



Universiteit
Leiden
The Netherlands

Mengelwerk

Redactie MvdNVvZ

Citation

Mengelwerk. (1975). Mengelwerk. *Mededelingen Van De Nederlandse Vereniging Voor Zeegeschiedenis*, 31, 33-55. Retrieved from <https://hdl.handle.net/1887/4305496>

Version: Publisher's Version

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

Downloaded from: <https://hdl.handle.net/1887/4305496>

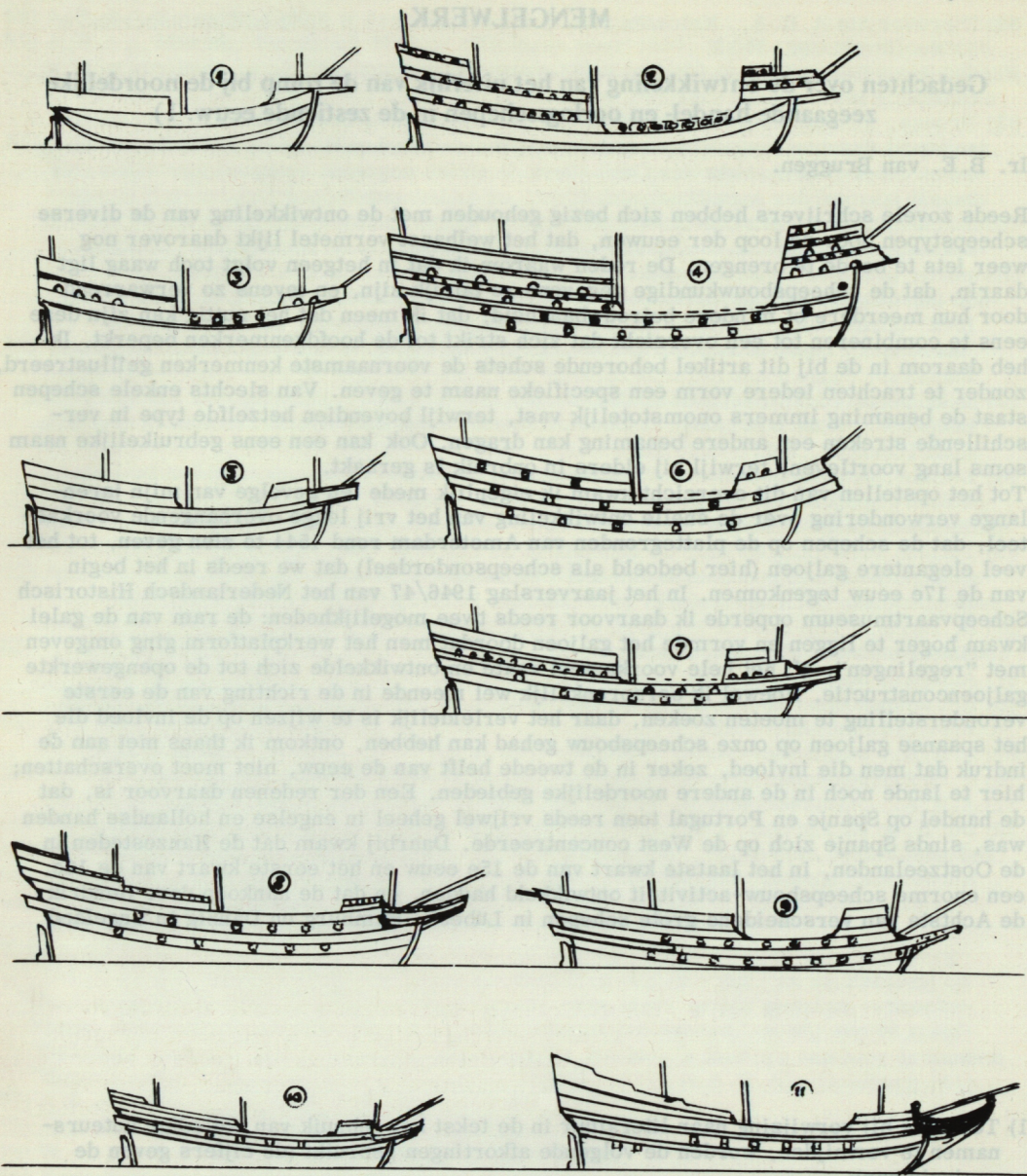
Note: To cite this publication please use the final published version (if applicable).

Gedachten over de ontwikkeling van het uiterlijk van de romp bij de noordelijke zeegaande handel- en oorlogsschepen in de zestiende eeuw. 1)

Ir. B. E. van Bruggen.

Reeds zovele schrijvers hebben zich bezig gehouden met de ontwikkeling van de diverse scheepstypen door de loop der eeuwen, dat het welhaast vermetel lijkt daarover nog weer iets te berde te brengen. De reden waarom ik dat in hetgeen volgt toch waag lig daarin, dat de scheepsbouwkundige gegevens zo talrijk zijn, en tevens zo verwarrend door hun meerdere of mindere betrouwbaarheid, dat ik meen dat het nuttig kan zijn deze eens te combineren tot een overzicht dat zich strikt tot de hoofdkenmerken beperkt. Ik heb daarom in de bij dit artikel behorende schets de voornaamste kenmerken geïllustreerd, zonder te trachten iedere vorm een specifieke naam te geven. Van slechts enkele schepen staat de benaming immers onomstotelijk vast, terwijl bovendien hetzelfde type in verschillende streken een andere benaming kan dragen. Ook kan een eens gebruikelijke naam soms lang voortleven, terwijl hij elders in onbruik is geraakt. Tot het opstellen van dit overzicht kwam ik eigenlijk mede ten gevolge van mijn jarenlange verwondering over de snelle ontwikkeling van het vrij logge overhangende voorkasteel, dat de schepen op de plattegronden van Amsterdam rond 1544 te zien geven, tot het veel elegantere galjoen (hier bedoeld als scheepsonderdeel) dat we reeds in het begin van de 17e eeuw tegenkomen. In het jaarverslag 1946/47 van het Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum opperde ik daarvoor reeds twee mogelijkheden: de ram van de galei kwam hoger te liggen en vormde het galjoen doordat men het werkplatform ging omgeven met "regelingen", of: het hele voorkasteel zakte en ontwikkelde zich tot de opengewerkte galjoenconstructie. Hoewel ik oorspronkelijk wel meende in de richting van de eerste veronderstelling te moeten zoeken, daar het verleidelijk is te wijzen op de invloed die het spaanse galjoen op onze scheepsbouw gehad kan hebben, ontkom ik thans niet aan de indruk dat men die invloed, zeker in de tweede helft van de eeuw, niet moet overschatten; hier te lande noch in de andere noordelijke gebieden. Een der redenen daarvoor is, dat de handel op Spanje en Portugal toen reeds vrijwel geheel in engelse en hollandse handen was, sinds Spanje zich op de West concentreerde. Daarbij kwam dat de Hanzesteden in de Oostzeelanden, in het laatste kwart van de 15e eeuw en het eerste kwart van de 16e, een enorme scheepsbouw-activiteit ontwikkeld hadden, en dat de aankoop door Hendrik de Achtste van verscheidene grote schepen in Lübeck, Hamburg en Danzig in Engeland

- 1) Teneinde bij verwijzing naar literatuur in de tekst het gebruik van volledige auteursnamen te vermijden, worden de volgende afkortingen gebruikt (de cijfers geven de pagina's aan):
- L = Bj. Landström, Het schip (Den Haag, W. Gaade, z.j.)
 - H = B. Hagedorn, Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert (Berlijn, Curtius, 1914)
 - A = R. & R.C. Anderson, The sailing ship (Londen, Harrap, 1926)
 - R = Ch. de la Roncière, Histoire de la marine française (Parijs, Larousse, 1934).
 - C = G. C. E. Crone, Onze schepen in de Gouden Eeuw (Amsterdam, P. N. van Kampen, 1939)
 - B = J. van Beylen, Schepen van de Nederlanden (Amsterdam, P. N. van Kampen, 1970)
 - Bass = G. F. Bass, Geschiedenis van de scheepvaart weerspiegeld in de scheepsarcheologie (Bussum, de Boer Maritiem, 1973).



