

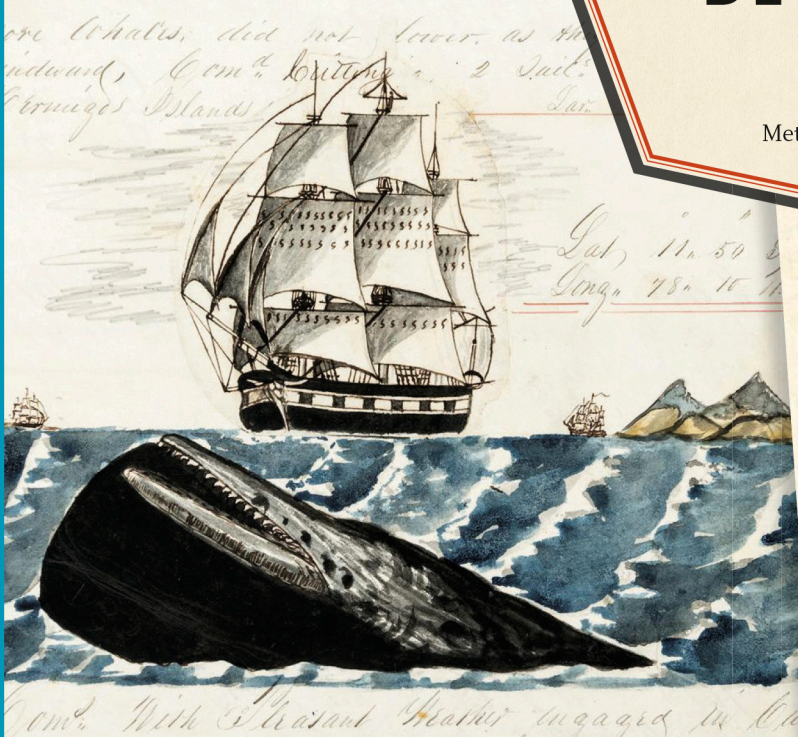


HET LOGBOEK VAN DE ZEEVAARDER



Huw Lewis-Jones

Met een voorwoord van Henk de Velde



HET LOGBOEK VAN DE ZEEVAARDER



Huw Lewis-Jones

Met een voorwoord van Henk de Velde



Uitgeverij Omniboek

Op de omslag. Voorzijde, vanaf linksboven met de klok mee: Dagboek Jan Brandes, 1778–79; Rijksmuseum, Amsterdam. Paul-Émile Pajot, het oorlogsschip *Ami du Drapau*, 1921; Collectie van het Musée de l'Abbaye Sainte-Croix, Les Sables d'Olonne. Gerrit Westerneng, 'zicht op Bereneiland', 2 juli 1881; Collectie van het Scheepvaartmuseum, Amsterdam. William Bligh, 'Notitieboekje en lijst van muiters'; National Library of Australia, Canberra (MS 5393). Aaron Cushman, afbeelding uit het manuscript van het dagboek en het logboek van de *Geo Howland*, 1842–45; met toestemming van PBA Galleries, San Francisco.

Achterzijde: achtergrond: Louis Choris, schets in waterverf van de Kotzebue-expeditie, 1815–18; Louis Choris Paintings and Sketches. Yale Collection of Western Americana, Beinecke Rare Book and Manuscript Library, Yale University, New Haven. *Linksboven:* John Everett, pagina uit een Greenhithe schetsboek, 1901; National Maritime Museum, Greenwich, Londen. *Linksonder:* Charles Poynter, kaart van New South Britain; Alexander Turnbull Library, Wellington (Ref. MSX-4088-03). *Rechts:* Nicholas Pocock, Overzicht van vlaggen, Slag van de 'glorierijke eerste juni', 1794; National Maritime Museum, Greenwich, Londen. *In het midden:* Kumataro Ito, een Chromodoris zeenaaktslak. Smithsonian Institution Archives, Washington, D.C. (SIA Acc. 16-213).

Uitgeverij Omniboek
Postbus 13288
3507 LG Utrecht
www.omniboek.nl

Copyright © 2019, Huw Lewis-Jones
Oorspronkelijk verschenen onder de titel *The Sea Journal* bij Thames & Hudson Ltd, Londen
Copyright © 2019, Thames & Hudson Ltd, Londen

Copyright Nederlandse vertaling © 2019, Uitgeverij Omniboek
Copyright voorwoord © 2019, Henk de Velde

Vertaling Alexander van Kesteren
Grafische verzorging Garage BNO, Kampen
Gedrukt bij Everbest Printing Co. Ltd, China

ISBN 9789401915922
NUR 680

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without the prior written permission of the publisher.

Franse titelpagina: Windroos zoals in 1907 geschetst door de toen 18-jarige Australische zeeman Joseph Barr. Later diende Barr tijdens de Eerste Wereldoorlog op de *Parramatta*.

