

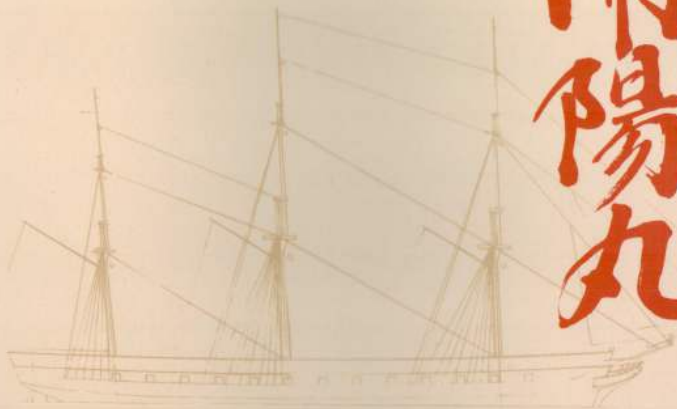
KAIYŌ-MARU

R U U D S P R U I T

開陽丸



南陽丸



KAIYŌ-MARU

開陽丸







KAIYO-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

9



HET VUURSHIP

11



DE KAIYŌ-MARU

17



ENOMOTO KAMAJIRO

23



HET SCHEEPSPORTRET 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 afsloot 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 Handel-maatschappij, 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 for 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 portrayal of a ship by an artist of whom only a small amount of work is known, but moreover the painting is of large historical value. For the Kaiyō-maru was the ship that ended an age-long era of isolation between Japan and the Netherlands. A collaboration that began with the arrival of the first Dutch on the ship the *De 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 Handel-maatschappij, 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,
60,5 x 96,5 cm inaan de lijst. Particulier
eigen collectie, in langdurige bruikleen in
het Werftheat Museum in Roorn.

The island of Deshima. Diorama of paper,
60.5 x 96.5 cm within the frame. Private
collection, on long-term loan at the Werftheat
Museum in Roorn.



Hollanders in hun woningen op Deshima,
naar een Japanse gekleurde tekening
uit 1690.

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

OMZIEN NAAR HOLLAND

Iedere Japanner die omkijkt in de elgen 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 Portugeese kooplieden aan die zich al zo'n eeuw eerder een weg hadden gebaand naar de 'specerijlanden'. Aanvankelijk waren de Portugezen in Japan met nieuwsgierigheid en tolerantie ontvangen. Maar toen de bekeeringdwang 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 kooplieden, inmiddels vernietigd 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 Nederlan-



Beet in de woning op Doshima van opperhoofd Hendrik Doeff op 25 februari 1829 ter gelegenheid van tweehonderd jaar vriendschap tussen Japan en Nederland. Aquarel door Kawahara Keiga.

Celebrations on Dejima in the house of chief Hendrik Doeff on 28 February 1829 on the occasion of two hundred years of friendship between Japan and the Netherlands. Watercolour by Katsuhara Kōzan.

Van daar dan ook, dat er nu slechts een half jaarlijks naar Japan gaat met in mindere, omdat het ons vermelden is niet waarschijnlijk te komen, dan wel omgekeerd er slechts nog een half zo veel te vinden is. En velen dan ook, dat inden Japan niet vele hun hander worden gevonden, het althans, ten minste wat den uitspanning betreft, in Europa's hand niet vinden zal worden."

DEZEN IN 1896 GEPUBLICEERD WORDEN AFSCHRIJVEN ONDER
BETREFFEN C.F. VAN ADELHOUT DE CONINGH DIE MEERDERE
MAAKT DITTEEN BEZOEKT.



Hollander met Japanse
houdenden op een fê-
ceuse japonse 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 waaiervormige 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 shûgun eer te betonen. De Nederlanders keken hun ogen uit, getuige de vele reisverslagen. De Japaners 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. Teu slotte vonden de bewoners van Deshima, van de allereenvoudigste knecht tot het opperhoofd, veel afleiding in de omgang met de 'keesjes', een verbastering van keizer, de Japanse meisjes van plezier. Weliswaar konden de Hollanders slechts over de *yôjô's*, de laagste klasse van deze meisjes, beschikken, maar toch... De VOC-dienaren afkomstig uit het calvinistische Nederland gaven hoop op van de natuurlijke vrijmoedigheid van de Japanse meisjes. De 'keesjes' moesten echter de nodige