de zuidelijke invloed verdrongen had. Daar te lande kon zich zo, mede door de ervaringen, opgedaan in de oorlogen met Frankrijk en tijdens de ontdekkingsreizen van zeevaarders als Drake en Hawkins, een volkomen zelfstandige scheepsbouw ontwikkelen, voortbouwend op de reeds bestaande activiteiten op koopvaardijgebied. In de Lage Landen zou men langere tijd enige spaanse invloed kunnen verwachten, maar de scheepsbouw ontwikkelde zich daar, omdat de handel zich aanvankelijk richtte op concurrentie met de Hanze, meer in de richting van verbetering van het eigen en het Oostzee-type handels-schip. Van oorlogs-scheepsbouw dáár is mij weinig gebleken; de spaanse koningsschepen zullen hoogstwaarschijnlijk wel in Spanje gebouwd zijn en het zullen zeker niet de grootste en meest moderne geweest zijn die Spanje voor het Noorden wilde missen. Gezien de ontwikkeling in Engeland en de uitgebreide onderlinge handelsrelaties zie ik dan ook, en dat

zeker na de val van Antwerpen, in de tweede helft van de eeuw meer engelse dan spaanse invloed.

Ik meen dan ook, dat de veranderingen die vooral het voorkasteel onderging, sterk beïnvloed werden door de ontwikkeling die het engelse oorlogsschip doormaakte. Men hield daar te lande weliswaar het oog gevestigd op de snelle en slanke spaanse galjoenen, doch men hield, zeker tijdens de regering van Elisabeth, eigen inzichten in de oorlogvoering ter zee aan, die ongetwijfeld doorwerkten in de handels-scheepsbouw.

Aanvankelijk was het "kraak"-type, zoals dat in fig. 1 is geschetst, wel algemeen gebruikelijk, voor handel en, met meer bewapening aan dek, voor oorlog. Het vooruitstekende voorkasteel zie ik als de plaats waar de krijgslieden gegroepeerd werden om na een (eventueel dwarsscheepse)entring gemakkelijk het vijandelijke schip te kunnen binnendringen. Er ontstond al spoedig op dit voorkasteel achter de fokkemast een verhoging, die naar mijn mening bedoeld kan zijn als plaats voor schutters, ter ondersteuning van de aanval en, in geval van mislukking, als hoger gelegen verdedigingsplaats. Dit "bakje" zou later de bak worden.

In de eerste helft van de eeuw werd algemeen het voorkasteel meer een deel van de romp. In Engeland werd tijdens de regering van Hendrik VIII het onderdekse geschut ingevoerd, onderin het zware, om de vijand schade aan de romp toe te brengen, bovenin het lichtere, langere, dat verder droeg, om hem te beletten zo dicht te naderen dat het zware geschut in werking kon treden. Dit lichtere werd in de bovenbouw en in het voorkasteel gevoerd. Daar toch het einddoel enteren bleef, werden de kastelen zo hoog mogelijk opgetrokken ter ondersteuning van de aanval.

Op den duur werden evenwel door de enorme uitbreiding van de zeevaart zoveel eisen gesteld aan de zeevaardigheid van de schepen, dat de onhandige hoge opbouwen, die teveel wind vingen, wel verlaagd móesten worden, zoals te zien is in fig. 6. Voor zijn tijd was dit type toch eigenlijk nog te ouderwets. Het enteren had veel van zijn mogelijkheden verloren, doordat het geschut beter werd en men op grotere afstand kon vechten; daardoor werd de taak van het overhangende voorkasteel steeds minder belangrijk. Dat de Engelsen dit in het laatste kwart van de eeuw goed inzagen bewijst fig. 8, waarbij het voorkasteel geheel binnen de romp is getrokken en het uitstekende houtwerk nog slechts als platform behoefde te dienen voor het behandelen van het touwwerk in het voorschip. De offensieve functie van het voorkasteel was overgegaan in een in hoofdzaak defensieve van de bak. De uitwerking van deze gedachte komt dan tegen de eeuwwisseling tot uiting in schepen als die van figuren 8 en 9. Fig. 11 geeft tenslotte een idee van de toestand zoals die van het begin van de 17e eeuw tot in de 19e eeuw bleef bestaan, met slechts veranderingen in proportie. De koopvaarders volgden steeds op bescheiden schaal de veranderingen in de bouw van de oorlogsschepen; vandaar dat zij in oorlogstijd steeds als aanvulling gebruikt konden worden.

Neem ik dus aan dat het galjoen van de 17e eeuw ontstaan is uit het overstekende voorkasteel van de 16e, zo is dit uiteraard niet het enige, al is het wel een zeer belangrijk onderdeel dat het profiel van de romp bepaalt. Het achterkasteel, dat reeds in het begin van de 16e eeuw met de romp was vergroeid, maakte echter minder spectaculaire veranderingen mede dan het voorkasteel. Het volgde de tendens tot verlaging en verlichting, die uit de tekeningen wel min of meer blijkt en die ik overigens zal belichten bij de individuele beschrijving van de daarop voorkomende schepen en van andere met gelijksoortige karakteristieken.

Ik heb gemeend vijf perioden te kunnen onderscheiden waarbinnen de ontwikkeling van het voorkasteel tot galjoen te volgen is. In de eerste periode, rond de eeuwwisseling, ligt het vrij horizontaal boven de steven en daar vóór uitstekend, verbonden met de romp door zijden waarvan de bekleding soms sikkelvormig is uitgevoerd. In de tweede periode, de eerste helft van de 16e eeuw, wordt dit voorkasteel geïntegreerd in de romp, volgt de zeeg, doch blijft boven steven en verschansing liggen. Tijdens de derde periode, de tweede helft van de eeuw, zakt het tot het bovenste dek, komt dus in het verlengde van de verschansing te liggen; tijdens de vierde, tegen de eeuwwisseling, zakt het verder tot tussen bovendek en tweede dek, wordt wat eleganter en gesteund door een aan de steven ontspruitende knie, tot het in de vijfde periode, het eerste kwart van de 17e eeuw de galjoenvorm aanneemt, die het nog lang zal behouden. Voor iedere periode geeft de teke-

ning karakteristieken, van handels- zowel als van oorlogsschepen: de nos. 1 en 2 van de eerste, 3 en 4 van de tweede, 5, 6 en 7 van de derde, 8, 9 en 10 van de vierde en 11 van de vijfde.

Bij de keuze van de voorbeelden, die mijn mening moesten illustreren, heb ik mij laten leiden door twee gedachten: (1) De datering van de gebruikte afbeelding moet met redelijke waarschijnlijkheid juist zijn. Met de clichés van boekillustraties sprong men in die dagen zo wonderlijk om, dat vele ervan weinig vertrouwen verdienen. Contemporaine schilderijen kwamen mij betrouwbaarder voor, omdat met de karakteristieken van de romp minder fouten gemaakt kunnen worden door serieuze, doch ondeskundige schilders, dan met die van bijvoorbeeld het tuig. (2) Wanneer ik een type niet aan de bron zelf kan ontlenen, doch naar min of meer recente schrijvers moet verwijzen, dienen toch alleen die afbeeldingen in aanmerking genomen te worden, waarvan de schrijver de bron vermeldt, en wanneer er reden is aan te nemen dat de datering klopt. Ik meen dat de hierna volgende voorbeelden wel aan deze eisen voldoen.