Bladzijde 2-3: William Bourne's *A Regiment for the Sea*, 1578; *De kunst van de stuurman* van Martin Cortes, vertaald in het Nederlands in: *Geheimen van de zeeman*, van zeeman John Davis, die bekend was met de poolzeeën, na 1594 op veel plekken verschenen; walvisstempels uit bot gesneden en geïnk, uit het logboek dat Henry DeForrest bijhield tijdens een Pacifische reis in 1852.

Titelblad: Vrijbuiters Basil Ringrose maakte deze schets in 1682, nadat hij een Spaans logboek vol geheime zeilinformatie buit had gemaakt. Het toont de Golf van Fonseca en de kustlijnen van het huidige El Salvador, Honduras en Nicaragua.

Deze bladzijde: Een schets van een 17e-eeuwse vuurtoren door de zeeman annexkunstenaar William Wyllie.

INHOUDSOPGAVE

08 VOORWOORD

Henk de Velde

10 INTRODUCTIE

ONBEKENDE WATEREN ↴

Huw Lewis-Jones

DE SCHETSBOEKEN

20 GEORGE ANSON

22 LOUIS APOL

28 SIGISMUND BACSTROM

34 JEANNE BARET

36 EDWARD BARLOW

38 FRANCIS BEAUFORT

42 CHARLES BENSON

46 PETER BLAKE

48 WILLIAM BLIGH

54 ELSE BOSTELMANN

58 GEWOON DE DUIK WAGEN ↴

Robin Knox-Johnston

62 ANNIE BRASSEY
64 GABRIEL BRAY
66 JOHNNY BROCHMANN
72 FRANCIS CHICHESTER
74 LOUIS CHORIS
80 FREDERIC CHURCH
82 WILLIAM COATES
86 ADRIAEN COENEN

90 MEEDRIJVEN ↴
Roz Savage
94 JOHN KINGSLEY COOK
100 EDWARD CREE
104 AARON CUSHMAN
108 JOSEPH DESBARRES
112 FRANCIS DRAKE
116 JOHN EVERETT
122 EDWARD FANSHAW
124 ROSE DE FREYCINET
126 VASCO DA GAMA

130 ONWAARSCHIJNLIJKE REIZEN ↴
Spider Anderson
134 JOSEPH GILBERT
138 KONRAD GRÜNENBERG

140 ZHENG HE
142 ERIK HESSELBERG
146 GLORIA HOLLISTER
148 FRANK HURLEY
154 KUMATARO ITO
158 ROCKWELL KENT

160 TERUG VOOR MEER ↴
Arved Fuchs
168 BENJAMIN LEIGH SMITH
170 HENRY MAHON
174 NEVIL MASKELYNE
178 WILLIAM MEYERS
182 GEORG MÜLLER
188 HORATIO NELSON
192 PAUL-ÉMILE PAJOT

198 WAAR DE WEG OPHOUDT ↴
Philip Marsden
202 JULIUS PAYER
206 ANTONIO PIGAFETTA
210 NICHOLAS POCOCK
216 PIRI REIS
220 BARTHOLOMEW SHARP
224 WILLIAM SMYTH

230 WILLIAM SPEIDEN
236 OWEN STANLEY

242 HET UITERSTE ZUIDEN ↴
Rodney Russ

246 GEORG STELLER
248 TOMÁS DE SURÍA
252 GUILLAUME LE TESTU
256 GEORGE TOBIN
262 TUPAIA
266 JOSEPH TURNER
272 SUSAN VEEDER
276 WILLEM VAN DE VELDE

280 HET DOEK EN HET IJS ↴
Kari Herbert

284 ROBERT WEIR
286 GERRIT WESTERNENG
292 WILLIAM WYLLIE

296 BIOGRAFIEËN

297 VERDER LEZEN

300 ILLUSTRATIEVERANTWOORDING

301 DANKWOORD

302 REGISTER

VOORWOORD

MET GEEN PEN TE BESCHRIJVEN

Henk de Velde

Op mijn verjaardag kreeg ik een grote atlas. Mijn ouders wisten dat dat mijn grootste wens was. Ik spreidde de atlas uit op de tafel en legde mijn kleine kompasje erop. Zo'n rond kompasje, niet groter dan een stuiver met een naald, die naar het noorden wees. Het kostte me een dag om uit te vinden dat ik niet het kompas moest draaien maar de atlas, om zo te weten dat de naald ook op de atlas het noorden aan gaf. Ik was twaalf jaar oud en ik wilde kapitein worden.

