



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Collecties

Redactie MvdNVvZ

Citation

Collecties. (1970). Collecties. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 21, 34-36. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305392>

Version: Publisher's Version

License: [Leiden University Non-exclusive license](#)

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305392>

Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

COLLECTIES

DE 'JYLLAND' TE EBELTOFT (DENEMARKE)

Het oorlogs-schroeffregat 'Jylland' werd op 11 juni 1857 op stapel gezet op de marienewerf van Nyholm (Kopenhagen) en op 20 november 1860 te water gelaten. Twee jaar later maakte het zijn eerste reis en op 9 mei 1864 was het één der drie eenheden van een smaldeel, dat onder commando van commandeur Edouard Suenson bij Helgoland slag leverde tegen een Oostenrijks-Pruisisch eskader. 4 April 1887 keerde de 'Jylland' van haar laatste buitenlandse reis terug te Kopenhagen, waar het schip verder tot 1908 dienst deed als opleidings- en logementsschip. Het is toen van de sterkte der vloot afgevoerd en schoorsteen, tuig en machine waren reeds voor de sloop verkocht en uitgenomen toen enige particulieren zich over het schip ontfermden. Het werd daarna enige jaren (nadat het intussen voorzien was van een andere schoorsteen en andere tuigage, alles afkomstig van het vm. korvet 'Dagmar') gebruikt als tentoonstellingsschip en had vervolgens nog een aantal andere bestemmingen voordat het in 1960 werd gesleept naar Ebeltoft, één der drukst bezochte badplaatsen op de Oostkust van Jutland, waar het thans een belangrijke toeristische attractie vormt. In de jaren 1962 - 1964 werd het door meer dan 160.000 betalende bezoekers bezichtigd. De entreegelden worden door de 'Vereniging van vrienden van het fregat Jylland' gebruikt voor het onderhoud van het schip en voor de vorming van een fonds, waaruit t. z. t. de algehele restauratie van de 'Jylland' zal worden bekostigd. Die restauratie zal ongetwijfeld kostbaar zijn en een werk van zeer lange adem: zoals de 'Jylland' thans te Ebeltoft ligt, is zij niet veel meer dan een hulk te noemen, zonder tuig, uitgezonderd de stomp van de boegspriet, en zonder machine en bewapening. Doch zelfs in die staat is zij een zeer belangwekkend object met uit- en inwendig veel karakteristieke details. Zo zijn bij voorbeeld een groot deel van de oorspronkelijke kajuitinrichting, schegbeeld en spiegelversiering nog aanwezig. De hierna volgende bijzonderheden zijn ontleend aan het boekje van R. Steen Steensen

'Fregatten Jylland' (Kopenhagen 1968).

houten oorlogs-schroeffregat 'Jylland' ('Jutland'), oorspronkelijke gegevens:

waterverplaatsing	2450 ton
bemannings	437 man
lengte over de stevens	64.1 m
grootste breedte	13.2 m
grootste diepgang	6.0 m
lengte van nok kluiverboom tot nok	
bezaansboom	95 m
hoogte van waterlijn tot kloot	
grote mast	54 m

machine: 2-cylinders lagedrukmaschine van 400 npk (1300 ipk)
twee-bladige ophijsbare schroef
maximumvaart onder stoom 12 zeemijlen

batterij: 30 gladloops voorladers van 30 pond op het batterijdek
14 gladloops voorladers van 30 pond op de overloop
2 carronades en 8 lichte houwitser

Ph. M. Bosscher.

BERGING VAN EEN 17de EEUWS WRAK IN HET MUSEUM
VOOR DE SCHEEPSARCHEOLOGIE TE KETELHAVEN

Een wrak uit de eerste helft van de 17e eeuw is vele jaren geleden bij cultuurtechnisch werk - drainage - aangetroffen op kavel E 81 in de Noordoostpolder. Bij opgraving bleek dat van het schip de hul beneden het onderste dek goed bewaard was gebleven. Het tijdens het tekenen geheel uit elkaar halen van het wrak leek niet verantwoord, gezien het weinige dat in de wereld op dit gebied bewaard is gebleven. Een inmiddels ingestelde commissie voor advies omtrent de scheepswrakken van historische betekenis in de IJsselmeerpolders adviseerde enkele jaren na de eerste opgravingswerkzaamheden om het schip te bewaren. Er was aanvankelijk geen mogelijkheid het vrij grote wrak van 26 m. lengte, 6.50 m. breedte en een hoogte van 3.50 m. ergens onderdak te brengen. Toen echter in Ketelhaven in Oostelijk Flevoland een ruimte beschikbaar kwam, die als opslagloods had gediend in verband met de agrarische en cultuurtechnische werkzaamheden in dit poldergebied, konden plannen voor berging van dit wrak nader worden uitgewerkt.

