

vpro gids

DRIJVENDE BRANDKAST

7½ NEDERLAND GLD



Cornelis van Blaaderen 'Voor mijn zonnekind'

Kluis overboord

Wie kent nog de **Drijvende Brandkast**? Waarin technisch vernuft, bergen geld, postzegels, hebzucht en domme pech opstuwden tot een Hollands drama. Zondag te horen bij *OVT* en nu hier te lezen.

DOOR MARTEN MINKEMA

Soms is een verhaal zo wonderlijk, dat zelfs het bewijs onwerkelijk aandoet. Toch komt de Drijvende Brandkast echt binnenrollen uit het depot. Nou ja, in miniatuur dan. De koperen capsule omklemd door vier spinachtige poten is het demonstratiemodel waarmee de uitvinder de boer op ging, en de enige hardware die overbleef van zijn onderneming met kluizen van duizenden kilo's staal, tienduizenden speciaal gedrukte postzegels en honderdduizenden zeemijlen. Hier in het Haag-

se Museum voor Communicatie buigt **Gert Holstege** zich enthousiast over het model en wil van alles aanwijzen. 'Afblijven!' waarschuwt de conservator. Als Holstege niet mag, dan niemand. Want de hersenonderzoeker en filatelist is de enige grote kenner van deze geschiedenis, die begint in april 1912.

Technisch wonder

De *Titanic* is net gezonken en zakenman Cornelis van Blaaderen uit Breukelen leest in de krant over bergen goud en

waardevolle post die mee naar de bodem zijn gesleurd. Jaarlijks vergaan wel duizend schepen, dus dat telt op. Zou het niet mooi zijn als die kostbaarheden bij een ramp waterdicht verpakt blijven dobberen?

Nog geen jaar later heeft Van Blaaderen een plan klaar en schrijft de Posterijen over zijn grote safe met drijfvermogen voor op het dek van lijnschepen. Binnenin is plaats voor tonnen aan edelmetaal, post, geld en zelfs een extra plofkuis voor geheime documenten. De deur is een dikke brandkast waardig en vanaf de brug is altijd zicht op het gevaarte, zodat krakers geen kans krijgen. Bij brand kan de capsule 1700 graden verdragen en als het schip zinkt, zal de kuis zich op tien meter diepte automatisch loswurmen uit zijn houder en naar de oppervlakte schieten. Tegelijk gaat dan een uurwerk lopen dat van alles in gang zet. Allereerst klapt een antenne uit met een vlag en begint de boordbatterij een rode lamp bovenop de romp en een ontvanger te voeden. Zodra die radiosignalen opvangt van een passerend schip binnen dertig zeemijl, gaat een relais om en schiet de Drijvende Brandkast een etmaal lang ieder uur een vuurpijl af. Komt het schip binnen tien zeemijl, dan blaast iedere tiende minuut een misthoorn. Het mechaniek loopt drie maanden, dus tijd genoeg voor een zoektocht. Al met al dus een technisch wonder en een voorloper van de hedendaagse zwarte doos. Een extra verkoopargument van Van Blaaderen is dan ook dat drenkelingen meer overlevingskansen hebben in de buurt van zijn drijvende kuis. Nu is dat discutabel, want de gladde capsule biedt geen enkel houvast. Nee, dan de Amerikaan Dalton, die een halve eeuw eerder patent kreeg voor een drijvende scheepsbrandkast zonder technische snufjes, maar wel met humanitaire touwlussen om je aan vast te grijpen. De safe van Van Blaaderen draait duidelijk alleen om harde business, miljoenen guldens zelfs. Want er gaat heel wat waardevolle post heen en weer tussen Nederland en Nederlands-Indië, en de verzenders willen in ruil voor veiligheid en korting op de verzekeringspremie vast wel een duur plekje in de kuis betalen. De procedure daarvoor is eenvoudig. Je moet enkel naast de gewone frankering een extra brandkastzegel plakken waarvan de opbrengst deels naar Van Blaaderen gaat.