Het was een jongensdroom. Ik zag een schip als een soort van mysterie; je wist niet waar het vandaan kwam en je wist niet waar het naartoe ging. Op mijn 15e ging ik naar zee als lichtmatroos en toen ik 18 was ging ik naar de zeevaartschool in Amsterdam. Op mijn 28e was ik kapitein. Uiteindelijk werd ik wereldzeiler. Ik zwierf over de hele wereld, één, twee, zes keer, omdat de wereld rond is en er niets meer te ontdekken was dan enkel meer ervaringen.

Als ik zo nadenk dan weet ik wel zeker dat het journaal, het logboek, het belangrijkste document was aan boord. Hierin zette je de koers, de weersomstandigheden, de staat van de zee: gladde zee, golvend, aanschietend, hoog, zwaar. Wij wisten waar we naartoe gingen. Er waren kaarten, maar die waren er vroeger niet.

Toch hebben we alles geleerd uit de logboeken van de zeevaarders voor ons.

De Portugezen, de Hollanders, de Engelsen, de Fransen... Het belangrijkste wat we van elkaar wilden weten stond in het logboek vermeld.

Toen een van de schepen van Magellaan terugkwam in Lissabon stond er niemand op de kade om hen het predicaat 'eerste rond de wereld' te verlenen. Het schip dat aankwam was bijna een wrak en de mannen aan boord waren meer dood dan levend.

De ontdekkingen van de wereld zijn bijna altijd gedaan om een land rijker te maken. Maar de meeste van de mannen aan boord moeten van het avontuurlijke

We zouden geen zeereis maken als we er daarna niet over konden praten, louter voor het plezier van de belevenis en zonder de hoop die ooit over te kunnen dragen.

BLAISE PASCAL, 1669

type zijn geweest. Ik moet zeggen: de meesten, maar ik ben daar niet zeker van, omdat een deel van de bemanning werd geronseld of alleen aan boord hadden aangemonsterd om aan de hand van de wet te ontsnappen. De meesten van deze mannen kwamen niet terug. Zo werd de wereld ontdekt. De zee is de weg naar nieuwe bestemmingen achter de horizon en een aantal van die bestemmingen zijn moeilijk te bereiken. Het is een doelbewuste keuze. Onmogelijk is slechts een woord.

Ik heb alle oceanen bevaren en heb een honderdtal landen bezocht. Ik ben op vele eilanden geweest en heb op duizend ankerplekken gelegen. Ik heb de vreemdste routes ter wereld bezeild en ben afhankelijk geweest van zee, wind en ijs. Ik zag de kleuren van het ijs en was verwonderd. Ik zag de kracht van het water en was verbijsterd. Ik heb over wijde zeeën gestaard. Ik bezit mijn ervaringen: de uitdaging, de strijd, de gevechten met een storm en met het dodelijke ijs, de verwondering in de stilte, de communicatie door het oog van de walvis, de keuzes tussen leven of dood. En niemand kan mij die ervaringen ooit weer afnemen. Ik zag, ik streed, ik leed, ik hoorde, ik dacht, ik voelde en ik wist. Onze aarde is misschien wel de mooiste planeet in het hele heelal, onze aarde is een juweel om te koesteren met alles wat er leeft.

Okeanos, één van de Titanen uit de Griekse mythologie, was de god van de zee. Met zijn onderlijf dat de vorm van een slang had, omcirkelde hij de hele aardschijf en hij regelde en passant ook de opkomst en ondergang van de hemellichamen. De almachtige invloed die de Grieken toekenden aan Okeanos geeft goed weer hoe belangrijk de oceanen zijn voor het leven op aarde. Ik hou van de zee, ik ben een zeemens, ik hou van boten en de dromen die zeilboten opwekken. Dat had ik al met die eerste atlas toen ik twaalf jaar was. Je voelt je vrij, je handelt zelf, je bent je eigen koning over je eigen koninkrijk. Zelfredzaamheid is het hoogste goed voor de

zeeman. Jij bent de enige die in kan grijpen in levensbedreigende situaties.

De eerste reis was met Gini, mijn toenmalige vrouw. De reis waarin Stefan geboren werd op Paaseiland. Paaseiland werd ontdekt door Jacob Roggeveen in 1722. Die reis waarin ik op Pitcairn ben geweest. We kennen dat allemaal uit de logboeken van Captain William Bligh en de muiters Fletcher Christian. Maar ook op eilandjes ten noorden van Papoea-Nieuw-Guinea: Blup Blup, Bam Bam en Lik Lik. We waren ontdekkers. Later trok ik drie keer alleen de wereld rond, gejaagd door wereldrecords, maar uiteindelijk 'om mijn ziel te redden' voor, om de woorden van Bernard Moitessier te gebruiken, 'de liefde voor de zee'. Daarna volgde de reis naar het ijs, boven Rusland, langs wat ik als kind kende uit de geschiedenis van Willem Barentsz en de overwintering op Nova Zembla. Met de zesde reis kwam ik uiteindelijk op het eiland van mijn dromen in Micronesië. Om hier te blijven moet je alles overboord zetten, alles, ook de satelliettelefoon, ook de computer en die twee dingen zijn nog het makkelijkst. Ik bleef een paar maanden. Toen vertrok ik, afgeladen met kokosnoten, bananen, papaja's, twee pakken gefermenteerd broodfruit en een gebraden kip. Ik kan hier niet blijven, ook al is het me gevraagd, ook al ben ik hier in het paradijs waar ik naartoe wilde. 'Hier kan men zonder geld leven,' zei Chief Teo, 'daar bij jou ga je zonder geld dood.' Maar ik miste mijn geliefden...