Het was direct duidelijk dat het in zijn geheel lichten van het schip - mede in verband met de bodemgesteldheid van de kavel - niet mogelijk zou zijn. Daarom werd overwogen bij berging het wrak in moten te zagen en zo te lichten en te transporteren. Bovendien gold de overweging dat het plaatsen van het gehele schip in de beschikbaar gekomen ruimte op moeilijkheden zou stuiten omdat de hoger gesloten boorden geen gelegenheid zouden bieden om het schip qua constructie nader te bekijken. De geringe hoogte van de als museum bestemde betonnen loods zou ook niet toelaten dat men over het schip heen ging met een soort loopbrug. Derhalve werd aan het weglaten van enkele delen gedacht, zodat de bezoekers binnen in de hul van het schip kunnen zien. Op deze wijze is het mogelijk te tonen hoe de constructies zijn van de kiel met de huid, de inhouten het zaathout en de wegeringen.

Tijdens de opgravingen, die om al te snel uitdrogen te voorkomen geschieden onder een tent, werd heel veel last ondervonden van het grondwater, dat sterk onder het schip kwelde. Zelfs met bronbemaling met 80 filters en 5 grote pompen was het aanvankelijk moeilijk de put droog te krijgen en droog te houden. Later verminderde de druk. Met behulp van een kraan van 65 ton werden de moten die waren losgezaagd, en die van binnen van een versterkende houtconstructie en een ijzeren frame waren voorzien, opgetild en op diepladers geplaatst.

Het transport kon slechts ten dele over de weg plaatsvinden. Daar de stukken van het wrak de brug bij Kampen niet konden passeren en de reis via Zwolle naar Ketelhaven niet was toegestaan in verband met verkeerstechnische problemen, moest via de Schokkerhaven het transport verder over water geschieden met een grote dekschuit. Er was heel onwelkom oponthoud door slecht weer waardoor het oversteken van het Ketelmeer enkele dagen werd uitgesteld. Dit was in verband met het drogen van het hout te betreuren, maar er was weinig aan te doen, daar het nat houden van het hout op zo korte termijn niet konden worden gerealiseerd.

Eenmaal aangevoerd te Ketelhaven werden de moten op de wal geplaatst en door de kraan voorbij de ingang van het gebouw geplaatst. Een grote glaswand aan de achtergevel was zo geconstrueerd dat deze kon worden verwijderd. Inmiddels was een betonnen vloer gemaakt waar het schip op poeren zou worden geplaatst. De opbouw van een systeem voor water - en later conserveringsmiddelcirculatie was ter hand genomen. Vervolgens werden de moten van het schip, die in de juiste volgorde waren geplaatst, met lieren naar binnen gesleept. Het zwaarste stuk woog zeker 23 ton; het lichtste vermoedelijk 18 ton.

Juist voor het invallen van de vorst konden de wrakstukken - die intussen weken lang waren nat gehouden - worden binnengehaald en het bespuiten werd binnen voort gezet, totdat het eigenlijke sproeisysteem gereed was.

In de museumruimte is nadien aan het steunen van de moten van het schip gewerkt met metalen buitenspanen en verbindingen van binnen waardoor geleidelijk aan de ijzeren framebalken konden worden gemist.

Zo is tenslotte het schip vrij op de vloer komen te staan en is een verbinding langszij gemaakt.

Deze herfst zullen nog een aantal stukken berghout worden geplaatst in de oorspronkelijke situatie waarna de wand van de hul weer gesloten is aan de bovenkant, d.w.z. ongeveer gelijk met de hoogte van de overloop, het onderste dek. Er blijven niettemin een paar ruimten open in stuur- en bakboord waardoor men in de hul kan zien en alle constructiedelen goed kan waarnemen. In verband met het regelmatig sproeien zijn plastic gordijnen aangebracht om de bezoekers en de overige expositie te beschermen.