Waardepapieren

De Posterijen en het ministerie van Koloniën reageren enthousiast, maar post valt onder Waterstaat en daar is minister Lely niet gediend van inmenging door een commercieel bedrijf. Hij stelt zoveel voorwaarden dat het plan in een la verdwijnt. Intussen woedt de Eerste Wereldoorlog en torpederen Duitse onderzeeërs meer schepen dan ooit naar de kelder. In 1918 maakt Lely plaats voor minister König en die gaat alsnog met Van Blaaderen in zee. De ondernemer krijgt zelfs gedaan dat hij in eigen beheer brandkastzegels mag drukken bij Joh. Enschedé in Haarlem, waar

alle bankbiljetten en postzegels vandaan komen. 'Dat was ongehoord en uniek,' zegt Gert Holstege nu. 'Postzegels hadden een officiële status, het waren echte waardepapieren van de Staat.' Als klap op de vuurpijl kan de entrepreneur zelfs het ontwerpproces van de zegels sturen via een prijsvraag waar bevriende collega's van zijn broer en kunstenaar Gerrit Willem van Blaaderen aan meedoen. De winnende zegels van Lion Cachet en Leo Gestel zijn werkelijk fraai. Op een stormende oceaan in diepe kleuren deint de Drijvende Brandkast steeds kaarsrecht op de woeste schuimkoppen. Daarboven straalt en flitst haar antenne boven alle natuurgeweld uit, omringd door engelachtige vogels of een stervormig aura. Kortom: uw post is hier nog veiliger dan aan boord van het schip. Laat maar zinken, die schuiten!

Voorjaar 1921 is het zover. Vanaf nu vertrekt elke twee weken een schip met een Drijvende Brandkast aan dek vanuit Nederland naar Nederlands-Indië en vice versa. De zeven brandkastzegels zijn te koop op het postkantoor vanaf vijftien cent per twintig gram, de duurste zegel is fl. 7,50. Van Blaaderen krijgt vijftiende van de opbrengst en de Staat de rest. Ongetwijfeld volgt de buitenlandse concurrentie het experiment met argusogen. *Algemeen Handelsblad* schrijft over de Italiaanse ingenieur Marzio de Bari, die stomtoevallig een bijna exacte kopie heeft ontworpen van de Hollandse Drijvende Brandkast. De Italiaanse regering is voornemens exemplaren op ▶



60 cent (1921), ontwerp Lion Cachet
1,50 gulden (1921), ontwerp door Leo Gestel



Gert Holstege: 'Door de schoonheid van de brandkastzegels is besloten voortaan vrije kunstenaars postzegels te laten ontwerpen en ze daarbij veel vrijheid te geven. Dat gebeurde alleen in Nederland.'

al haar mailboten te installeren. En in de haven van Baltimore demonstreert uitvinder Menotti Nanni zijn waterdichte safe door zelf in de capsule te kruipen die overboord wordt gegooid. Na vijf lekkende minuten onder water kan hij nog net van de verdrinkingsdood worden gered. Over de kluizen van Bari en Nanni kan ik verder niets terugvinden, misschien is er lering getrokken uit het lot van Van Blaaderen. Want vanaf het begin valt de belangstelling tegen. En niet zo'n beetje, maar dramatisch.

Twee ton

In het museum legt Gert Holstege een paar albums op tafel die zijn gevuld met verstuurde brandkastbrieven. Een bijzondere collectie, want die zijn er bijna niet. 'Over en weer gaat het tussen 1921 en 1923 om misschien duizend brieven en pakketten, en dat was bijna allemaal maakwerk. Dus dat filatelisten brieven naar elkaar postten vanwege de gestempelde zegels. Want gebruikte brandkastzegels waren schaars en hadden verzamelaarswaarde.' Het grote publiek ziet intussen het nut niet

van de Drijvende Brandkast. De oorlog is voorbij, op de route naar Indië vergaat nooit een schip en ook de post in het ruim komt dus gewoon aan.

Hoe anders was het gelopen als minister Lely indertijd meteen ja had gezegd ten tijde van de duikbotenoorlog? Dat is geen relevante overpeinzing op de departementen van Koloniën en Waterstaat, waar ze nu dolgraag van Van Blaaderen af willen. Die weet de proeftijd nog te rekken met steeds nieuwe voorstellen, maar op Koninginnedag 31 augustus 1923 valt het doek definitief en zijn de brandkastzegels voor het laatst aan het loket te koop. Niet gebruikte zegels kunnen nog twee maanden worden ingeruild.