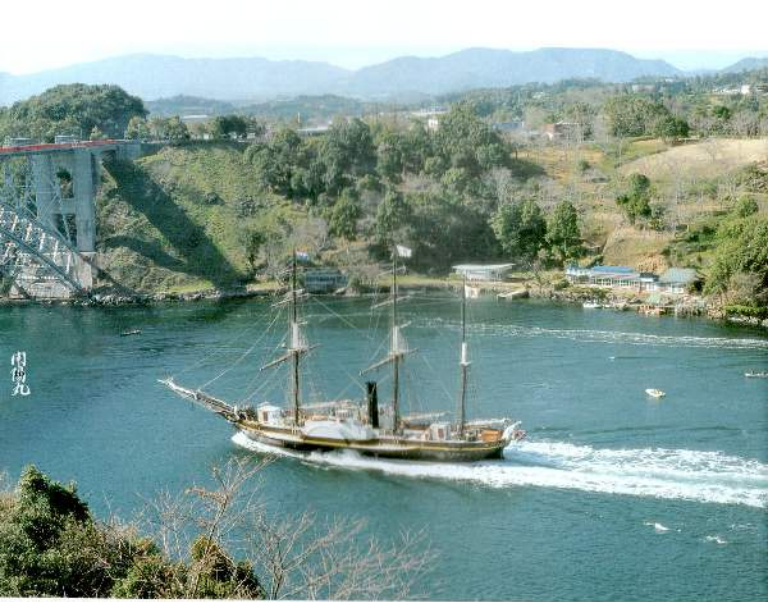


Hollander op een v
Pre-reviews Japanse
prent.

Illustration on an early
19th century Japanese
picture.

DE ZIJN VERGEMAKT JEZUS VAST LOOF. DOOR DE OVERHEEREN
VAN HET KONINKRIJK METAL, DE ZIJT AAN DE JERRE.
DE OVERHEEREN JONKERS OOK IN HET KONINKRIJK STROM
VERGEMAKT DE JERRE AAN OVERHEEREN
KONINKRIJK EN DAT VERREKT DAT DE EN OVERHEEREN
JONKERS ALLEEN DOOR ALLEEN VAST ZIJT, DAT DE
AAN OOK DE ZIJT ALLEEN EN EN

THE JAPANESE SCIENTIFIC ABILITY SOURCE: 1874-1986 AND 1986



中島丸

Replika op ware grootte
van de Kanki-maru
(Soembing) gebouwd
voor Holland Village
Nagasaki, getoetst en
in de baai van Sasabe.

Full-sized replica of the
Kanki-maru (Soembing)
built for Holland Village
Nagasaki, photographed in
the bay of Sasabe.

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 *Rampekiki-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 nadrukkelijkste opdracht zoveel mogelijk informatie over de natuur en de bewoners van Japan te verzamelen. Von Siebold kweekt 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 Marine-
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 Deshi-
ma at the time the Kanki-
mars was presented.

ORANDA NO
JIPPO DE
NAU DE VOUTE KETS

ALS DE HOLLANDERS
NAAR HET ZAKURAI-GAAN
DANKEN DE VOUTE DEEN AGUTSUNA

BAARD OVER HET GEDEE AAN NAGASAKI BIJ DE HOLLANDERS.

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 geschutspoorten waaruit dreigend kanonslopen staken, gaven overduidelijk te kennen dat de Amerikanen zich dit keer niet met een kluitje in het riet zouden laten sturen. Perry zou later wijzend op zijn schepen dat 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 *Soembing*, 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



VERKEER VAN JAPANEES SEFTWOORDH DOOR NEDERLANDSE
NAAR AANKOMST VAN DE OPPERHOOFDE TUSSEN
NEDERLAND EN CHINA VAN 1840 TOT 1842.

Waarom? Is de mensheid waard, omgeeft hij niet, die kinderen
 omarmen, omarmen, omarmen, omarmen? Is dat het kind?
 Is dat het kind, omarmen, omarmen, omarmen, omarmen?
 Omarmen? Is dat het kind? Is dat het kind? Is dat het kind?
 Omarmen? Is dat het kind? Is dat het kind? Is dat het kind?