Tot de typen 1 en 2 behoort de bekende "kraeck" van de Vlaamse meester W. A. uit ongeveer 1470 (L. 99) die, hoewel enkele zuidelijke kenmerken in het tuig vertonend, toch veel van de noordelijke karakteristieken draagt. Tekening no. 1 is daarop geïnspireerd. Als zonder twijfel noordelijke tegenhanger van dit type zou ik dát willen noemen, dat in de Lübecker Mariënkirche de ondergang van de Bergenvaarder Hans Ben in 1489 voorstelt (H. XXXII). Dit is een van de weinige afbeeldingen van een noordelijk (Hanze)-schip. Het verschilt in principe slechts in zover van het schip van W. A., dat de opbouw wat steviger zijn uitgevoerd en het overhangende voorkasteel al een neiging naar type 3 vertoont. Als andere voorstellingen van waarschijnlijk wel noordelijke typen kan ik nog noemen: een "hulk" uit de vloot van Louis XII (dus van rond 1500) (R. 34), een frans schip uit 1510 (R. 37), het "Schip van Sint Reynuit" uit 1520, voorkomend op een houtsnede in 's Rijks Prentenkabinet in het Rijksmuseum en een schip, de "Salvator", op een anonyme houtsnede, voorstellende het profiel van Antwerpen uit 1515, volgens van Beylen (pag. 6) waarschijnlijk aldaar gebouwd.

De grootte van deze schepen schijnt te variëren tussen matig en zeer groot. Landström geeft zijn reconstructie van de kraak van W. A. een lengte van ongeveer 90 voet. De oorlogsschepen zijn uiteraard groter; tekening no. 2, geïnspireerd op de "Sta Catharina do Monte Sinai" (L. 110) van vóór 1520, krijgt van hem een lengte van rond 135 voet. Dit is weliswaar een schip uit een zuidelijk gebied, maar ik stelde hiervóór reeds dat het verschil in uiterlijk van de basisvormen niet zeer groot geweest is en wellicht alleen te vinden in de meerdere stevigheid van de noordelijke opbouwen.

Het zuidelijke type heeft Carpaccio dikwijls uitgebeeld, bijvoorbeeld bij (R. 35), rond 1480, terwijl andere voorbeelden zijn: een "kraak" uit de Middellandse Zee (A. 118), de kraak uit een handschrift van G. Timbotta uit omstreeks 1450, in het British Museum (A. 120), een schip op het schilderij van Venetië uit 1500 van Jacopo de Barbaris (L. 108) en tenslotte het bekende Mataró-model in het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam dat ongeveer 1450 gedateerd mag worden. Bij de meeste van deze schepen zien we de eigenaardige afsluiting van het voorkasteel door een in een gebogen lijn naar achter lopend schot, dat een doorgang naar voor openlaat die de indruk van een poort geeft. Ook "Sint Reynuit" heeft dit. Ik vraag mij af of dit toch een speciaal zuidelijk kenmerk is. Hoewel de betrokken houtsnede Nederlands heet te zijn, zou de kunstenaar in 1520 bijvoorbeeld een in Antwerpen of Brugge waargenomen Portugees hebben kunnen afbeelden. Het vóór de steven uitstekende deel van het voorkasteel wordt ondersteund door een "uitlegger"-balk aan de top van de steven. Bij de oorlogsschepen werd in het voorkasteel geschild opgesteld waartoe het boven de verschansing in de zijden open was.

Voor zover het achterschip te zien is hebben vrijwel al deze schepen ronde "billen"; de zuidelijke zeker. Van de noordelijke is alleen bij het franse schip uit 1510 met zekerheid vast te stellen, dat het (met nog enkele andere op het betrokken document) een vlakke spiegel heeft. Ook op het profiel van Antwerpen uit 1515 heeft een der redelijk grote vrachtschepen vrij duidelijk een platte spiegel. Bij "Sint Reynuit" is dat mogelijk, maar niet zeker. In het algemeen meen ik dus wel te mogen aannemen dat de ronde afsluiting van het achterschip ook in het noorden tot rond 1520 de gebruikelijke was. De schepen op de achtergrond van "Hans Ben" vertonen deze ook.

De rompvorm van de schepen type 3 en 4 begint men waar te nemen in de eerste helft

van de 16e eeuw. Witsen beschrijft een eenvoudige vorm van een dergelijk schip in zijn boek uit 1671, doch ook veel grotere komen voor, met zware en hoge opbouwen zowel achter als voor. De soms grote aantallen dekken van het voorkasteel bleven voorzien van verschansing met open ruimte in de zijden daarboven en met de mogelijkheid tot het opstellen van geschut, hetgeen ook achter het geval was. Anderson geeft zo'n zwaar engels schip van omstreeks 1540 (pag. 131) uit de Cottonian MSS in het British Museum, met het voorkasteel weliswaar nog hoog boven de verschansing, maar toch al meestokkend met de zeeg en één stevig geheel met de romp vormend. De oorlogsschepen waren uiteraard zwaarder en hoger dan de handelsschepen, omdat men elkaar nog steeds van dichtbij bestookte en een hoge aanvalspositie te scheppen zocht. Heeft schip no. 3 als voorbeeld schepen die voorkomen op de kaart van Amsterdam, in 1538 door Cornelis Anthonisz vervaardigd, no. 4 is min of meer een reconstructie van de bekende "Henry Grâce à Dieu", zoals die in 1546 herbouwd is (L. 116). Hierbij valt achter de fokkemast (die steeds zeer voorlijk staat) het verhoogde dekje op, dat ik eerder vermeldde. Ook de schepen van Cornelis Anthonisz, die in 1538 bij Amsterdam wel meest vrachtschepen geweest zullen zijn, hebben dit bouwsel, zij het dat het tot een minimum hoogte gereduceerd is en naar mijn mening nog slechts als verdedigings-schans bedoeld kan zijn. Andere voorbeelden van profiel type 3 en 4 zijn onder meer de beroemde "Jesus van Lübeck" uit 1544 (H. XXIII), en enkele schepen, door Breughel rond 1550 getekend. Op een prent die het beleg van Middelburg voorstelt tijdens de opstand tegen Spanje (1572) komt een ouderwets type schip voor, dat ook in deze groep behoort, waarschijnlijk een te hulp gehaalde grote koopvaarder, die dit verhoogde dekje ook heeft en dan daar weer bewapend is. Bij Braun en Hogenberg, in 1572 uitgegeven, komen we op de stadsplannen verscheiden schepen tegen waarvan ik aanneem dat zij een type vertegenwoordigen dat niet geheel contemporain is, in verband met de tijd, nodig voor het vervaardigen van een zo omvangrijk werk als de "Civitates Orbis Terrarum", zodat ik een "Razeyl", voorkomende op de kaart van Hamburg (H. 74) op rond 1550 zou schatten. Dit lijkt mij wel het type van het flinke handelsschip uit het midden van de eeuw.

Al deze schepen hebben, voor zover zichtbaar, een platte spiegel; die is dus rond deze tijd wel meer algemeen in gebruik gekomen. Zeer eigenaardig is evenwel dat vrijwel alle schepen die voorkomen op de plattegrond van Amsterdam van 1544, door dezelfde Corn. Anthonisz. die hiervoor werd genoemd, ronde billen vertonen (C. 14) evenals trouwens het bekende schip, ook van Breughel, dat wel een voorganger van de fluit lijkt (L. 118). Het "Nederlands Scheepvaart Museum" vestigde echter mijn aandacht op een zinsnede in Crone's "Onze binnenschepen" (Heemschutserie 1946, pag. 64), die wel enige twijfel doet rijzen ten aanzien van de platte spiegels op het schilderij van Corn. Anthonisz. van 1538. Dit is namelijk in de dertiger jaren van onze eeuw gerestaureerd, mede van de schade in 1652 bij de stadhuisbrand ontstaan. Crone signaleert daarbij een fout: men heeft de binnenvaarders zwaarden gegeven; de geloofwaardigheid van de platte spiegels wordt, althans bij dit schilderij, daardoor mede wel aangetast.