Op die Koninginnedag staat een verslaggever van de *Bussumsche Courant* toevallig in de rij bij het plaatselijk postkantoor. 'Op mij volgde een heer in het grijs, die heel beleefd vroeg: "Mag ik voor twee ton brandkastzegels?" De ambtenaar aan den anderen kant van het hek schrok – voor zoover het hem in den dienst veroorloofd is te schrikken – stak zijn pink in z'n oor, wapperde met de hand en toen hij aldus in staat was op buitengewoon uitstekende wijze te hooren vroeg hij: "Wat zegt U?" De heer (...) herhaalde rustig: "Geef u mij voor twee ton aan brandkastzegels." Automatisch klapte de postman z'n geldtrommel dicht en vroeg in groote verwarring: "Voor twee ton?"

Overdruk

De arme lokettist telegrafeert voor instructies naar zijn superieuren in Den Haag. Die hebben meteen door dat die keurige klant Cor van Blaaderen of een stroman moet zijn. De instructie is dan ook: weigeren! Want van 200.000 gulden aan verkochte brandkastzegels ontvangt Van Blaaderen zelf immers 5/8, dus 125.000 gulden. De volgende dag kan hij zijn gekochte zegels weer inleveren tegen de aankoopprijs van 200.000 gulden. De winst laat zich uittellen en het verlies is voor de Staat. Een onbeleefde truc, maar Van Blaaderen zit dan ook ernstig in de nesten. Hij heeft zijn acht peperdure brandkasten en sjeke brochures nog lang niet terugverdiend en flinke schulden. Er volgt jarenlang getouwtrek met de Staat om de onverkochte zegels, want Van Blaaderen hoopt die nog te slijten aan verzamelaars. Als hij eindelijk een optie van Den Haag krijgt om de oplage aan de man te brengen, werkt de geslepen postzegelhandel tegen. Die vindt zijn vraagprijs te hoog en wacht geduldig af tot Van Blaaderen moet opgeven. Tot overmaat van ramp is ene



De Drijvende Brandkast in bedrijf



Demonstratie: de Drijvende Brandkast op afgebrande boot



Overdruk 1927,
origineel ontwerp Leo Gestel

J.C. Pull controleur-magazijnmeester der Posterijen, een beambte met fijn gevoel voor commercie. Als een partij postzegels onverkocht blijft liggen, regelt Pull een sobere overdruk met andere frankeerwaarden, zodat de facto nieuwe zegels ontstaan die in geen enkel album mogen ontbreken. Kassa voor de Posterijen dus. Maar Pull gaat nog verder. Geheel op eigen houtje laat hij brandkastzegels drukken bij Joh. Enschedé voor verzending vanaf Suriname en Curaçao. En dat nog in 1922, als iedereen al weet dat de Drijvende Brandkast een mislukking is en uitbreiding met nieuwe routes ondenkbaar. Pull veinst een misverstand en probeert de rekening van het drukwerk door te schuiven naar Van Blaaderen. Tegelijk stelt hij het ministerie van Koloniën voor om de nutteloze zegels te overdrukken en als opruimuitgifte ter plaatse aan de man te brengen. Mogelijke opbrengst: bijna twee ton voor het ministerie.

Vrije kunstenaars

De belangstelling bij de verkoop in 1927 is enorm, want originele brandkastzegels zijn zeldzaam en iedereen wil er nu wel op tijd bij zijn. Een krant in Paramaribo schrijft 'dat de politie met de sabel moest optreden om de orde te handhaven. (...) Het gedrang scheen nu en dan levensgevaarlijk en herhaaldelijk zag men dat personen die naar voren gedrongen waren, eenvoudig over de balustrade weder naar buiten gesmeten werden. In een paar uur tijd was de geheele voorraad uitverkocht. Een der eersten, die triomfantelijk met eenige stellen zegels naar buiten kwam, was een sjouwer met een houten been, die de omstanders zoo gevoelig op de teenen trapte, dat men wel verplicht was hem ruim baan te geven.'