AN FORTUNE: "DIE VERWILDERE DE LUCHT VERVAARDE OM DAT HET
ZICH TOE DEN OERMAN VAN VERBODEN EN VAN HOOFD ZIEK HET
HOUT TE HEEFEN EN OMAREN MAKEN WISTEN TEET TEGEEN
HETZELVE STAALE - DE ACHTEREN MAKEN DAN EENS ZIEK EN OM-
HOUTENOMMA, DAT IS NIET DE STEEN HALF TOEGEN EN NIET
IN HET VERGEEF VAN DE HET ALTIJDENDE TOEGEN OMAREN
- HET MAKEN VAN DEN GREN VERBODEN MAKEN EENS IN DE
DIESE MAKEN TOEGEN EN WIST AFWAET."



Hollands schip op
een 18e-eeuwse
Japanse prent.

Dutch vessel on an
18th century Japan
ink 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 scheepsbouw. 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 meestep 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 opdrachten te geven tot de bouw van een stoomschip groter dan ooit in Nederland van stapel was gelopen.



W.J.C. Kijder-Huyssen van Katsendyke (1816-1866), Commandant van het Tweede Martinedetachement in Nagasaki, later minister van Marine in Nederland. In deze functie speelde hij een grote rol bij de realisatie van de bouw van de *Katōkura* in Nederland.

W.J.C. Kijder-Huyssen van Katsendyke (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 realisation of the building of the *Katōkura* in the Netherlands.

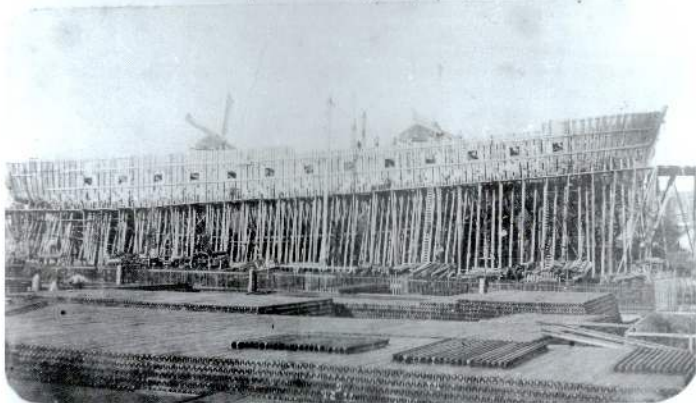
15



Hollanders op Japanse prent uit het begin van de 20e eeuw.

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

光治閣陽九手



*Kyô-yu-mar
Futabier*

De Kyô-yu-mar op de werf
in Dordrecht met hand-
geschreven onderschrift:
Kyô-yu-mar, Voorlichter.

The Kyô-yu-mar at the
shipyard in Dordrecht with
the hand-written add-title:
Kyô-yu-mar, Voorlichter.

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 terzlotte 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 diagonale streunen die werden gebruikt om de houten Kaiyō-maru in verband met de grote lengte, te versterken.

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



Kaier, Verhoort met den athen raast
Nu heb den reet geveld,
Wij zyn nu ver af Van der Raast.
De Zaai is opgeroet;
Want wij Schiedmaars, zinnig zyn
Dat Maarsen Gif, rekken,
Wij schryven voor Japan het Soep
De Voedsel der gewoont, dat

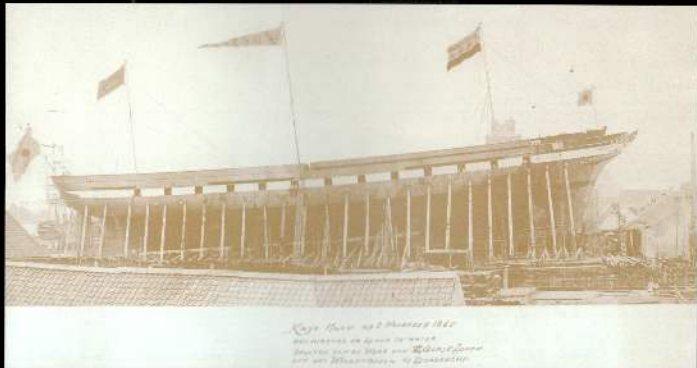
ERVEN LIDDELT VAN HET FRESHER RIJ DE NAAMDE
VORG VAN DE KAIT-MARU DE RIJDE VAN "WEN NELLE
LAVINDE BUREU".