Van het zakken van het voorkasteel tot in het verlengde van de verschansing zien we dan bij de schepen van na 1550 verschillende voorbeelden. De kaart van Amsterdam uit 1597 door Pieter Bast laat uiteraard weer veel vrachtschepen zien, doch ook de beter bewapende schepen die op Indië voeren. No. 5 geeft een indruk van zo'n koopvaarder. De bovenbouw achter is veel minder massaal geworden en werd lichter gemaakt door haar naar het hoogste dek toe te versmallen, zó zelfs dat het op veel illustraties in boeken over de ontdekkingsreizen uit die tijd, die natuurlijk niet altijd door deskundigen getekend zijn, dikwijls wel lijkt alsof de bovenspiegel in een punt uitloopt. Het voor de steven uitstekende deel van het voorkasteel is dikwijls zeer kort en spits. Het verhoogde "bakje", dat naar ik hiervóór meende vroeger op de oorlogsschepen tot aanvalsplaats diende, krijgt hier, buiten haar defensieve functie, nog het karakter van een plaats die meer beschutting biedt tijdens het navigeren dan het door de lagere ligging aan elke golf blootgestelde voorkasteel. Deze ontwikkeling heeft zich in de tweede helft van de eeuw zowel in Spanje en Frankrijk als in Engeland en hier te lande gemanifesteerd. In het Museo Naval van Madrid berust een, nogal ruw, model dat Landström (pag. 112) in 1540 dateert, dat dit type reeds goed illustreert; en een frans oorlogschip van een kaart, volgens dezelfde schrijver uit 1545 (pag. 114) heeft de onderkant van het voorkasteel ook reeds ter hoogte van onderkant verschansing. Voor onze streken vormen de schilderijen van Breughel, die, naar men algemeen aanneemt rond 1565 gedateerd dienen te worden,

verschillende voorbeelden, onder andere geïllustreerd bij (L. 118) en bij Bass (pag. 246). Tekening no. 6 geeft zo'n schip, dat nog wat ouderwets aandoet, met nog een voorkasteel van drie verdiepingen, ook volgens Breughel. Deze geeft het voorkasteel dikwijls één hoogte en het "bakje" twee daarboven. Dat is ook het geval met de engelse schepen, waarschijnlijk in 1586 door Matthew Baker in tekening gebracht; deze tekeningen blinken uit door een voor die tijd bijzonder heldere voorstelling van scheepsprofiel en doorsneden, zij bevinden zich in de Pepysian Library (L. 244). Tekening no. 7 geeft een indruk van de vooruitstrevende ideeën van deze scheepsbouwer. Het voorkasteel is geheel binnenboord getrokken; de vloeiende overgang van de dan ontstane "bak" naar het resterende deel van het oude voorkasteel, dat hier door een grote met de steven verbonden knie wordt gesteund, doet reeds de evolutie voorzien naar het galjoen met open regelingen van de eerste helft van de 17e eeuw. Mag men de tekening bij Hagedorn (XXIV) van de "Grosze Adler von Lübeck" geloven, dan vertoont ook dit schip reeds in 1565 dergelijke vooruitstrevende kenmerken. Een engels schip uit een boek van William Bourne (1574) (A. 136) geeft een wat vroeger model, toch wel minder zwaar en hoog en, wellicht omdat het een boek-illustratie is, van een wat ouderwets type, zoals ook de "Ark Royal" van Howard nog in 1588 te zien geeft.

Tenslotte zakte het galjoen nog iets, evenals de stevenknie, die tevens zwaarder werd uitgevoerd. Een prachtig voorbeeld van dit moderne schip geeft een model, dat in 1593 uit Vlaanderen aan Philips II werd geschonken en dat eveneens in het Museo Naval van Madrid berust (L. 124). Wat resteert van het uitstekende voorkasteel is aan de zijden opengewerkt en het ontstane galjoen wordt gesteund door een zware, eveneens opengewerkte knie. Dit schip, uiteraard een oorlogsschip, laat een verdere ontwikkeling zien van de schepen van Matthew Baker. De open galerij achter, die tegen het einde van de eeuw in zwang kwam, is ook op dit schip, dat wel de meest recente ontwikkeling in de scheepsbouw voorstelt, aanwezig. Tekening no. 9 is daarnaar gemaakt. Het schip, door Barentsz in 1594 getekend (L. 120), heeft ongeveer dezelfde karakteristieken als het model in Madrid; de bak is iets lager en het achterschip is wel erg hoog opgetrokken. De bekende "Hollandsche Tuyn", een van onze eerste grote "schepen van geweld", dat met de Engelsen de tocht naar Cadix meemaakte, behoort ook tot deze groep. Het galjoen heeft hier evenwel dichte zijden met daarboven een open "regeling" (fig. 8). Fig. 10 schetst een matig grote koopvaarder uit die periode, zoals er meer voorkomen op het Amsterdams profiel, rond 1620 gegraveerd door Temini, doch waarvan de voorgrond ontleend is aan een schilderij van Saenredam uit 1606. Deze koopvaarder vertoont hetzelfde soort galjoen, de bij het spaanse model gesignaleerde galerij en het halfdek plus hut (zonder bovenhut), dat hierna nog ter sprake komt bij de "Hollandsche Tuyn".

In de vorm van het achterkasteel valt gedurende de eeuw minder principiële verandering te constateren dan in het voorkasteel. Aanvankelijk een breed, vlak, direct achter de grote mast gelegen deel van de romp, een of twee lagen hoog, werd het, vooral in de oorlogsschepen en grote vrachtvaarders, al spoedig een massaal, doosvormig gevaarte van soms vele lagen, meestal even hoog als het hoge voorkasteel, met een vlak front direct achter de grote mast. De zijwanden waren uiteraard zo uitgevoerd dat, al naar de bestemming van het schip, geschut kon worden gevoerd. Toen men zich er bewust van werd dat de zware bovenbouwen de navigatie te veel beïnvloedden en teveel topzwaarte gaven, werden er pogingen ondernomen deze te verlagen en lichter te maken. Voor wat betreft het voorkasteel zagen we dat dit wel succes had (mede in verband met veiligheid en gevechtstechnieken), maar bij het achterkasteel werd er slechts in het laatste kwart van de eeuw resultaat merkbaar. De bovendecken werden toen smaller, zoals we hiervoor reeds zagen en ook werd verlichting gezocht in een verkleining van de ruimte, zodat we bijvoorbeeld bij de "Hollandsche Tuyn" een halfdek achter de grote mast in één laag tegenkomen, met een hut geheel achterop. Maar aan de grote hoogte achter verandert toch nog weinig; daaraan wordt pas in de 17e eeuw iets gedaan.

De spiegels van de genoemde schepen zijn nog steeds vlak en op de meeste afbeeldingen komt men bijna geen andere tegen; hetgeen nogal onbegrijpelijk is omdat de fluit, of een gelijksoortig schip, met haar ronde achtereinde tegen het eind van de eeuw toch reeds het normale handelsschip van middelbare grootte geweest moet zijn. Zelfs het hiervoor genoemde panorama van Amsterdam van Temini, 1620/1606, vertoont nog geen enkele fluit.

Het begin van de 17e eeuw geeft tenslotte een type te zien dat zich, met langzame detail-

verbeteringen zoals een iets steilere stand van de steven, een meer gedrongen galjoen en wat minder zeeg in de berghouten voor het verkrijgen van een laag achterschip, tot in de 19e eeuw heeft gehandhaafd. Een goed voorbeeld van dit type is het schip van de Verenigde Oost-Indische Compagnie, rond 1630, dat in fig. 11 verbeeld wordt. De zijden van het galjoen worden gevormd door louter "regelingen", die worden gedragen door een zware knie die in de steven is opgenomen. De spiegel is vlak, zoals deze hier te lande, behalve bij de fluiten, tot in het begin van de 18e eeuw blijft (dan wordt hij door de engelse gewrongen spiegel verdrongen). De open galerij wordt later overweld en daarna geheel in de constructie opgenomen.

