines geplaatst, die geleverd waren door Paul Fentener van Vlissingen en Dudok van Heel uit Amsterdam in samenwerking met de Nederlandse Stoomboot Maatschappij in Rotterdam. Inmiddels was ook de naam van het schip bekend: *Kaiyō-maru*, letterlijk vertaald 'het open gaan van de zon'. Kai betekent open en you is zon, maar ook helderheid en toekomst. *Kaiyō-maru* betekent dus zowel dageraad als het binnengaan van een nieuwe toekomst, of zoals de eerste hoogleraar in de Japanse taal aan de Leidse Universiteit vertaalde: *De Voorlichter*.

ENOMOTO KAMAJIRO (TAKEAKI)

Een van de Japanse zeeofficieren die naar Nederland was gestuurd om met de *Kamo-maru* te leren omgaan, was Enomoto Kamajiro (Takeaki). Hij zou de gang van het schip meemaken van de tewaterlating tot het bittere eind. De werkzaamheden volgden elkaar in rap tempo op. Na het plaatsen van de stoommachines werd het schip naar diep water geleend in



Skametsu Shunakuro
(Noriyoshi, 1841-1922)
Marineofficier die tij-
dens de Boei van de
Sagami-ya in Dordrecht
verhoofd.

Akamatsu, Daigoro
(Natsuyoshi, 1841-1928)
Naval officer who stayed in
Dordrecht during the
building of the Katyn
mural.

[illegible]



De verkoop van laken
en stoffen bij de Water-
poort op Deshima.
Naar een aquaet van
Kawachiro Kōgi.

The sale of cloth at the
water-gate on Deshima.
From a water-colour by
Kawachiro Kōgi.

9



Het wege van de han-
delwaar op Deshima.
Naar een aquaet van
Kawachiro Kōgi.

The weighing of mer-
chandise on Deshima.
From a water-colour by
Kawachiro Kōgi.

9

Willemsdorp. De 18 door de firma Krupp in Essen geleverde 16 cm voorladers werden geplaatst evenals de 8 ijzeren stukken geschut die van de Nederlandse marine waren overgenomen. Na een geslaagde proefvaart koos de *Kaiyō-maru* op 1 december 1866 zee vanuit Vlissingen. Al op de vierde december raakte het schip in een vliegende storm ten zuiden van Engeland. 'De zee stond zeer hol. Zij deed ons schip slingeren en stampen in dermate dat de boekenkisten enz. in de hut raken malkander in de war. Het water sloeg binnen boord en de schok daarvan was tamelijk lastig voor de rustige slaap,' schreef Enomoto in het Nederlands dat hij op de marineschool in Nagasaki had geleerd. Het schip hield zich echter goed en Enomoto zou er later zijn spijt over betuigen dat de Japanse regering slechts één zo'n groot oorlogsschip had besteld. De maiden-trip van de *Kaiyō-maru* voerde via Rio de Janeiro met een zeer zuidelijke boog om Kaap de Goede Hoop, vervolgens langs de westkust van Australië en tenslotte via Ambon naar Japan. Daar vonden inmiddels grote veranderingen plaats. De macht van de shogun wankelde. Vanaf het eind van de 12e eeuw was de positie van de keizer verworden tot een ceremoniële functie. De feitelijke macht was in handen van een soort opperste generaal; de shogun, die werd bijgestaan door de *daimyo*, de leenheren. De macht werd gehandhaafd met behulp van de *samoeraï*, de legendarische klasse van strijders. De ontsluiting van Japan viel niet overal in goede aarde. Sommige *daimyo* ergerden zich aan de contracten die de shogun sloot met barbaren. Zij probeerden een tegenhanger te vinden door de positie van de keizer te versterken. De *samoeraï* zagen hun positie en tradities in gevaar komen. Een aantal radicale *samoeraï* stelde het zich tot taak om zoveel mogelijk vreemdelingen te doden. Zo werd in Yokohama de



Wapenrusting van een samurai.

