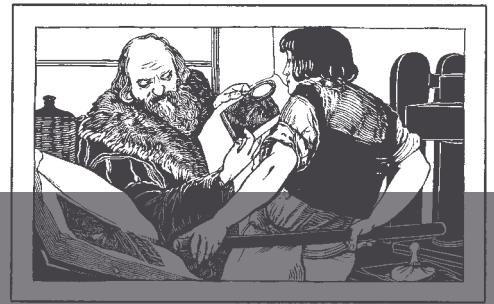


## OFFICIELE OPENING



## VAN GEND &amp; LOOS

## 200 JAAR TRANSPORT IN MUSEUM VEILIG GESTELD

Na maanden van afbreken, opbouwen, informatie vergaren en vormgeven, vond eind september de officiële opening plaats van een vaste tentoonstelling over Van Gend & Loos. De presentatie is gehuisvest in een kenmerkende overslagloods die ruim een eeuw in Tiel heeft gestaan. Met authentieke voorwerpen en uniek historisch beeldmateriaal wordt een levendig beeld geschetst van de rol die Van Gend & Loos speelde in de Nederlandse samenleving. Met het ondersteunen van dit aansprekende museale project onderstreept DHL, dat Van Gend & Loos enkele jaren geleden overnam, zijn respect voor dit stuk Nederlands industrieel erfgoed.

Met luid geschal van de posthoorn opende algemeen directeur Jan Vaessen, in aanwezigheid van Fred Beljaars (DHL Express Benelux) de herbouwde loods uit Tiel. In de loods is een presentatie ingericht die de 200 jaar transportgeschiedenis in beeld brengt.

## GESCHIEDENIS

Die geschiedenis begint in 1796 als Jan van Gend trouwt met Maria Loos. Hij is koetsier en zij drijft hotel De Kroon in Antwerpen, waar paarden worden gewisseld en reizigers eten, rusten of overstappen. Ook een broer en een oom van Maria Loos richten vervoersbedrijven op. Als zij overlijden, voegt het echtpaar in 1809 alle bedrijven samen. Het merk Van Gend & Loos wordt een zeer bekende verschijning tot het in 2003 definitief opgaat in DHL.



## PRESENTATIE

In de loods reist het publiek letterlijk door de (transport)geschiedenis. Een virtuele rit in een échte diligence voert ze door stad en land anno 1885. Historisch beeldmateriaal laat Van Gend & Loos-medewerkers en (een deel van) hun dagelijkse werkzaamheden zien door de jaren heen. Zo ziet men hoe de fysieke verwerking van pakketten, administratie en sorteerproces in z'n werk ging en hoe koetsiers eind jaren '50 het bericht krijgen dat het paard definitief tot het verleden behoort.

Naast de loods staat een bestelwagen "Commer 'walk-thru'" en zijn voorganger de T-Ford. Aan de spoorzijde staat een goederenwagon 'geelbander' alsof hij ieder moment kan vertrekken. In de wagon delen oud- medewerkers op beeldscherm persoonlijke herinneringen aan hún Van Gend & Loos met het museumpubliek. Met authentieke voorwerpen en uniek historisch

beeldmateriaal wordt een levendig beeld geschetst van de rol die Van Gend & Loos speelde in de Nederlandse samenleving.

## AFSCHEID MET RESPECT

In 2003 ging Van Gend & Loos definitief op in DHL. Daarmee werd afscheid genomen van een bedrijf dat toonaangevend was in zijn branche, een maatschappelijke functie van belang had en bij iedereen bekend was. Uit respect voor dit verleden is deze typische Van Gend & Loos overslagloods herbouwd. Met het totale project is een bedrag van 2 miljoen Euro gemoeid, waarvan het grootste gedeelte door DHL wordt gefinancierd. Daarnaast leverden ook de Mondriaan Stichting, het Prins Bernhard Cultuurfonds en Woningcorporatie SCW Tiel een bijdrage aan de realisatie.

Caroline Berkhof  
*Communicatie & PR*



## STOOTEN EN RAMMELEN

### KERMIS IN HET MUSEUM?



Direct na binnenkomst in de Van Gend & Loos loods worden bezoekers uitgenodigd om plaats te nemen in een postkoets. Eenmaal ingestapt worden zij omsloten door de vervoerswereld van vroeger. Door het raam zien ze kruiers bagage op de koets laden, binnenin voelen en horen ze de koffers op het dak ploffen. Als de koetsier door het raam kijkt en zijn passagiers telt, krijgen bezoekers hun rol toebedeeld. Tot veler verbazing rijdt de koets vervolgens weg. De bezoekers worden reiziger, de toeschouwers participant. Deze vorm van presenteren grijpt terug op het kermisvermaak uit de 19e eeuw. Hoe zag dat vermaak er destijds uit, in welke behoefte voorzag het en waarom gebruiken we deze presentatievorm in de Van Gend & Loos loods opnieuw?