Een aantal schepen onttrekt zich aan boven beschreven classificatie en dient hier toch wel vermeld te worden. Het zijn de schepen die voorzien zijn van een "ram", die sterke herinneringen aan de galei oproept. In de eerste plaats zijn dat de galjassen, vrij vlakke schepen met volledig zeiltuig en roeivermogen, met een verder van geen constructies voorziene spoor, zoals Hendrik VIII die een tijd gebruikt heeft voor de oorlogvoering ter zee (A. 132). We komen die ram echter ook tegen in de Middellandse Zee bij gewone oorlogsschepen zonder roeivermogen, met daarboven een al of niet over de steven hangend voorkasteel, bijvoorbeeld bij de "São João" en de "Santa Ana", die beide voorkomen op tapijten in Madrid, die de tocht naar Tunis in 1535 voorstellen (A. 128). Handelsschepen bezaten deze ram of spoor evenwel soms ook, een enkele maal gecombineerd met een zeer wonderlijk type voorkasteel (dat dan eigenlijk al "bak" genoemd kan worden). De voorsteven loopt daarbij cirkelvormig omhoog tot boven aan de bak, die naar achter min of meer de vorm van een ton heeft met een waarschijnlijk driehoekig dekje er boven op. Breughel tekende dit type rond 1565 (H. XXV) en op Braun en Hogenberg's stadsplannen komt het in dezelfde vorm voor bij Lissabon (R. 50), Stockholm (H. 71) en ... Gorcum. In het noorden komt het dus blijkbaar ook voor. Worden de oorlogsschepen meestal galjoenen genoemd, de handelsschepen van Breughel heten bij van Yk "Spaansche Kraaken of Galjoenen", en Hagedorn noemt het bij hem vermelde schip "wellicht het Grote Karweel (Stora Krafveln)", terwijl Morton Nance in de Mariner's Mirror 1912 over "vlaamse hulken" spreekt. Naamsverwarring genoeg dus. Als laatste opmerking hierover moge nog dienen dat Keble Chatterton in: "Sailing Ships and their Story" meent dat de ram van de schepen van Breughel niet meer uitsluitend een aanvalsfunctie zou hebben, doch zou dienen voor het behandelen van de fokkehalzen (pag. 213).

Het voorgaande heeft voor mijzelf een zeker logisch verband gebracht in de grote massa beschikbare gegevens. Ik hoop dat dit ook voor andere in de bouw geïnteresseerden het geval geweest kan zijn; ik ben er mij uiteraard van bewust dat verscheidene opvattingen voor mijn persoonlijke rekening blijven. Een discussie hierover zou wellicht interessant kunnen zijn.

De koninklijke sloep-roeiërs te Rotterdam, 29 - 30 maart 1841

Dr. H. J. de Graaf

Van het koninklijk bezoek aan Rotterdam in 1841, en de rol die daarbij door de koninklijke sloep met zijn ere-sloeproeiers gespeeld werd, was reeds een en ander bekend na het verschijnen van het feestelijk 'Gedenkboek der Inhuldiging van Koning Willem II 1840-1842' ('s Hertogenbosch, 1842) door dr. J. J. F. Wap. Deze voor zijn tijd fraaie en kostbare uitgave bevat gekleurde lithografische afbeeldingen (door een zekere 'J. B.' vervaardigd) van alle erewachten die bij deze bezoeken zijn opgetreden, dus ook van de koninklijke sloep-roeiërs te Rotterdam. Onbekend bleef tot dusverre het verslag van dit laatste bezoek door het toenmalige hoofd van de Rijkswerf te Rotterdam, kapitein ter zee Q. M. R. Ver Huell, aangetroffen in zijn 'Levensherinneringen', die zich in het Rijksarchief te Arnheim bevinden (Archief Ver Huell, no. 58). Weliswaar deelt deze marine-officier niet zo heel veel meer nieuws mede over de gebeurtenissen op 29 en 30 maart 1841, doch in zijn verhaal schuilt natuurlijk het persoonlijk karakter van een ooggetuige en deelnemer aan de feestelijkheden. Bovendien verstrekt hij enige inlichtingen over het ontstaan van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub te Rotterdam. Daar bovendien het omvangrijke boek van Wap niet in ieders handen is, loont het mijns inziens de moeite om na te gaan, wat de rol van kapitein Ver Huell en zijn koninklijke sloep-roeiërs is geweest bij het koninklijk bezoek aan de Maasstad.

Toen het bezoek van Zijne Majesteit aan de 'tweede koopstad des Rijks' kon worden verwacht - wegens ongesteldheid van de vorst was de datum enige malen verschoven -, had zich een erewacht-te-paard geformeerd, bestaande uit lanciers met een uniform in de stadskleuren, groen en wit. Terecht moest een dergelijke groep als ridders vermomde rotterdamse aristocraten het romantische hart van de koning aanspreken. Reeds hadden enige kunstzinnige dames de borduurnaald ter hand genomen teneinde het kleurrijke vaandel voor dit ruitergroepje te scheppen, toen Ver Huell op de Sociëteit werd aangesproken door enige jongelui, die het plan opperden een erewacht-te-water te vormen, wanneer de koning verkiezen mocht de Maas over te steken. Een twintigtal van hen was reeds lang gewoon zich "in uren van ontspanning met roeivaartuigen te oefenen". Ver Huell bood zijn medewerking aan, en het duurde niet lang of men had 'twee en twintig jonge heeren van de Fatsoendelijkste Familiën bijeen'; zij verzochten om een sloep teneinde zich in het roeien te oefenen. Het Ministerie van Marine gaf toestemming, en de roeioefeningen begonnen met de sloep, waarmede indertijd koning Willem I placht te varen wanneer hij zich naar Brussel begaf. De exercities stonden onder leiding van Ver Huell's adjudant, luitenant-ter-zee L. de Madera. Wanneer het op de dag van het bezoek mooi weer zou zijn, zou men de koninklijke sloep mogen gebruiken die te Rotterdam bewaard werd. Bovendien liet Ver Huell op eigen kosten een zijden vaandel vervaardigen (rood-wit-blauw met het stadswapen (?)), en bepaalde een dag, waarop deze standaard in de grote zaal van zijn woning plechtig zou worden uitgereikt. De tweeëntwintig jongelui waren bij die gelegenheid gestoken in een tenue, dat een ietwat veredelde matrozenuitrusting voorstelde. Ver Huell hield bij de uitreiking een redevoering, en de president van de ere-roeiërs, J. R. Eck, antwoordde daarop in gepaste termen, en stelde de vlag aan de standaarddrager ter hand 'met vermaning, dat eereteken nimmer te verlaten en met zijn leven te verdedigen'. Vervolgens marcheerden de koninklijke sloep-roeiërs met hun standaard voorop naar de woning van hun president.