Behalve dit schip dat tijdens het veldonderzoek vroeger al geheel was getekend, zijn er diverse scheepsonderdelen in de expositieruimte geplaatst. Binnenkort zal begonnen worden met het samenstellen van een expositie die gericht is op instructie eensdeels over de bouw van schepen in de loop der eeuwen, op de scheepsopgravingen anderdeels.

Het museum-in-wording is, alhoewel nog niet gereed, toch al opengesteld gedurende de werkdagen van 8.00 tot 17.00 uur. Openstelling gedurende de weekeinden kon helaas nog niet worden gerealiseerd.

G.D. van der Heide

LITERATUUR

BOEKBESPREKINGEN

LANG, A. W., Seekarten der südlichen Nord- und Ostsee. Ihre Entwicklung von den Anfängen bis zum Ende des 18. Jahrhunderts. Hamburg, Deutsches Hydrographisches Institut, 1968. 105 S., geill.

Bovenstaand boek, uitgegeven ter gelegenheid van het 100jarig bestaan van het Deutsches Hydrographisches Institut, is het resultaat van een in 1960 aan de auteur gegeven opdracht een geschiedenis te schrijven van de Duitse zeekaarten. Dr. Lang, autoriteit op het gebied van de cartografie van de Duitse Noord- en Oostzeekusten, heeft zich echter niet beperkt tot deze opdracht: noch tot "Duitse", noch tot "zeekaarten".

Hij behandelt hier de geschiedenis van de hydrografie van de zuidelijke Noord- en Oostzeekusten, vanaf het begin tot omstreeks 1800: een ontwikkeling waarin de Duitse cartografie pas laat een rol speelde. De term "hydrografie" gebruikt Lang in zijn oude betekenis, t. w. : eine Beschreibung der Seeküsten mit ihren Gefahrenpunkten, mit ihren Inseln, Bänken, Riffen und Fließsandten, mit ihren Tidebewegungen, Strömungen, Hafenzeiten, Landmarken, Seezeichen, Kursen, Fahrwassern, Lotungstiefen, Reeden usw. De schrijver behandelt dan ook niet alleen de eigenlijke zeekaarten - de z.g. pas- of schetskaarten - maar ook zeilaanwijzingen en leeskaartenboeken. Immers, voor nautische informatie, zoals die in deze definitie wordt gepreciseerd, was de zeeman, tot het ontstaan in de 19de eeuw van de moderne, werkelijk nauwkeurige zeekaart, aangewezen op zeilaanwijzingen: paskaarten waren daarbij aanvulling en illustratie. De ontwikkeling van de zeekaarten kan daarom niet losgemaakt worden van die van de zeilaanwijzingen.

Na een algemene inleiding en een kort overzicht van de opkomst van de hydrografie in Noord-Europa in de Middeleeuwen, behandelt Lang in zijn derde hoofdstuk de "Niederländische Epoche", d.w.z. de periode van het begin van de 16de tot het midden van de 17de eeuw waarin de hydrografie van Noord-Europa een Nederlandse aangelegenheid was. De 16de eeuw is de periode van de leeskaartboeken: een verzameling routebeschrijvingen, aanvankelijk niet geïllustreerd, maar later voorzien van "vertoningen", d.w.z. kustopdoemingen en schetskaartjes. Het oudst bekende gedrukte leeskaartboek is "De kaart vander Zee" uit 1532. Via het werk van Cornelisz Anthonisz. komt de schrijver bij het hoogtepunt van de Nederlandse hydrografie tijdens het laatste kwart van de 16de eeuw. Aelbert Haeyen's "Amsterdamsche Zee Caerten" en Lucas Jansz. Waghenaers "Spiegel der Zeevaert" en "Thresoor der Zeevaert" betekenen een belangrijke verbetering t.o.v. de leeskaartboeken: gedrukt op groter formaat, zeilaanwijzingen volgens de nieuwste gegevens en duidelijke kustopdoemingen en een groot aantal detailkaarten. De zeemansgidsen volgens dit systeem bleven tot in de 18de eeuw in gebruik. In de 17de eeuw hielden de Nederlandse cartografen zich minder intensief met Noord-Europa bezig. Blaeu, Colom, Loots, Van Keulen en anderen publiceerden nog wel gidsen en kaarten, maar zoals Lang aan de hand van een groot aantal voorbeelden aantoont, hun werk bleef grotendeels - zij het dan met de noodzakelijke veranderingen en verbeteringen - gebaseerd op dat van hun voorgangers. Het vierde hoofdstuk beslaat de periode van het begin van de 17de tot het eind van de 18de eeuw en behandelt, via een wat lastige onderverdeling, de "Überwindung der Niederländischen Monopolstellung durch eigenständige Entwicklungen".