‘STOOTEN EN RAMMELEN’  
*“O dat men zulke slechte diligences maakt en gedooft! Zo’n schokkende,*

*nauwe, dreunende, vuile, tochtige, harde, tuitelige doos; een soort van groote rammelende builkas op vier wielen; in de eene hebben wij geen plaats voor onze dijen, in de andere geen ruimte voor onze knieën, uit deze komen wij met bevroren teenen, uit gene met een stijven nek; wij rijden ons ziek, wij rijden ons hoofdpijn, wij rijden ons dóór, wij meenen gek te worden van het gesnor aan onze ooren en ’t gedender aan onze voeten, en dikwijls denken wij er, onder het dooreenwerpen onzer ingewanden met bekommring aan, wat gelukkiger zou zijn, dood of levend er uit te komen!”*

Zo beschrijft Hildebrand in zijn Camera Obscura het reizen per koets. In 1839, het jaar van deze jammerklacht, doet ook de trein in Nederland zijn intrede. Voor de postkoets zou dit een enorme concurrent worden. De stoomtrein rijdt immers altijd, terwijl de zandwegen en karrensporen grote

delen van het jaar niet begaanbaar zijn. Gewend aan rammelende koetsen, zouden reizigers de trein toch als een zeer comfortabel vervoermiddel moeten omarmen? Helaas, ook de trein blijkt voor menig reiziger geen onverdeeld genoegen.

### TREINZIEKTE?

Engelse doctoren krijgen rond 1860 te maken met nieuwe ziekteverschijnselen, veroorzaakt door het reizen per trein. Zij veronderstellen dat dit nieuwe reizen het centrale zenuwstelsel aantast en spreken daarom van Railway-spine. Een Beierse arts bepleit een verbod op het reizen met dergelijke ‘stoommachines’, omdat het geestelijke onrust teweeg zou brengen: Delirium furiosum.

Waar hebben de treinreizigers eigenlijk last van? In een brief aan zijn dochter verwoordt Victor Hugo zijn eerste ervaring met de trein zo: *“De bloemen aan de wegranden zijn geen bloemen meer, maar kleurvlekken of beter gezegd rode of witte strepen; er zijn geen punten meer, alles wordt een streep; de graanvelden worden lange gele strengen; de klavervelden zijn lange groene staarten. Aan de einder voeren de steden, de kerktorens en de bomen een dans uit en lopen op een krankzinnige wijze door elkaar. Van tijd tot tijd verschijnt bliksemsnel een schim, een silhouet, een spook bij het portier.”* Waar een wandelaar de omgeving rustig bekijkt en hooguit de horizon met zijn inspanning ziet meedeinen, gaat het landschap in strepen en vlekken aan de reiziger



## PANORAMA'S IN THE PICTURE



voorbij, terwijl hij rustig op de bank zit. Anders dan bij een wandeling vallen de zintuiglijke ervaringen van oog en lichaam in de trein niet samen. Dit conflict tussen de zintuigen leidt tot desoriëntatie, tenzij de reiziger een nieuwe manier van kijken ontwikkelt.

### HET NIEUWE KIJKEN

Al snel blijken de ziekteverschijnselen niet van blijvende aard. Reizigers moeten zich een nieuwe kijk op het landschap eigen maken en, eenmaal gewend, wordt de trein bij het publiek razend populair. Met de groei van het spoorwegnetwerk groeit ook de nieuwsgierigheid bij mensen die geen ervaring met de trein hebben.

Kermisexploitanten spelen hier op in. Zij plaatsen mensen in een nagmaakte treinwagon, die over de lengte is doorgezaagd. Door het raam kijkt het publiek naar een geschilderd panorama dat aan de voorkant van de wagon afgewikkeld en aan de achterkant opgerold wordt. Om dit idee van beweging te versterken, schudden sterke kerels de treinwagon op.

Na verloop van tijd worden de panoramarollen langer. Reizigers leggen zelfs de Trans-Siberische spoorlijn in vier uur af! De vertoning wordt verfijnd door uitgeknippte bomen in grote vaart voor het bewegende panorama langs te draaien. Om tegemoet te komen aan een publiek dat nooit genoeg kan krijgen van nieuwe ervaringen, wisselen kermisexploitanten hun panoramaschilderingen onderling uit.

### PANORAMAHYPE

Dit uitwisselen van vergezichten gebeurt ook met een andere soort



panoramaschilderingen, dat we kennen van Panorama Mesdag. De bezoeker staat hier op een zandduin en wordt omringd door een uitzicht bij Scheveningen. Bij de opening in 1882 kan men dit beeld op een steenworp afstand in werkelijkheid bekijken, maar het publiek verkiest te betalen en in de rij te staan voor een kopie. Ook dit panorama laat mensen het landschap op een nieuwe manier ervaren. Waar in werkelijkheid zee en horizon slechts in één richting te zien zijn, ziet men die nu rondom. Is het werkelijke panorama te afstandelijk

om deel van uit te maken, het ronde panorama sluit de bezoeker op en maakt hem van waarnemer tot deelnemer.