Mijn jongensdroom kwam voort uit de boeken over de vroegere zeevaarders en ontdekkingsreizigers, oorspronkelijk opgeschreven in hun logboek. En nu ik 70 ben en de wereld heb gezien ben ik nog lang niet uitgekeken op ons prachtige ruimteschip aarde... Met geen pen te beschrijven!

INTRODUCTIE

ONBEKENDE WATEREN

Huw Lewis-Jones

Er schuilt magie aan de einder,
waar de zee en de lucht elkaar raken.

ALFRED NOYES, 1930

Je weet dat het heftig wordt wanneer er thee in je laarzen klotst. Maar het kan nog veel erger. Ik ben terug van het dek en probeer in mijn hut in mijn logboek te schrijven. Mijn tinnen kop staat op de vloer, vastgeklemd tussen mijn rubberen laarzen, en met mijn rug zet ik me schrap tegen de kooi. De patrijspoot boven me is afgegrensd en bedekt met een dikke centimeter ijs. Met elke deining dringen de golven zich voor de laaghangende zon. Vanaf de brug kijk je uit over een oneindige oceaan. Staalgrijze en dieppaarse stormwolken trekken zich samen. Aan de horizon verschijnen ijsbergen, op het radarscherf wemelt het ervan.

Een paar dagen geleden passeerden we de Zuidpoolcirkel. We schieten flink op. Maar afgelopen nacht werden de golven hoger en stak er een bittere zuiderwind op. Ons schip kreunt en steunt terwijl het zich een weg door het water vecht. Ik denk aan de zeelieden die voor ons in hun houten schepen deze zeeën bevoeren. In dit soort omstandigheden hadden ze voor de wind moeten varen, of de zeilen moeten reven om daarna maar te hopen dat de kale masten de storm zouden verduren. Dat zou nog eens een lange, uitputtende nacht worden. Geen elektronische kaarten om hen te gidsen. Geen hoop op redding, mocht die nodig zijn.

De zee biedt een weids canvas om je verbeelding op los te laten. Of je nu een zeeman bent of een kunstenaar, een reiziger of simpelweg een vakantieganger die vanaf het strand van het uitzicht geniet, onze ogen en onze verbeelding worden altijd weer aangetrokken tot de zee. Van begin af aan maken schepen deel uit van de menselijke geschiedenis, en al ver voor de geschreven bronnen gingen mensen de uitdaging aan en waagden ze zich in allerlei vaartuigen de oceanen op. Aldus gingen mensen en ideeën de wereld rond. Mannen en vrouwen, families en landen durfden het onmogelijke na te jagen door op reis te gaan. En enkele van de oudst overgeleverde verhalen gaan over zeereizen.

Voor zeevaarders is er zoveel veranderd. 's Werelds kustlijnen zijn bekend, bijna alle gevaren zijn in kaart gebracht. Een eeuw geleden waren scheepsbruggen open en

Deze schets (tegenover) van een storm bij het Franse Le Havre werd in 1818 gemaakt door Theodore Géricault. Hij gaf zijn meesterwerk *Het vlot van de Medusa* vorm door zorgvuldig de schepen en omstandigheden op zee te bestuderen.

bestond er niet zoiets als een zelfsturend systeem dat een veilige vaart verzekerde. Als de omstandigheden zwaar werden, konden zeelieden niet altijd schuilen – ze moesten daarbuiten zijn, op het dek, aan het roer of in de ra. Er waren geen lieren die hielpen de schoot en zeilval vast te zetten. Het leven op zee creëerde een gehard en onverzettelijk slag mensen, bekend met alle wrede nukken van de natuur. Dit alles zit vervat in het gebed van de 16e-eeuwse kapitein John Davis. Als veteraan van het poolgebied had hij gehoopt de wereld rond te varen, maar het lot was hem niet gunstig gezind. In 1592 had hij nog maar vijf fitte mannen tot zijn beschikking: 'Oh Heer, als wij moeten sterven,' schreef Davis in zijn logboek, 'dan liever terwijl we voortgaan dan terwijl we ons terugtrekken.'