Vanuit Nederland bestelt Van Blaaderen in arren moede ook een paar setjes Curaçaose en Surinaamse zegels, en intussen loopt

zijn optie op de verkoop van de oorspronkelijke zegels vruchteloos af. De postzegelhandelaar John Rietdijk mag het nu proberen en maakt er zijn fortuin mee. Van Blaaderen krijgt een fractie van de opbrengst, ontloopt faillissement en kan zijn bedrijf in 1932 liquideren. Een jaar later overlijdt hij aan een hartaanval, 57 jaar oud. Je had hem beter gegund, hij had lef. En smaak. Zijn stralende brandkastzegels waren ook Jean François van Royen opgevallen, de kunstminnende Algemeen Secretaris van de Posterijen die aan de wieg stond van het wereldberoemde PTT-design. Ja, Gert Holstege weet het zeker: 'Door de schoonheid van die brandkastzegels besloot Van Royen voortaan vrije kunstenaars als Jan Toorop, Jan Sluyters en Piet Zwart postzegels te laten ontwerpen en ze daarbij veel vrijheid te geven. Dat gebeurde alleen in Nederland.' Waar of niet, die traditie is gebleven tot de dag van vandaag. De postzegels van Karel Appel, Joost Swarte, Marte Röling, Anton Corbijn, M.C. Escher, Peter Struycken en al die andere meesters hebben we misschien te danken aan de Drijvende Brandkast. We kijken nog eens naar het kleine model op het karretje. Nee, zo bezien is dit ei beslist geen lege dop.

Naar aanleiding van zijn onderzoek naar de Drijvende Brandkast begon Gert Holstege aan het *Handboek Postwaarden Nederland*, over de geschiedenis achter alle zegels tot 1989. Na twintig jaar werk is de redactie nu halverwege en telt het plankvullende *Handboek* zeven delen. Zie postwaarden.nl

Het model van de Drijvende Brandkast staat t/m 7 februari 2015 tentoongesteld in het Museum voor Communicatie in Den Haag.

OVT – Het spoor terug

► ZONDAG, NPO RADIO 1, 11.30-12.00 UUR



yasha

Waxsalon

HOEWEL ik me nu al een jaar of 25 scheer, blijf ik het een merkwaardig, soms zelfs onprettig ritueel vinden.

Lang heb ik gedacht dat ik me nooit zou hoeven te scheren – alleen onderaan mijn kin groeiden haren – maar op een gegeven moment viel het niet meer te ontkennen: ik moest me scheren of met een vlokkerige baard rondlopen. Dat laatste zag ik niet zitten.

Kortstondig ging ik mijn gezicht te lijf met een elektrische scheermachine, maar de verwoestingen die dat apparaat aanrichtte, waren nauwelijks te omschrijven. Van een vriendin hoorde ik dat zij zo'n apparaat gebruikte om haar paard mee te scheren, en dat verbaast me niets. Mocht ik reïncarneren als paard – volgens ingewijden zal ik terugkomen op deze aarde als paard of als ezel – vind ik het prima om met zo'n elektrische machine te worden geschoren, tot die tijd begin ik er niet meer aan.

Ik ging me dus zogenaamd nat scheren; we hebben het over de periode 1988-1989. Een tijd had ik de obsessie dat het gezicht helemaal glad diende te zijn en ik schoor me twee keer per dag. In 2003 zei de dermatoloog echter dat één keer in de drie dagen ook prima was.

Aan het begin van de jaren negentig had ik de licht erotische fantasie om de benen van vrouwen te scheren. Verder dan het scheren ging de fantasie niet. Ook wilde ik graag toekijken als vrouwen hun benen schoren, maar snel bleek dat veel vrouwen dat graag in afzondering doen.

Later kreeg ik een vriendin die placht te zeggen: 'Ik heb mijn benen niet voor je geschoren, dat heb je namelijk niet verdiend.'

In New York raakte ik bekend met het fenomeen waxen. In de salon waar ik mijn nagels laat knippen, laat men zich ook waxen. De kreten die uit de waxruimtes komen, liegen er niet om.

Als ik ophoud met schrijven, ga ik verder met waxen. Eerst laat ik mezelf waxen, ik wil na het schrijven van de teen tot aan de navel volledig kaal zijn, vervolgens open ik een waxsalon. Chez Yasha lijkt me een uitstekende naam. Ik ben van plan ook huisdieren te behandelen.

■ ARNON GRUNBERG