Wapenryf of a samurai.

25



„Wij hebben hier een grootse en heilige op deze aardschakel en verrijkt plaats. Het afschrijven: Verrijkt, verrijkt dat wij zijn verrijkt met allen in Japan moet verrijkt. In den veld van zijn verrijkt in den veld van zijn verrijkt.“

„Verrijkt met allen in Japan, door van allen met allen, verrijkt met allen in Japan van allen met allen.“

開之帆破江洲艦馬蘭



Het vergaan van de Satsuma op 16 november 1600.
Aquareel in de bibliotheek van Hakodate.

The sinking of the Satsuma on 16 November 1600.
Water-colour in the Hakodate library.

niet-vermoedende kapitein Dekker op zijn avondwandeling door de havenbuurt, door een samoeraï letterlijk door midden geslagen. 'Een enkele jabelbouw had hem van achteren 't hoofd en gedeeltelijk den rug doorgekleeft: een hoge zwarte hoed, dien hij had opgehad, lag, als met een scheermes lang doorgesneden, naast hem,' rapporteerde C.T. van Assendelft de Coningh hultierend. Bij gevechten in 1867 werden de troepen van de shogun op het land verpletterend verslagen, maar dankzij de *Kaiyō-maru* wist hij de macht op zee te handhaven. Aan boord bevond zich Enomoto Kamajiro (Takeaki) die inmiddels was opgeklommen tot vice-admiraal en vice-gouverneur bij de Japanse marine. Toen de gevechten op het land ten slotte leidden tot de overgave van de shogun en de Japanse keizer Meiji alle macht in handen kreeg, weigerde Enomoto het schip over te dragen. Hij begaf zich naar de baai bij het vissersplaatsje Ezashi om de laatste die zich tegen de komst van het Meiji-rijk verzetten, te steunen. Een orkaan maakte echter aan alles een einde. Ondanks het uitwerpen van de grote door de Leidse Grofsmederij geleverde ankers en het op volle kracht laten draaien van de machines, liep de *Kaiyō-maru* aan de grond en sloeg binnen enkele dagen stuk in de gulven om roemloos ten onder te gaan. Enomoto besloot hari-kiri te plegen. Dat werd hem echter verboden. Japan had te zeer mannen van zijn kaliber nodig. Hij werd gerehabiliteerd en kreeg opdracht het eiland Hokkaido tot ontwikkeling te brengen.

De Kaiyō-maru lag jaren onaangetoerd in het ondiepe water bij Erashi. Bij het vijftigjarig jubileum van de Meiji-regering besloot men naar het wrak te duiken. Men vond een groot aantal voorwerpen die in een nabije tempel werden ondergebracht. In 1968, honderd jaar na de scheepsramp, werd



Hollandsen op reis naar de oogen, werden ander-
weg in een heberg
aansluitend beval
diner japonniet.
Gekleurde houtenide van
Karyushika (Kokoro) uit
1981.

Dutchmen in a hurry on their way to the shogun are being eyed upon by inquisitive Japanese. Coloured woodblock by Kanaoka Shokusan from 1842.

Heinrich Dörrie, "Herkunftsregeln der Japane", *Sammlung*, 1881.



F. Carlebur (1821-1891)
 Gesicht op de vuurtoren te
 Aberdeen in Schotland.
 Oliek, 38,5 x 56,3 cm.

F. Carlebur (1821-1891). View
 of the lighthouse of Aberdeen
 in Scotland, circa 1850, 38.5 x
 56.3 cm.

F. Carlebur
 (1821-1891)
 Het vergaan van een
 schip in een storm
 voor de kust, Oliek,
 73 x 123,5 cm.

F. Carlebur (1821-
 1891). The sinking of a
 ship off the coast, circa
 1850, 73 x 123.5 cm.



opnieuw een onderzoek ingesteld. Ondanks de inmiddels ten behoeve van een strekdam duikers over het schip geleide betonnen caissons, wisten duikers een enorme hoeveelheid wapens, munitie en allerhande voorwerpen te bergen, die na te zijn schoongemaakt en ontzout onder grote belangstelling werden geëxposeerd in Japan en Nederland.