Schepen voeren op de klippen, zonken, werden verkocht of tot schroot verwerkt. Slechts enkele blijven bestaan. Zo werkt de geschiedenis nu eenmaal. Terwijl ik in mijn logboek schrijf en mezelf schrap zet tegen mijn kooi, denk ik aan de schepen die zich in deze zuidelijke wateren hebben gewaagd. De *Erebus* en de *Terror* waren in 1841 de eerste die de Rosszee binnendrongen en later behoorden ze tot een poolexpeditie waarbij ze van de kaart af voeren. De mannen die in 1899 als eersten op het vasteland van Antarctica overwinterden, voeren op de *Southern Cross*, maar in 1914 raakte dat schip op robbenjacht nabij Newfoundland een ijsberg en zonk. Douglas Mawsons stoomjacht *Aurora* ging verloren op de weg terug naar Nieuw-Zeeland, toen het op een mijn voer die was gelegd door de Duitse koopvaardijjager *Wolf*. Het enige spoor van de *Aurora* was een met eendenmosselen bedekte reddingsboei, opgepikt bij Australië.

Het moge duidelijk zijn dat zeeziekte de minste zorg van de zeeman was. Op deze bladzijden stuiten we op scheurbuik, haaien aanvallen, piraten, vergiftiging, uithongering, syfilis, orkanen en zelfs kannibalisme. Verbazingwekkend eigenlijk dat er überhaupt mensen waren die de zee op wilden. Wanneer ze stuurloos dobberden in een open boot, of gevangen waren in de stiltegordel waar geen zuchtje wind stond, voelden stukken van de Stille Oceaan waarschijnlijk meer als een woestijn dan als een oceaan.

De meedogenloos schijnende zon; geen beschutting of bewegingsruimte; geen druppel water te drinken. Natuurlijk bood het leven op het water zeelieden eeuwenlang ook juist dat: een leven. De zee bood mogelijkheden – de belofte, zo niet de werkelijkheid, van vrijheid, een baan, een vluchtweg, het idee van nieuwe landen voorbij de horizon. Al zou het voor de vele zeelieden wiens levens vroegtijdig eindigden anders uitpakken.



Om de oceanen te bevaren is vaardigheid én ervaring nodig. Handels- en transportschepen gebruikten zeekaarten, vaak inclusief een tekening van de kustlijn, om hun koers te bepalen, en deze gingen stevast vergezeld van allerlei zeelogboeken. De 13e-eeuwse Italiaanse handelsavonturiers ontwikkelden als eersten portulanen van de Middellandse Zee. De uitzonderlijke reizen van Europese zeelieden over de Atlantische Oceaan naar de Nieuwe Wereld en naar India en de Kruideneilanden in de Oost waren zowel mogelijk dankzij de nieuw ontwikkelde kaarten en technologieën als datgene wat deze ontwikkeling weer verder hielp. Tegen de 18e eeuw werd het verkennen en in kaart brengen van 's werelds kustlijnen en oceanen een belangrijk commercieel en strategisch doel.

Zeevaarders voeren in Magellaans zog via de straat met diens naam de Grote Oceaan op, om zich vervolgens nog zuidelijker te wagen, op zoek naar de kust van een onbekend continent, of juist noordelijker, richting een arctisch labirint van ijs en eilanden. James Cook, de astronaut uit de verlichtingjaren, koos zijn officieren en zeelieden met zorg, en velen ervan hanteerden ook nog eens vaardig kwast en pen. Vaak scheepten ook 'officiële kunstenaars' in, zoals William Hodges, en hun schetsboeken getuigen van hun verrichtingen op zee en aan wal. Dankzij hun logboeken voelen wij iets van de zeebries op ons gezicht; ze voeren ons terug in de tijd en daarmee ook op ons eigen avontuur.

De vanuit vele landen ondernomen tochten herdefinieerden gaandeweg de grenzen van het beangstigende en onbekende, maar het gevaar bleef altijd loeren. Het bijhouden van een logboek was vaak routine voor zeelieden, of de manier waarop ze omgingen met zowel verveling als onzekere situaties, wanneer ze vastzaten in drijfvijs of windstilte, stuurloos waren, op een walvis wachtten of huiswaarts keerden. Het was

Tijdens de reis van Shackletons *Endurance* (links bovenaan) hield Frank Hurley een dagboek bij, waarin hij in detail verslag deed van hun beproevingen 'op het drijfvijs van de zee' tot aan hun redding in 1916. Een potvis en scheepsvlaggen in het logboek van Solomon Harstow (links) tijdens een vier jaar durende reis op de Grote Oceaan. Walvisvaarder Joseph Ray verfraaide op de *Edward Cary* zijn zeelogboek met deze uitbundige titelpagina (hiertegenover). Perry Winslow was de gezagvoerder. In 1854 begonnen ze aan hun reis vanuit Nantucket.