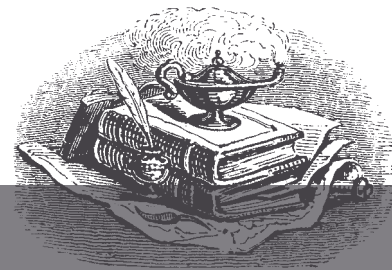
Panorama Mesdag is bepaald niet uniek. In heel Europa verrijzen in de 19e eeuw panoramagebouwen die worden opgetrokken volgens de maten van Panorama Hittorf, dat in 1838 aan de Champs Elysées in Parijs verschijnt. Door deze standaardisatie kunnen de panorama's onderling uitgewisseld worden.

### VAN GEND & LOOS

Tot de komst van de film zou het publiek niet uitgekeken raken op bewegende en ronde panorama's, maar daarna was het ook snel afgelopen. De film geeft echte bewegingen weer en staat meer afwisseling van de omgeving toe. Mensen zijn in de ban van de nieuwe tijd, die zich met machines, fabrieken, stoomtreinen en producten uit verre werelddelen onmiskenbaar nestelt in de tot dan agrarische wereld.

Hun nieuwsgierigheid wordt gevoed met nieuwe beelden en nieuwe manieren van kijken en beleven,





## POSTKOETS 'BELEVEN'

waarvan de film lange tijd het eindpunt in de ontwikkeling zou zijn. Toch kent de film beperkingen, die de bewegende en ronde panorama's opnieuw aantrekkelijk maken. Bij film kijkt de toeschouwer één kant op, maar wordt niet door illusie omringd, de luie stoel is comfortabel, maar beweegt niet. In pretparken worden film, beweging en omgeving daarom al jaren weer gecombineerd tot een totaalbeleving. Dient dit louter het vermaak, het kan ook op een museale en inhoudelijke manier worden toegepast.

### DYNAMIEK BEWAREN

Bij de inrichting van de Van Gend & Loos-loods stond ons steeds voor ogen dat dit geen statisch gebouw is, maar een onderdeel van een dynamisch vervoersbedrijf. Het tonen van treinen en vrachtwagens, objecten en tweedimensionale filmbeelden brengt die dynamiek niet over. Bezoekers zullen hooguit iets van vroeger herkennen en oude ervaringen uitwisselen, maar dit gaat aan de vervoersbeleving voorbij. Bovendien is het vervoer per auto of trein tegenwoordig zo alledaags, dat bezoekers de bijzondere betekenis en historische wording daarvan



niet herkennen. Kunnen we de bezoekers iets van het oude vervoer met postkoetsen laten beleven, zoals de mensen vroeger de moderne stoomtrein leerden kennen in een kermisattractie?

### PER POSTKOETS ANNO 1885

In de tentoonstelling staat de 19e eeuwse kermistrein model voor de opstelling van de postkoets. Uiteraard is de panoramarol vervangen door een beamer, zijn bewegingen via een computer aan de beelden gekoppeld en worden zij mechanisch tot stand gebracht, maar



het idee is hetzelfde. De kruiers die de koffers laden en de koetsier die de passagiers telt, doorbreken als de uitgeknipte bomen van vroeger het tweedimensionale karakter van de film en zorgen voor de aansluiting met de beleving in de koets. Door mensen in de koets te laten stappen en de deur te sluiten, wordt het een ervaring die hen geheel omringt. Is het nu ook gelukt?

Uit reacties van alle bezoekers blijkt, dat het 'stooten en rammelen' in de koets als 'heel echt' wordt ervaren. Mensen hebben het idee



even deelgenoot te zijn van een andere wereld. Daar zijn we erg blij mee, want dit was van te voren moeilijk in te schatten. Of elke bezoeker ook de link legt naar de vervoersomstandigheden van vroeger, hangt af van de mate waarin hij de rest van de expositie tot zich neemt. Wel is het zo dat echt iedere bezoeker de koets met een grijns verlaat. Alleen daarom kunnen we tevreden zijn met het resultaat. Iedereen die aan de koets heeft gewerkt – Sacha Barraud, Fiona de Bruin, Joost Dekkers, Jos Goossens, Peter van Ham, Jan Kos, Richard Schaper, Inge Theunissen, Jurriaan Fekkes en Edwin Sluiter, figuranten en vele anderen – past dan ook een woord van dank.

Siebe Rossel

*Deelprojectleider Van Gend & Loos*

### MUSEUM & DHL GENOMINEERD!

Met DHL en de Van Gend en Loos loods is het museum genomineerd voor dé vakprijs op het gebied van sponsoring: de SponsorRing. De Stichting Sponsor Ringen, organisator van dit evenement, heeft de genomineerden voor 2007 inmiddels bekend gemaakt. De SponsorRingen worden op donderdag 22 november voor de achtste keer uitgereikt.