De eerste dag van het bezoek van de koning aan Rotterdam behoefde de sloep-roeiërs nog niet op te treden (uitgezonderd dan ten behoeve van een dejeuner aan boord van het fregat 'India' van de rederij A. van Hoboken & Zonen), daar Z. M. zich te lande onledig hield met het inspecteren van de schutterij en de mariniers, opgesteld op de Boompjes, en met het bezichtigen van de stedelijke merkwaardigheden. Ver Huell echter was nauwer bij het bezoek van de koning betrokken, daar hij was uitgenodigd voor een diner, dat het gemeentebestuur te vijf uur 's namiddags aanbood. De invitatiekaart vindt men nog tussen zijn correspondentie in het Rijksarchief te Arnheim. Vóórdat deze maaltijd een aanvang nam, kwam een der wethouders, die als ceremoniemeester optrad, hem berichten, dat Z. M. hem bevolen had Ver Huell naast prins Hendrik (later bekend als 'de zeevaarder') te plaatsen; 'dan zitten twee zeelui naast elkander' had de koning hem toegevoegd. Ook

de president der koninklijke sloep-roeiërs was aanwezig. 'Het was bij deze gelegenheid', zo verhaalt Ver Huell, 'dat de Prins mij raadpleegde omtrent het oprigten eener jachtclub, evenals in Engeland'. De Royal Yacht Club aldaar dateerde reeds van 1812, ofschoon het predicaat 'koninklijk' er pas in 1820 bij kwam. 'Ik verstoutte mij', zo vervolgt onze kapitein, 'Z. K. H. eene goede uitslag te kunnen voorspellen, te meer daar reeds de kiem eener zoodanige inrigting aanwezig was, de Koninklijke sloep-roeiërs, en dat wanneer de Prins het begeerde, ik gaarne het aan die Heeren zou mededeelen'. Daarna beschrijft Ver Huell de aankomst van koningin Anna Paulowna ten stadhuize, 'schitterend van edelgesteenten', de allereendigste toneelvoorstelling in de rotterdamse schouwburg aan de Coolsingel, en de bezichtiging der feestverlichting met vetpotjes en lantarens.

De volgende morgen zou het grote marinefeest beginnen. De koninklijke sloep-roeiërs stonden voor het hoofgebouw van de Rijkswerf opgesteld. De schepen op de Maas waren rijk met vlaggen versierd; de bark 'Neerland's Koning' van A. van Hoboken & Zonen bijvoorbeeld liet meer dan driehonderd enkel nederlandse vlaggen wapperen. Voorafgegaan door de reeds genoemde erewacht-te-paard reden koning en koningin de werf op tot voor de grote zaal. Daar werden de koninklijke sloep-roeiërs aan H. H. M. M. voorgesteld. Toen de koning informeerde, wie er in het deel van het gebouw, waar men zich voor bevond, woonde, antwoordde Ver Huell: 'indien het Uwe Majesteit bevalt, ik'. De koning antwoordde daarop: 'o ja, dat is waar, zeder de dood van admiraal Ruysch' (deze was in 1839 gestorven; hij was voorlopig opgevolgd door Ver Huell, die geduldig wachtte op een officiële aanstelling, die echter pas in 1842 los kwam). Daarop begaf het koninklijk paar zich gearmd naar de staatsiesloep, teneinde bij de oostindiëvaarder 'India' aan boord te leggen. De koninklijke sloep-roeiërs deden het uitstekend. Met één slag vielen de twintig riemen in het water. De standaarddrager stond naast de luitenant de Madera, die de sloep stuurde. Op stroom was het een fraai gezicht. Ontelbare bootjes met dames en heren bedekten ter plaatse de Maas. Alle schepen losten saluutschoten, overal zag men vlaggen en wimpels tussen wolken van kruitdamp. De koning gaf meermalen zijn goedkeuring te kennen over het 'zoo echt zeemansroeien der Heeren'. Een tweede sloep, bemand met roeiërs van de werf, volgde met een deel van het gevolg van de koning. De koning was in een ogenblik de valreep van de 'India' op, terwijl de koningin en de hofdames met een 'scheepsstoel' omhoog werden gehesen. Aan dek wachtte de familie van Hoboken van Rhoon en Pendrecht de vorst op. Men bracht een uur door met de bezichtiging van het schip. Daarna sprak de koning: 'Ver Huell, wij moeten de koningin eerst na de werf terugbrengen, wij moeten galante ridders zijn'. 'Sire', antwoordde Ver Huell, 'de bloem der Ridderschap staat voor mij. De bevelen Uwer Majesteit zullen opgevolgd worden'. Ver Huell verzekert, dat dit géén vleierij was, doch oprecht gemeend. De koning riep toen aan de trap van de kajuit, waar Hare Majesteit zich bevond: 'Anne, Anne, allons dans votre cage à perroquet'. waarna de koningin het eerst werd overgezet in de koninklijke sloep. Er woei een 'frissche koelte', zodat de vorstin opmerkte: 'je ne crois pas, que j'aurai le mal de mer'. Maar door het groot aantal sloepen van nieuwsgierigen was er bijna geen doorkomen aan. Ver Huell verzocht vriendelijk wat uiteen te gaan; zonder veel resultaat, want een bootje 'met fatsoenlijke burgers, vrouwen en mannen' scheen dit verzoek te willen trotseren, terwijl de twee roeiërs Ver Huell vrij onbeschoft aankeken, zodat deze zich gedrongen voelde te zeggen: 'Heeren koninklijke sloep-roeiërs, doopt die dames eens'. 'Ik hoefde het niet twee malen te herhalen; met één riemslag waren de vrouwen doorweekt en schreeuwden om uit de weg te komen, tot niet weinig vermaak van de Koning, alhoewel de goede Koningin eenig medelijden betoonde'.

Zodra de koningin was afgezet en naar Den Haag afgereden, keerde de koninklijke sloep met de vorst terug naar het Etablissement Fijenoord, waar Z. M. door de Commissarissen van de Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij met een toespraak werd ontvangen. De koning bezichtigde daarna gedurende twee uren het bedrijf; zo bekeek hij onder andere enige delen van de machine van het in aanbouw zijnde raderstoomschip 2de klasse 'Bromo'. Daar Ver Huell hierover toezicht houdend commissaris was, vermaande de koning hem: 'Je maakt, Ver Huell, dat het goed is'. Toen men aan boord was van de 'Antwerpen', een onlangs door de Maatschappij gebouwd stoomschip, verzocht directeur Roentgen om het schip de naam 'Willem II' te mogen geven. Z. M. stemde daarin toe, en in een ogenblik prijkte de nieuwe naam op de raderkast. Met dit stoomschip zou de



koning met de prinsen de Maas op en neer varen. Tegen Ver Huell zei de koning: 'Ver Huell, ik wil met de 'Leeuw' (d. i. het in 1827 op de marinewerf te Rotterdam gebouwde Koninklijk raderstoomjacht) ons Stoomjagd niet verzuipen'. 'Daar is geen gevaar bij, Sire', luidde diens rustig antwoord. Aan boord van de nieuwe 'Willem II' werd een prachtige collation gebruikt, zowel in het paviljoen als in de grote kajuit. Bij vergissing nam Ver Huell in de haast om niet te laat te komen met de zijnen in de kajuit plaats, die voor de koning was bestemd, doch deze wenste de heren 'smakelijk eten' en ging met de prinsen naar het paviljoen op het dek. Bij het voorbij varen van de 'Willem II' salueerden alle op de stroom liggende schepen.

Intussen was het weer onstuimig geworden, regen en harde z.w.-wind. De koninklijke sloep lag intussen opzij, en de bemanning daarvan was niet erg tevreden, toen zij hoorde dat Roentgen van plan was met het stoomschip naar de werf te varen om daar te meren. Ver Huell, die dit bemerkte, lichtte de adjudant van de koning, generaal Evers, in. Deze deelde het de koning mede, die daarop Ver Huell riep en zei, in weerwil van de harde regen en wind: 'Ik wil in de sloep, ik verlaat mijne Jongelui niet'. Dezen reageerden hierop met een luid 'leve de Koning'. Daar de koning jas noch mantel aan had, sloeg Ver Huell Z.M. het rood scharlaken schootskleed om het lijf, dat de regen enigszins keerde. Op de werf nam de koning afscheid van Ver Huell, bedankte de roeiers in zeer vleeiende bewoordingen, schonk aan hun president een kostbare ring, en hiermee was het feest afgelopen. Ver Huell, die geen sterke gezondheid gehad schijnt te hebben, was nat en erg vermoeid, maar wilde toch niet de uitnodiging van de koninklijke sloep-roeiers afslaan om met hen te gaan dineren aan boord van de 'India', waar ook de hele familie van Hoboken zich bevond. Het was een middagmaal, louter bestaande uit gerechten die reeds een Indische reis achter de rug hadden - zelfs zalm, die nog een goede smaak had. De volgende dag, 31 maart, boden de sloeproeiërs Ver Huell opnieuw een diner aan, in het Hôtel des Pays-Bas, waar de koning die nacht gelogeed had. Ook de burgemeester van Rotterdam zat aan. Spijzen en wijnen lieten niets te wensen over. Bij het dessert stelde Ver Huell een toast in. Daarop kreeg luitenant-ter-zee de Madera een geschenk, namelijk een gouden snuifdoos met opschrift. Een heildronk op Ver Huell en de burge-