ook een hoopvolle handeling: de wens dat iets van waarde hen zou overleven. Neem bijvoorbeeld James Teer, die met de *General Grant* op de Aucklandeilanden schipbreuk leed en ondanks enorme ontberingen het toch belangrijk genoeg vond een dagboek bij te houden. Van andere overlevenden weten we dat hij er een maakte van zeehonden-huid, waarin hij schreef met stukken houtskool uit het kampvuur waarvan ze zo vreesden dat het zou doven. In het natte, ijskoude subantarctische gebied waren hun levens van dat vuur afhankelijk. Voor een schipbreukeling als Teer bood het logboek troost, een vonkje orde in een verder uitzichtloze toestand. Teers logboek ging weliswaar verloren, maar dit boek vertelt over vele andere, waaronder dat van de opmerkelijke Frank Hurley. Hurley had samen met Ernest Shackleton bij Antarctica schipbreuk geleden en bracht met een stel kameraden vele maanden door op een eiland in het hart van de meedogenloze poolzee, waar ze schuilden onder een met stenen ommuurde boot. Hurley's dagboek hielp hem te overleven. Het bood hem een toekomst.

Veel zeevaarders schreven dus niet alleen maar een log- of dagboek vanuit een maritieme noodzaak – om uit te vogelen waar ze waren en waar ze heen gingen –, maar ook om in een op z'n kop gezette wereld hun eigen emotionele toestand te bepalen. Met een dagboek bestreed je eenzaamheid, angst, frustratie en zelfs muiterij. Voor William Bligh van de *Bounty*, die in een open sloep ronddobberde, vormde het nauwgezet bijhouden van een logboek een belangrijke getuigenis. Terwijl hij zich een weg naar veiligheid door nauwelijks bekende Australische riffen zocht, probeerde hij de mannen die hem hadden verraden te omschrijven; wellicht kwamen zijn notities in potlood van hun littekens van pas in een toekomstige klopjacht. En ondanks alle geleden ontberingen nam hij wel de moeite om de aangetroffen nieuwe kusten te beschrijven. Bligh, immer op de uitkijk, was een groot zeeman en een kundig tekenaar, geenszins het zeemonster uit de Hollywoodfilms. Een klein logboek hielp hem en zijn kompanen te overleven.



Van begin af aan werden scheepsofficieren aangemoedigd zorgvuldige verslagen te maken. 'Neem papier en inkt mee,' instrueerde een goed opgeleide zeeman in de jaren 1580, 'en houd een logboek bij... dat bij terugkomst kan worden bekeken en gelezen.' En dat niet alleen aan boord, maar ook tijdens tochtjes aan wal. 'Een onderzoekende reiziger dient stevast papier, pen en inkt bij zich te dragen,' schreef een ander. Het bijhouden van een logboek bevorderde een instelling van stelselmatige observatie en nauwkeurige verslaglegging, en bood de manier om eenmaal thuis de informatie met anderen te delen.



Alle schetsen in dit boek hebben hun reizen overleefd. Ze hebben grootse verkenningstochten en intieme persoonlijke geschiedenissen meegemaakt. James Cook was er dol op zijn tochten als 'zeereizen van ontdekkingen' te beschrijven. Deze briljante cartograaf, wat hij al was voordat hij de Grote Oceaan binnenvoer, drong emotioneel en intellectueel binnen in onbekende wateren, en ontmoette daar volkeren met hun eigen reisgeschiedenis. Maori, Tahitianen en Hawaïanen lokaliseerden deze enigmatische bezoeker op hun eigen kaarten, op een wijze die Cook niet kon navolgen noch controleren. De door zeevaarder Tupaia opgedane kennis over de talrijke Pacifische eilanden was een grote hulp voor Cook. Voor generaties Polynesische reizigers vormde de zee niet zozeer een hindernis als een *weg*.

Dus wat betekent het om een zeereis te maken? Simpel gezegd is het natuurlijk een lange tocht op zee, van het ene stuk land naar een ander. Door Van Dale wordt een 'ontdekking' gedefinieerd als 'geval dat men voor het eerst iets ziet, bespeurt of te weten komt (...) dat het bestaat'. De logboeken van de zeevaarders wemelen van ontdekkingen en nooit eerder geziene zaken.