Ondergrond: Tuigtekening van de Kaiyō-maru, gesignd door een vertegenwoordiger van de Nederlandsche Handelsmaatschappij en C. Gips op 18 mei 1863.

Background: Drawing of the Kaiyō-maru signed by a representative of the Nederlandsche Handelsmaatschappij and C. Gips on 18 May 1863.





The Kaituma ship was
 in Hongkong on 2
 November 1867, just
 before the opening of
 the port.

The Kaituma ship was
 in Hongkong on 2
 November 1867, just
 before the opening of
 the port.

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 Handelmaatschappij 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 1830 al weer ingeruild 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 overeind 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 aangroeit.



De Nijpō-mura op een
annuïreus kaartje van het
schilderij van F. Carlebut

The *Kaiyō-maru* an anonymous copy of the painting by F. Carlevar.

[illegible]



De Katsuragi Maru, teken door
J.C. Groene naar een teke-
ning van H. Hayakawa,
1866.

The Katsuragi Maru, a teken by
J.C. Groene from a drawing
by H. Hayakawa, 1866.

de. Bovendien was men vertrouwd met het onderhoud van houten schepen, terwijl het nog helemaal niet zeker was of ijzeren schepen beter kanonskogels konden weerstaan dan houten. Het nadeel dat men bij houtbouw gebonden was aan een maximum lengte van 70 tot 90 meter, omdat anders het schip zou doorbuigen, werd bij de *Kaiyô-maru* ondervangen door extra versteviging van de dekken en de spanten met diagonaal aangebrachte balken. De Japanners wensten een door stoom aangedreven schroef en geen raderen zoals bij de *Soembing*. Het voordeel was duidelijk. Bij raderschepen werden bij zijdelingse hoge golven de raderen aan bak- of stuurboord boven het water getild, waarop ze doorsloegen en het schip onbestuurbaar werd. De vrees dat men voor een schroef een extra hoog toerental moest ontwikkelen bleek ongegrond. Na de eerste proefvaart met de schroefstoomboot *Archimedes* in 1838, werd met allerlei vormen van overbrenging geëxperimenteerd. Men koos voor de *Kaiyô-maru* echter voor de al in 1784 door James Watt gepatenteerde kokerzuiger, en niet voor de veel compactere compoundmachine die vanaf 1854 werd toegepast maar waarmee men nog te weinig ervaring had. Het meest opmerkelijke voor de scheepsbouw van die tijd was de combinatie van stoom- en windkracht. Begrijpelijk wanneer men beseft dat de stoommachines voor een reis van enige betekenis een enorme hoeveelheid steenkolen moesten meevoeren. Bovendien kon averij op volle zee voor een vaartuig dat uitsluitend op stoom aangewezen was rampzalige gevolgen hebben. Door echter de stoomkracht uitsluitend te gebruiken bij ongunstige wind, was men van een optimaal rendement verzekerd en kon een enorme actieradius worden bereikt. De *Kaiyô-maru* werd dan ook naast de dubbel werken- de 'trunk' stoommachines voorzien van een complete fregat



De *Kaiyô-maru* voor Willemsoord waar de afbouw plaatsvond.

The *Kaiyô-maru* off Willemsoord where the arm- plature took place.

'SCHROEF EN STUURER VERLEGDE NAAR HET VACHTER, HEMMERDE IN HET MITTEN GEDROEG TOEGANG. DE HOOG-
'ZEEVEN AAN VERHOOGDE PER KANON WAGEN VAN
ONDER HET RUWEN VLAANDER, OVERHEERDE MET VERHOOGDE
LAFKENS BEHEEREN VERHOOGVAARTHOUD, WAARIN KONDE
KONDE OF DE GANSE OF GEDRAG SPELDE, VERDEEN DIT
ACHT, DE VERHOOGDE KANON STUURER,
DIE IN HET VERHOOGDE DIT VERHOOGDE, VERHOOGDE
ONDE DIT VERHOOGDE, AL VERHOOGDE VERHOOGDE DIT
VERHOOGDE VERHOOGDE, VERHOOGDE DIT VERHOOGDE
DIT VERHOOGDE VERHOOGDE VERHOOGDE,
AL VERHOOGDE VERHOOGDE, VERHOOGDE DIT VERHOOGDE,
'VERHOOGDE VAN VERHOOGDE VAN VERHOOGDE DE VERHOOGDE
ONDE DIT VERHOOGDE IN VERHOOGDE IN 1850
MET DIT VERHOOGDE DE VERHOOGDE.