meester volgde. Tijdens het springen van de champagnekurken maakte Ver Huell van de gelegenheid gebruik om te verdwijnen, hij was doodop. Enige dagen later werd de bij het bezoek van koning Willem II op de sloep gevoerde standaard naar de Rijkswerf overgebracht. Dit gebeurde plechtig door de sloeproeiërs, en costume. Het embleem werd aan een kolom in de wapenkamer opgehangen, waar ook de naamlijst van de roeiers prijkte. Men zou nu denken, dat men in Rotterdam spoedig is overgegaan tot de oprichting van een nederlandse yacht-club. Niets is echter minder waar. Er zijn meer dan drieëneenhalfjaar voorbij gegaan eer daarmede een begin is gemaakt, en niet op rotterdams initiatief, doch op dat van prins Hendrik 'de zeevaarder'. Ver Huell geeft in zijn Herinneringen geen verklaring voor dit lange uitstel. Blijkbaar voelt hij er zich een beetje verlegen mee, want zijn zwijgen over deze drieëneenhalf jaar uitstel schrijft hij toe aan geheugenverlies. 'Alles wat er na die tijd is voorgevallen, staat mij verward voor den geest', schrijft hij in zijn Herinneringen. Hij kan zich nog slechts herinneren dat prins Hendrik de zaak van de yacht-club weer ter hand heeft genomen, en dat dit met het gewenste succes bekroond werd. In zijn gedrukte beschrijving evenwel van de oprichting van deze yacht-club, die in 1848 verscheen in de Verhandelingen en Berigten betreffende het Zeewezen en de Zeevaartkunde, weet hij nog heel wat over dit glorieuze feit mede te delen.

In december 1845 zond de prins zijn adjudant, luitenant-ter-zee J. May naar Rotterdam met het plan om een roei- en zeilvereniging op te richten. Wendde hij zich daarbij tot Ver Huell persoonlijk? Hoe het zij, de gewezen koninklijke sloep-roeiers kwamen weer bijeen, en de heer May las hun een officiële missive van de prins voor waarin de prins zijn bedoeling uiteenzette. Allen verklaarden zich bereid aan het plan van Z.K.H. mee te werken, en men besloot maar direct om de prins het levenslang voorzitterschap van de vereniging aan te bieden, hetgeen wat aan de vroege kant was. De prins aanvaardde dit echter met veel genoegen, en op een volgende vergadering was hij in persoon aanwezig. Hij had intussen reeds statuten meegebracht, en deze werden besproken. Het doel van de vereniging zou tweeledig zijn: 1. eenvoudige jongelieden te leren goed en handig met roei- en zeilvaartuigen om te gaan, ter vorming van bekwame zeelieden, en 2. de bouw van deze roei- en zeilvaartuigen te bevorderen. Ter aanmoediging van een en ander zouden wedstrijden worden uitgeschreven, die echte volksfeesten te water zouden moeten zijn. (Op den duur hebben deze waterfestijnen een zéér grote plaats in het bedrijf van de vereniging gekregen). Ook werd de naam van de vereniging besproken, doch een beslissing daarover werd nog even uitgesteld in verband met het aangevraagde beschermheerschap van de koning. Tenslotte werd er een voorlopig bestuur van zeven leden benoemd, dat de zaken zou regelen totdat op een algemene vergadering een vast bestuur zou worden gekozen.

Tot groot genoegen van de prins was er hierna een grote toeloop van nieuwe leden, doch het doelwit van de prins lag hoger: de vereniging diende een nationaal karakter te krijgen en zich niet tot Rotterdam te beperken. In de eerste plaats dacht men aan een uitbreiding naar Amsterdam. Toen daarom in januari 1846 de eerste statuten werden gedrukt, werd een dozijn daarvan naar de burgemeester van Amsterdam gezonden.

Op 5 januari 1846 aanvaardde de koning het beschermheerschap, waardoor tevens de naam kwam vast te staan: Koninklijke Nederlandsche Yachtclub; het bericht verscheen in de Staatscourant. Toen op 21 februari 1846 de eerste algemene vergadering van de vereniging werd gehouden, waren er negenennegentig leden. Prins Hendrik aanvaardde nu officieel het levenslang voorzitterschap. Ook werden de statuten officieel aanvaard, zij het met enige kleine wijzigingen. De naam 'Yachtclub' bleef gehandhaafd, hoewel er uit de vergadering door de heer E. van Rijckevorsel bezwaar werd gemaakt tegen de 'y' in dat woord, die hij blijkbaar té engels achtte. Het voorlopig bestuur trad af, en werd vervangen door een definitief: vice-voorzitter Tromp, en zeven leden: Ver Huell, Hudig, van Hoboken, Eck, Huidekoper, van Overzee en van Vollenhoven, klinkende namen uit de rotterdamse aristocratie. Nieuwe leden zouden ook pas na ballotage worden aanvaard. Aan de leden werd zelfs een kostuum voorgeschreven: blauwe rok met koperen ankerknopen. Op de tweede algemene vergadering, 13 maart 1846, stelde de prins prijzen beschikbaar voor een eventuele wedstrijd. Het ledental was inmiddels gestegen met eenendertig leden, van welke elf buitenlanders waren.

De eerste zeilwedstrijd op de Maas vond plaats op 10 juni 1846, het bleek een geweldig succes. Dankzij het optreden van de politie werd de feestvreugde niettegenstaande de

geweldige volkstoeeloop geen ogenblik verstoord. Tevens werd nu weer eens het oorspronkelijke plan overwogen om jongens 'uit de heffe des volks' zeilen en roeien te leren, opdat zij niet door hun rondzwerven op straat hun tijd zouden verbeuzelen en kattekwaad uithalen. Helaas toonde tijdens het diner na de wedstrijd de rotterdamse elite zich niet van haar beste zijde. De reeds vermelde heer van Rijkevorsel dronk te veel, en raakte handgemeen met Ver Huell, wiens schouder door een val op straat enige tijd geleden, waarbij de arm uit de kom was geschoten, nogal pijnlijk was. En dát in tegenwoordigheid van de koninklijke prinses, die haastig naar een aangrenzend vertrek werden overgebracht! Het slot van het lied was, dat de heer van Rijkevorsel persoonlijk zijn excuses aan Ver Huell moest aanbieden, en als lid van de vereniging geschrapt werd. Aldus de eerste, ietwat stormachtig besloten wedstrijd van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub.

Van de tocht der koninklijke sloep over de Maas vervaardigde Q. M. R. Ver Huell, die zijn tekentalent de laatste jaren door avondlessen op de Rotterdamse Tekenenacademie nog had ontwikkeld, een grote gekleurde tekening met veel schepen, sloepen, vlaggen en kruitdamp, en wel in tweevoud. Eén exemplaar stuurde hij naar Den Haag aan de koning, het andere behield hij voor zichzelf (dit exemplaar wordt thans in het Arnhemse Gemeentemuseum bewaard). Op 11 september 1841 liet de koning voor het geschenk dank zeggen. De tekening werd in een van de kamers van de koningin opgehangen. Z. M. zou voor Ver Huell's tekentalent veel bewondering hebben gehad. Op de tekening ontwaart men links van het midden de koninklijke sloep met de standaard en de sloeproeiers; geheel links ligt de rijk gepavoiseerde oostindiëvaarder 'India', terwijl men rechts de nieuwe stoomboot 'Willem-II' ziet; verder veel bootjes met nieuwsgierigen. (Reeds eerder had Ver Huell zich aan een dergelijk historisch stuk gewaagd, namelijk een voorstelling van het vertrek van de rotterdamse schutterijen naar Brabant in oktober 1830. Van deze tekening is zelfs een lithografie gemaakt, die Ver Huell echter weinig kon bekoren).