De Engelse ontdekkingsreiziger Cook was een ware *explorer*, een woord afkomstig van het Latijnse *explorare*, wat natuurlijk 'onderzoeken' betekent, maar waarmee oorspronkelijk als jagersterm ook 'uitroepen' zou zijn bedoeld. In die betekenis trekken *explorers* erop uit om vervolgens de wereld te vertellen over hun nieuwe ontdekkingen. Een ander favoriet woord dat veelvuldig terugkomt in de logboeken van de zeevaarders is 'avontuur', wat ontleent is aan het oud-Franse *aventure*, 'bij toeval gebeuren', en tevens een vorm is van het Latijnse *adventura*, iets dat 'staat te gebeuren'. Deze combinatie van spontaniteit en toekomst plus risico en gevaar, vormt precies de juiste definitie. In de 15e eeuw kon je avontuur definiëren als 'gevaarlijke onderneming', en vervolgens in de 16e eeuw als 'een nieuw of opwindend voorval'. Voor 13e-eeuwse lezers schijnt het 'een wonder, een mirakel; een verslag van fantastische dingen' te hebben betekend. Ook tegenwoordig kunnen we met het woord avontuur vele kanten op: een risicovolle onderneming met onbekende uitkomst, een opwindende aaneenschakeling van gebeurtenissen, een risicovolle bedrijfsoperatie. Vaak waren de zeereizen uit de geschiedenis al deze dingen tegelijk. Zeevaarders waagden het erop, namen het risico en keerden soms terug met bewijzen van wonderlijke verschijnselen. In logboeken kunnen de wonderen van de diepzee worden aangetroffen. Zoals Petrarca het zei, begeven we ons 'op weg om de machtige golfslag van de zee, van de eindeloze oceaan en van de wegen naar de sterren te aanschouwen', en onderweg 'verliezen we onszelf in verwondering'.



Tegenover: Het logboek van George Bliss van de walvisvaarder William Baker, dat vanuit Warren, Rhode Island, koers zette naar de zuidelijke Atlantische Oceaan.

Hierboven: Het scheepsjournaal van James Cook tijdens zijn heroïsche eerste reis op de *Endeavour*. Het schip voer in 1768 richting Tahiti om de baan van Venus te observeren. Daarnaast had Cook van de Admiraliteit van Engeland de geheime opdracht meegekregen om uit te kijken naar het mythische zuidelijke continent.



Al eeuwenlang nemen zeelieden dagboeken mee de zee op, van scheepsjournalen tot online blogs, om te observeren en verslag te doen. Ze staan vol met de persoonlijke ontdekkingen en inzichten die ons een goede indruk geven van het gevaar en de aantrekkingskracht van het zeemansleven. In zeelogboeken zien we mensen denken en ontdekken. Tijdens het lezen gaan we hun ervaringen delen. Wat hierna volgt is een verzameling van hoogst originele kunstwerkjes, die naar ik hoop de ziel weet te vangen van zowel de oceaan als van de mannen en vrouwen die op hun schepen gehoor gaven aan de lokroep van de zee: op reis en in de koopvaardij, vanaf zonsopkomst, in storm en in stilte; te midden van de perikelen van handel, oorlogen, rampen en heldentoeren. Kunstenaars en pioniers hebben van het eindeloze poolijs tot de tropische South Pacific, en van zeekust tot zeebodem, hun waarnemingen vastgelegd met penseel en verf, pen en inkt. En alle voorbeelden daarvan kunnen worden aangetroffen op de pagina's van de kleine, rafelige dag-, notitie-, schets- en logboeken. Ze bieden een ooggetuigenverslag van angst en fascinatie voor de oceaan, een eerste blik op de uithoeken van de wereld.

Het maken van dit boek vormde zelf ook een aanhoudende ontdekkingstocht, een zoektocht naar schatten en andere zeldzame objecten in obscure bibliotheken, privécollecties, stoffige kelders en diepe zeemanskisten, die soms generatieslang binnen families waren doorgegeven, en evenzo vaak als verloren werden beschouwd. Na afloop van de reis maken dagboeken nog van alles mee; vaak is hun eigen geschiedenis al even merkwaardig. Ze hebben schipbreuk, storm, muiterij, oorlog of gewoon verwaarlozing overleefd en zijn getekend door hun tijd op zee. Het maakt ze des te bijzonderder.

Het biedt ook de gelegenheid zeevaarders naar voren te schuiven wiens levens nieuwe aandacht verdienen. Dit vereist diepgaander spitwerk in verspreide archieven, maar met wat extra tijd en moeite kunnen deze rijke geschiedenissen worden opgeduikt. Op deze bladzijden staan vanzelfsprekend befaamde zeelieden – inclusief Da Gama, Drake, Nelson, Bligh – en zeilers uit de moderne tijd – Francis Chichester, Bernard Moitessier, Peter Blake – maar ook de vrouw van een walvisvaarder, een scheepskok, een cartograaf, een scheepsjongen, matrozen en chirurgijns, reizigers en handelaars, gevierde kunstenaars evenals een piraat of twee. Ook aan boord zijn een Duitse alchemist, een Turkse admiraal, een Franse botanicus, een Nederlandse visser, een Tahitiaanse priester en vele anderen.