HET SCHEEPSPORTRET VAN CARLEBUR

Behalve de opgedoken voorwerpen en de documenten, prenten en foto's, rest nog een prachtig schilderij van de *Kaiyō-maru* in volle zee, geschilderd door François Carlebur in opdracht van de familie Gips, de bouwers van het schip. François Carlebur werd geboren in Dordrecht in 1821, waar hij in 1893 overleed. Zijn vader combineerde het tekenen en schilderen met zijn beroep als huisschilder, maar François junior wijdde zich geheel aan de kunst. Hij was een leerling van zijn befaamde stadgenoot J.C. Schotel en tekende en schilderde schepen, meestal in opdracht van de kapiteins. Weldra raakte hij geboeid door de zich snel ontwikkelende fotografie. Hij legde palet en penselen terzijde en reisde naar Parijs om het fotograferen te leren. Hij kreeg daarbij les van de grote meester in de fotografie: L.J.M. Daguerre. Terug in Dordrecht vestigde hij zich als fotograaf, maar ging zich daarnaast weer met de schilderkunst bezig houden. In 1868 schilderde hij de *Kaiyō-maru*, een paneel dat niet onderdoet voor het werk van zijn leermeester Schotel.



Een van de vele opgravingen van het wrak van de *Endymion*.

One of the many salvaged objects from the wreck of the *Kated* mine.



See also: [Bibliography](#)

ON THE PROBABILITIES OF DISCOVERY OF NEW
MINERALS IN 1954-1955 AND THE PROBABILITIES
OF DISCOVERY OF MINERAL RESERVES OF ALL
KINDS IN 1954-1955 AND THE PROBABILITIES
OF DISCOVERY OF MINERAL RESERVES OF ALL
KINDS IN 1954-1955 AND THE PROBABILITIES

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
530 N. Dearborn Ave.
Chicago, Ill. 60610
U.S.A.
LONDON: ROUTLEDGE Kegan Paul
11 Bedford Square
W.C.1A 3EF
ENGLAND
SINGAPORE: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
MALAYSIA: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
AUSTRALIA: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
CANADA: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
INDONESIA: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
JAPAN: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
KOREA: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
NEW ZEALAND: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
PHILIPPINES: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
SOUTH AFRICA: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
TAIWAN: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
THAILAND: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
UNITED KINGDOM: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05
USA: EAST ASIAN LIBRARY
SERVICES
100 Brook Road
Singapore 05

SUMMARY

After being in possession of the heirs of the shipbuilders of the *Kaiyō-maru* for more than a century, a painting of this in Dordrecht built Japanese warship has become available. On the 87.4 x 120 cm. panel painted by François Carlebrun (Dordrecht 1821 - 1893) the wooden steam and sailing ship is portrayed on the high seas.

Only once before was the painting to be seen by the public. This was in 1979 at the exhibitions on the *Kaiyō-maru*, on the occasion of objects salvaged from the wreck-
age. These exhibitions were held successfully in the Dordrecht Museum, the Marinemuseum in Den Helder and the exhibition room of the ABN bank in Amsterdam. In the summer of 1997 the painting was acquired by art dealer Rob Kattenburg, together with a painting by M. Schommam of the shipyard of Jan Schouten in Dordrecht. Subsequently it was presented at *De Fun*, the large art and antique exhibition in Amsterdam.