Furumatsu Kanae (1836-1908).
 Photographed by
 the photographer in the Netherlands.

Furumatsu Kanae (1836-1908). Photographed by
 the photographer in the Netherlands.

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 1865 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 gegleden. Het publiek verdrong zich, de kranten stonden vol, er werden liederen geschreven en de soldaten 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 yō 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*.



Adamaïda Daikaburo
(Noriyoshi), 1841-1928.
Marineofficier die tij-
dens de bouw van de
Sutō-mars in Dordrecht
verbleef.

Atomotaru Ichiburo
(1877-1929)
Naval officer who stayed in
Dairen during the
building of the Kōryū-
maru.



ENOMOTO KAMAJIRO (TAKEAKI)

Ten van de Japanees zeeofficieren die naar Nederland was gestuurd om de Katojima 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 gesleept in

[illegible]



De verkoop van laken-
se stoffen bij de Water-
poort op Deshima.
Naar een aquatint van
Kawabara Keiga.

The sale of cloth at the
watergate on Deshima.
From a watercolor by
Kawabara Keiga.



Het wagen van de han
dehuur op Deshima.
Naar een aquatint van
Kawabara Keiga.

The carriage of the han
dehuur on Deshima.
From a watercolor by
Kawabara Keiga.



Willemsoord. 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 sliep 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 hoog 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 *shōgun*, die werd bijgestaan door de *daimyo*, de leenheren. De macht werd gehandhaafd met behulp van de *samoerai*, 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 *samoerai* zagen hun positie en tradities in gevaar komen. Een aantal radicale *samoerai* stelde het zich tot taak om zoveel mogelijk vreemdelingen te doden. Zo werd in Yokohama de



Wapenrusting van
een samurai.

Measurement of α -amylase



WE RECOMMEND ONE GLASS OF TEA OR ONE
 ANTIACID IN EARLY PLATE. BUT IF YOU
 FEEL THAT YOU ARE NOT GETTING ENOUGH
 IN YOUR MEAL, WE CAN HELP YOU WITH
 ANOTHER GLASS OF TEA OR ONE ANTIACID.

VERSLAG OPR. HET LEVEN OP BEESTEN DOOR
J.F. VAN OOSTERKERK FISSCHER, ECHTGENOOT VAN DE BEESTEN
VAN 1890 TOT 1894

圖之戰破美江於艦馬胡



Het vergaan van de Katsuragi op 16 november 1868.
Aquarel in de bibliotheek
van Hakodate.

The sinking of the Katsuragi on 16 November 1868.
Watercolor in the Hakodate
library.

nietsvermoedende kapitein Dekker op zijn avondwandeling door de havenbuurt, door een samoerai letterlijk door midden geslagen. 'Een enkele sabelhouw had hem van achteren 't hoofd en gedeeltelijk den rug doorgesleefd; een hoge zwarte hoed, dien hij had opgehad, lag, als met een scheermes langs doorgesneden, naast hem,' rapporteerde C.T. van Assendelft de Coningh huiverend. 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 golven 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 onaangeroerd in het ondiepe water bij Ezashi. 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



Hollanders op reis naar de rijkten werden onderweg in een herberg nieuwsgierig beland door Japanners. Gebruide kimonos van Katsumioka Hokusai uit 1852.

Dutchmen in a tavern on their way to the shogun are being spied upon by curious Japanese. Coloured woodblock by Katsumioka Hokusai from 1852.

'MAGAZIEN DE HEDERDE GRADEN VAN. VERGANGEN STUURDE WJ
... DE JAPANESE RECHTEREN DIEREN LANG NAAR DE GONG
... DE VERSCHEEN NOCH EIGEN, ACHT JAARLEN.'
HENDRIK DOCK, 'WEDEROMKOMEN DE JAPAN', HANDELEN, 1913.