Zo wordt de beroemde tocht van Magellaan niet vertegenwoordigd door de gezagvoerder zelf, maar door Antonio Pigafetta, de Venetiaanse geleerde die de wereld rondzeilde en dit bovendien, anders dan Magellaan, ook nog kon navertellen. Zonder zijn kroniek en zijn dagboek opgesierd met enkele van de allereerste kaarten van Pa-

cifische eilanden, zouden we een groot deel van het verhaal van Magellaans reis niet eens kennen. In plaats van James Cook treedt hier zijn schipper Joseph Gilbert naar voren. En in plaats van de Franse zeevaarder Bougainville, wiens beroemde naam is gegeven aan meerdere plekken en planten, komt hier een andere plantenverzamelaar voor; de opmerkelijke Jeanne Baret, de eerste vrouw die de wereld rondreisde en een verstekeling die offers voor de wetenschap bracht. 'Zulke risico's,' schreef Cook, 'zijn de onvermijdelijke metgezellen van de man die op ontdekking uitgaat.' Dat klopt natuurlijk, al waren het dus niet alleen mannen die deze gedenkwaardige tochten aandurfden.

Een 20e-eeuwse reis die internationale krantenkoppen opleverde, was de tocht van het vlot van balsahout, de *Kon-Tiki*. Hier wordt echter niet zijn gezagvoerder Thor Heyerdahl opgevoerd, maar stuurman Erik Hesselberg. De beroemde oceanograaf William Beebe, die de wereld met zijn radiocommentaar vanuit 800 meter diepte in vervoering bracht, wordt vertegenwoordigd door twee van de vele vrouwen die mee gingen op expeditie en die zijn ontdekkingen in kunst omzetten: de Duitse Else Bostelmann en de Amerikaanse Gloria Hollister. Achter de expeditieleider stond op elk schip stevast een schare talenten klaar om de reis tot een succes te maken.

Deze collectie begint met de baanbrekende zeevaarder commodore Anson, en in zijn kielzog volgen anderen uit vele landen, die allerlei verbeeldingen creëerden van de nieuwe wezens, kustlijnen en volkeren die ze tegenkwamen. Ook enkele moderne zeelieden reflecteren op hun eigen zeereizen. Don Walsh voert ons mee naar het diepst van de oceaan; Roz Savage neemt het op tegen de Atlantische Oceaan; Rodney Russ bereikt het uiterste zuiden; weer andere ontdekkingsreizigers en kunstenaars tonen ons glimpjes van hun zeevaardersleven. We sluiten af met William Wyllie, van wie zeeman Robin Knox-Johnston vandaag enkele schetsen heeft hangen in zijn huis in Portsmouth, op slechts enkele deuren van waar Wyllie ooit woonde. Zoals zoveel van deze zeelieden hield Wyllie gewoonweg van de zee: vanwege haar schoonheid, haar uitdagingen en het plezier om schepen eroverheen te zien varen. Wyllie maakte het merendeel van zijn schetsen op het water, vaak in een zelfgebouwde boot, maar hij schilderde ook op het droge. Of nou ja, het droge. Bij springvloed, of wanneer stormwinden vanaf de Solent bliezen, sloegen de golven zijn teakdeuren kapot en kwam zijn atelier blank te staan, hoe waterdicht hij de wanden ook probeerde te maken. Aldus stond hij blootvoets voor zijn canvas te schilderen, met zijn broek en lange onderbroek opgerold tot halverwege zijn scheenbenen, terwijl zijn kinderen met emmers aan het hozen waren.

Het logboek van de zeevaarder is een verzameling van de originele logboeken, brieven en dagboeken van bekende kapiteins, maar ook van matrozen, scheepskoks, chirurgijns, kunstenaars en avonturiers die hun ervaringen optekenden. Kijk mee over de schouders van nautische ontdekkingsreizigers als Francis Drake, Horatio Nelson, Susan Veeder, Kumataro Ito, Willem de Velde en Rose de Freycinet. Door de persoonlijke portretten en de betoverende schetsen en tekeningen geven zij inzicht in het genot en gevaar van het leven op zee.



Uitgeverij Omniboek

Taban C. Spanningh

Van Division	Center Division	Rear Division
Main	Mizen	Vore
Cesar Pasley	Invincible	Ramillies
		Bellona x
		Alfred
		George
		Montague
		Majestic
		Corv
		Montague
		ton x
		ander x libent
		wer

Niger	Southampton	Hebe
Venus	Pegasus	Pallas
	Aquilon	Com
		Cha

www.omniboek.nl

NUR 680
ISBN 978 94 019 1592 2



9 789401 915922