The reason why this ship was built in the Netherlands has a long history. From 1641 till 1853 Japan held its borders closed, in an effort to protect its own culture by way of isolationism. There was merely limited trade with the Chinese. The only western power tolerated were the Dutch. During the period of the Dutch East India Company (VOC) and thereafter under the *Nederlandsche Handel-maatschappij* (NIMM, a Dutch trading post was created on the fan-shaped island of Deshima. When

under threat by an American squadron in 1853 the isolation was broken, Japan painfully felt the lack of a strong naval force. Through the trusted contacts with the Dutch and especially the NIMM, order was given for the building of a wooden warship, 70 meters long, suited with the rigging of a frigate and powered by steam engines with 350 horse-power. For the building of the ship, the largest built in the Netherlands at that time, the choice fell on the shipyard of C. Gijb in Dordrecht. Japanese who were trained at the school of navigation in Nagasaki (founded together with the Dutch) came over during the building and among them was the commander Enomoto Kamajiro (Takeakhi). The ship fulfilled all the requirements, but was unfortunately lost in 1868 in a raging storm off the Japanese coast near the port of Etsuchi, three years after it was launched. During diving expeditions in 1918 and 1968 a large amount of objects was salvaged from the wreck. The *Kaiyō-maru* can be considered as the start of Japan as a naval power. The painting therefore is not only of art-historical value, but also has a special historical significance.

「開国丸」について

一世紀以上にわたり建造者の消息をとりし保存されてきたドーデレイト建造の日本の軍艦「開国丸」の絵画が、この機会に手に入るようになりました。ドーデレイトの画家フランシス・カール・ブルン（1821-1893）の手によるもので、87.4 x 120cm のキャンバスには大海を航海する木造蒸気船が描かれています。この作品は、過去一度だけ1979年に公開されていますが、これは船触れと船中の船客撮影のため引きとられた複製品の展示会でのみでした。この展示会はドーデレイト海軍博物館、ザン・ヘルダーの海軍博物館、そしてアムステルダムにある銀行の美術館と、3ヵ所で連続して開催されました。1987年夏、美術ロブ・カッテンブルグがアムステルダムの芸術・アンティーク大市「De PAU」に出品のため本作品を入手し、同時にドーデレイトのヤン・スコーテン船渠所長に買いとめ、スコーテンの作品も同時に持ち帰ることに成功しました。

本船がオランダで建造された理由には長い歴史があります。1641年から1853年まで日本は鎖国により自国の文化を守ろうとした。中国との貿易のみが認められと制限で封鎖され、西洋ではオランダが日本との取引を認められた唯一の国でした。オランダ東インド会社（VOC）時代とその後継者オランダ貿易会社（NIMM）の時代を通じて、江戸中の小島「出島」にオランダとの交易の据点がありました。1853年アメリカ艦隊の圧力の下、幕府を倒し開国した時、致命傷だったのは日本が強力な軍艦を持たないことでした。

オランダ人との、特にNIMMとの信頼関係により、フリザート委員と5人の地方の軍需機関船長のタリューを推薦した委員（ノーマットの軍需の建造が完了されました。当時オランダでつくられた軍艦では最大の木造の建造は、ドーデレイトのC. ギャブリエル・エン・ゾーネン造船所が受けました。オランダ人の協力を受けて長崎に設立された海軍造船所でつづき、本船建造「開国」のため運送した日本人の中に、後の海軍副司令長官（通称「黒次郎」）がいました。本船は完全木造の立派な軍艦でしたが、残念ながら1868年3月16日に、日本の広島湾で嵐に襲われ沈没しました。1918年と1968年の潜水調査で、数多くの船荷物が引き上げられています。「開国丸」は日本海軍の立派な船であり、また、純粋な文化遺産を持つ本船は、芸術家の手による絵画のみならず貴重な歴史的価値を持つ作品と見なされます。



Japanese folk.
Gravure naar een tekening van A. de Neuville.

Japanese interpreters.
Gravure from a drawing by A. de Neuville.





KAIYŌ-MARU

Met de in 1865 in Nederland gebouwde Kaiyōmaru, destijds afgebeeld in volle zee door de Dordrechtse kunstenaar François Carlebur, werd de basis gelegd van de Japanse marine. De bouw van het schip markeert het einde van een periode van bijzondere samenwerking tussen Japan en Nederland, die begon met de tocht van *De Liefde* in 1600.