E. Carlbez (1842-1899)
Gesicht op de vuurtoren te
Aberdeen in Schotland,
olie, 38,5 x 56,3 cm

E. Carlbez (1842-1899), View
of the lighthouse of Aberdeen
in Scotland, oil on canvas, 38.5 x
56.3 cm.

9

閑陽丸

E. Carlbez (1842-1899)
Het vergaan van een
schip in een storm
voor de kust, olie,
37 x 121,5 cm

E. Carlbez (1842-
1899) The sinking of a
ship off the coast, oil
on canvas, 37 x 121.5 cm.



9

opnieuw een onderzoek ingesteld. Ondanks de inmiddels ten behoeve van een strekdam dwars over het schip gelegde betonnen caissons, wisten duikers een enorme hoeveelheid wapens, munitie en allerlei 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 opgedoken voorwerpen afkomstig uit het wrak van de Kaiyō-maru.

One of the many salvaged objects from the wreck of the Kaiyō-maru.



Schip van de toekomst.

Op het Nederlandse Koninkrijk zijn reeds vele
aangelegd en vreesden als bevestiging van oorzaken
zijn, te storren het ontzag van de keizer en de als
portret van de troonvolgelingen van Kaiyō.
In de tijd van de troonvolgelingen van Kaiyō.
Door de overwinning van de agostine en de inkomsten
van de troonvolgelingen van Kaiyō.
Het koninkrijk van Kaiyō.
Het koninkrijk van Kaiyō.
Het koninkrijk van Kaiyō.
Het koninkrijk van Kaiyō.

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 Carlebur (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 successively in the Dordrecht Museum, the Marinemuseum in Den Helder and the exhibition room of the ABN-bank in Amsterdam. In the summer of 1992 the painting was acquired by art dealer Rob Kattenburg, together with a painting by M. Schouman of the shipyard of Jan Schouten in Dordrecht. Subsequently it was presented at Dr Pen, 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 was the Dutch. During the period of the Dutch East India Company (VOC) and thereafter under the *Nederlandsche Handel-maatschappij* (NHM), 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 NHM, order was given for the building of a wooden warship, 50 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. Gips 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 (Takeaki). The ship fulfilled all the requirements, but was unfortunately lost in 1868 in a raging storm off the Japanese coast near the port of Edo, 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.

「開国船」について

一世紀以上にわたり建造者の意匠として保存されてきたドードレヒト建造の日本の軍艦「開国丸」の絵画が、この夏入手可能となりました。ドードレヒトの画家フランソワ・カールビュル（1821-1893）の手によるもので、87.4 x 120cmのキャンバスには大津を航海する木造汽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、これは盗難した本船の複製品のため引き上げられて複製品の展示会が断われました。この展示会はドードレヒト博物館、デン・ハーターの海軍博物館、そしてアムステルダムのアム銀行の展示ホールと、3ヵ所で開催して開催されました。1992年夏、美術ロバ・カッテンブルグがアムステルダムの美術・アンティーク大市「De PAU」に出品のため本作品を入手し、同時にドードレヒトのヤン・スカウマンの船荷を持ち込み、スカウマンの作品も同じ持ち主から転売しました。

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。中国との交易のみが認められた鎖国で許され、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（NHM）の時代を通じて、黒船の小島「出島」にオランダとの交易の拠点が置かれました。1853年アメリカ海軍の来航の下、国門が開かれた時、強制的だったのは日本が強い軍艦を持たないことでした。

オランダ人との、特にNHMとの依頼関係により、フグート事件と3ヵ月おきの落着き期間の船のスクリューを製造した全土のメーカルの軍艦の製造が受け付けられました。当時オランダでつくられた軍艦では最大の本船の建造は、ドードレヒトのC. ギプ・エン・ゾーネン造船所で受注しました。オランダの勢力を初めて失墜に導かれた東洋の国で、本船は明治維新「幕府」のため建造した日本人の中に、後の海軍副総長福本武吉（通称「徳次郎」）がいました。本船は完全沈没の危険な事態でしたが、偶然にも建造から後の1868年に、日本の近海で強い風に遭い破壊しました。1918年と1968年の潜水調査で、数多くの複製品が引き上げられています。「開国丸」は日本海軍のさかざけと誇られていました。このような歴史を持つ本絵画は、史料としての価値のみならず貴重な複製の保存を持つ作品と言えます。



Japanse soldaten.
Gravure naar een tekening van A. de Neuville.

Japanese interpreters.
Engraving 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.