In de hydrografie van de Noordzeekust bleven de Nederlanders nog lang een belangrijke rol spelen, maar ook werd in de Duitse steden wel zelfstandig werk geleverd, voornamelijk echter van plaatselijk belang. Met de in opdracht van de stad Hamburg vervaardigde Elbekaart uit 1721 door J.O. Hasenbanck en S.G. Zimmermann acht de schrijver het Nederlandse monopolie hier gebroken. Het werk van Duitse en Deense cartografen brengt echter geen werkelijke vernieuwingen en pas in het begin van de 19de eeuw wordt deze kust op betrouwbare wijze in kaart gebracht.

Wat betreft de hydrografie van de Oostzee, daar komt al in de 17de eeuw een eind aan de Nederlandse hegemonie. In 1678 nam de Zweedse staat alle hydrografische werkzaamheden onder haar beheer en gaf opdracht tot een systematisch opnemen van de gehele Zweedse kust. In 1695 verschijnt de eerste Zweedse zee-atlas van W. van Rosenberg en P. Gedda. De kaarten van deze atlas overtreffen verre alle bestaande Nederlandse kaarten. In de 18de eeuw wordt dit hydrografisch werk in Zweden met kracht voortgezet. Er verschijnen talloze speciaal kaarten en in 1758 wordt een begin gemaakt met het trigonometrisch opnemen van geheel Zweden, met als gevolg de eerste werkelijk moderne kaarten van de Zweedse Oostzeekust in het laatste kwart van de 18de eeuw. In Denemarken begon men in 1762 met het trigonometrisch opnemen van de kust. Behalve de ontwikkeling in Duitsland, Zweden en Denemarken, behandelt de schrijver in dit hoofdstuk ook de Engelse, Franse en Russische kaarten en gidsen betreffende dit gebied. Hoofdstuk Vier eindigt met een overzicht van de stand van zaken aan het eind van de 18de eeuw, waarop het volgende en laatste hoofdstuk met een samenvatting van de ontwikkeling van 1800 tot 1900 aansluit. Hierna volgen samenvattingen in het Duits, Engels, Frans en Russisch, de noten en de literatuur opgave.

84 Illustraties in de tekst en 20 facsimile-kaarten - alle uitstekend gekozen - dragen er toe bij de vaak ingewikkelde materie te verduidelijken. Het hele boek getuigt van een grondige en veelomvattende kennis zowel op historisch cartografisch als op hydrografisch (in de moderne betekenis van het woord) gebied. De Nederlandse periode vooral krijgt aandacht - dit hoofdstuk beslaat de helft van het boek - en alle enigszins belangrijke zeilaanwijzingen, leeskaartboeken, gidsen en kaarten, die betrekking hebben op deze streken, worden uitvoerig besproken. Toch verliest de auteur bij alle detailuitweidingen nooit de algemene lijn van zijn onderwerp uit het oog. Ook de invloed van de politieke en economische geschiedenis van de Oostzeelanden op de hydrografie van dit gebied wordt telkens aangeduid.

Kritiek op kleinigheden is natuurlijk altijd mogelijk, maar lijkt mij in dit geval overbodig. Toch zijn er twee bezwaren die ik wil noemen: 1e. de vindplaats van de - soms zeer zeldzame - werken die hier besproken worden, is bijna nooit vermeld.

2e. het ontbreken van een algemeen register maakt het raadplegen van dit boek lastig. Deze praktische bezwaren doen echter niets af aan de kwaliteit van dr. Lang's studie: voor ieder die belangstelling heeft voor de ontwikkeling van zeemansgidsen en zeekaarten een bijzonder interessant en belangrijk boek.

E. Bos-Rietdijk