Eine 'Nophretete' unter den Schiffmodellen. Bericht über die Entdeckung eines bislang unbekanntes Schiffmodelles aus dem Jahre 1617.

Schiffbau-Obering. W. Jaeger, Duisburg.

Seit altersher wird dem Objekt Schiffmodell eine besondere Bedeutung zugemessen. Waren es bei den Babyloniern Kultgerätschaften, bei den Ägyptern Grabbeigaben, die den Toten die Fahrt in der Unterwelt erleichtern sollten, so wurden es in der Neuzeit (im Sinne des Wortes Modell) verkleinerte Wiedergaben des technischen Objektes 'Schiff'. Aus den vielen Jahrtausenden der Menschheitsgeschichte sind uns die ersten als Modell anzusprechenden Schiffsnachbildungen aus ägyptischen Grabbeigaben bekannt geworden. Nach dieser Zeit sollten mehr als eineinhalb Jahrtausend vergehen bis wieder vergleichbar gute Beispiele der Modellbaukunst in unser Blickfeld gelangten. Ihre Anzahl ist aber anfangs sehr gering. So können die seit etwa der Mitte des 15. Jahrhunderts bekannt gewordenen Modelle bis 1600 an zwei Händen abgezählt werden. Eine etwa gleich grosse Zahl finden wir dann bis etwa 1650. Erst nach dieser Zeit steigert sich die Anzahl, so dass wir einen einigermaßen guten Überblick über die Entwicklung des Schiffbaues und auch des Schiffmodellbaues erhalten können.

Seit wann Schiffmodelle im Sinne unseres heutigen Verständnisses gebaut wurden, ist unbekannt, und wird auch wohl unbekannt bleiben. Dieses liegt im wesentlichen daran, dass das Modell (und hier besonders das getakelte Segelschiff) einmal aufgrund seines Baumaterials Holz und Textil, zum andern aber auch wegen seiner Sperrigkeit, sehr empfindlich gegen jegliche Umwelteinflüsse ist. Ist ein (Segel)Schiffmodell erst einmal der Beschädigung irgend einer Art preisgegeben, so verliert der Eigentümer meistens sehr schnell das Interesse daran, und die Zerstörung wird durch Nichtbeachtung des Objektes noch beschleunigt. Dieses mag wohl mit als ein Hauptgrund dafür angesehen werden warum uns aus der Zeit vor etwa 1650 so wenig Modelle überliefert worden sind. So kann man immer wieder feststellen, dass Modelle wegen ihrer Beschädigung ausser Sichtweite gebracht wurden, auf dem Boden oder in einem Schuppen landeten, und dann nach einigen Jahren des vollständigen Zerfalles - wie Notizen in Ratsakten oder Kirchenbüchern verkünden - vernichtet wurden.

Daher muss es wohl auch als ein besonderer Glückfall angesehen werden, wenn es heute noch möglich ist ein bislang völlig unbekanntes Modell aus dem ersten Viertel des 17. Jahrhunderts zu entdecken. Handelt es sich dann noch um ein Modell, das wegen der Güte seinesgleichen sucht, so wird hierdurch unser Wissen über den Schiffbau und die Takelkunde vom Anfang des 17. Jahrhunderts wesentlich erweitert. Nach den durch die Restaurierung gewonnenen Erkenntnissen kann die Wiederentdeckung ohne Übertreibung - dem Sprachgebrauch der Archäologen folgend - als ein 'Jahrhundertfund' bezeichnet werden. Gleichfalls ist nach Abschluss der Konservierungs- und Restaurierungsarbeiten die Feststellung zu treffen, dass es sich bei dem Modell, nach Wiederherstellung der alten Schönheit, um eine 'Nophretete' unter den derzeit bekannten Schiffmodellen handelt. Dieses Kleinod der Schiffmodellbaukunst soll nun im Nachfolgenden vorgestellt werden.

Auffindung des Modelles

Zuerst wird man sich fragen wie es kommt, dass ein so schönes und sowohl aus technisch-historischer als auch aus kunsthistorischer Sicht wertvolles Modell aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts der Schiffbauforschung bislang unbekannt blieb. Diese Tatsache ist auch dem Berichterstatter unerklärlich, zumal das Modell über mehr als 350 Jahre immer an demselben Ort (in der Kirche zu Landkirchen auf Fehmarn) und damit für jedermann zugänglich aufgehängt war. Dieses änderte sich erstmals nach einem so langen Zeitraum der Unberührtheit im Frühjahr 1972, als der Eigentümer, der Kirchenrat der Gemeinde Landkirchen, die Genehmigung erteilte das Modell von seiner Aufhängung herunterzuholen um es für die Olympia-Ausstellung 'Mensch und Meer' im Sommer 1972 nach Kiel zu überführen. Da das Modell bislang nie in einschlägiger Literatur auf dem Gebiete der Schiffbau- oder Schifffahrtsgeschichte vorgestellt worden ist, sah es auch der Berichterstatter hier zum ersten Male. Auf der Ausstellung in der Kunst-

halle der Stadt Kiel war das Modell frei aufgehängt zur Schau gestellt, und der Schiffskörper hing etwa 1.80 bis 2.00 Meter über dem Fußboden. Im Ausstellungskatalog wurde es als 'Kriegsschiff des 17. Jahrhunderts, Kirchschiiffsmodell, 1659 (?)' ausgewiesen.

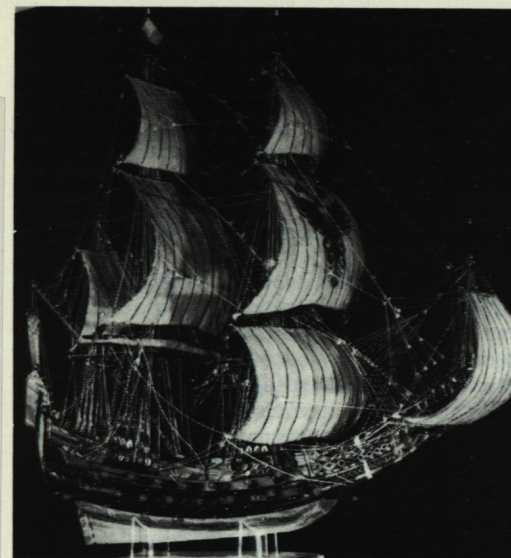
Die für ein Modell aus der Mitte des 17. Jahrhunderts ausgesprochen gut nachempfundene Form des Schiffskörpers, sowie der unter dickem Kalkfarbenanstrich noch eben erkennbare reichhaltige figürliche Schmuck weckten das Interesse des Berichterstatters. So wurden bei genauerer Betrachtung viele Details sichtbar, die das stark verschmutzte und damit wenig attraktive Modell nicht nur als ein sehr wertvolles Objekt kennzeichneten, sondern auch die Datierung von 1659 fragwürdig erscheinen ließen. Aufgrund der intensiven Beschäftigung mit dem Schiffbau und der Takelkunde der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts, in Zusammenhang mit den Untersuchungen für das sog. 'Peller-Modell' von 1603 1) in den Jahren 1967 bis '69, kam der Berichterstatter zur Überzeugung, dass das Modell aufgrund vieler Fakten in einen früheren Zeitraum eingeordnet werden musste. Hier gab eine auf dem Oberspiegel eingeschnitzte, damals nur schwach erkennbare Jahreszahl einen Anhalt, die bislang als '1659' gedeutet wurde, aber bei genauerer Betrachtung auch als '1617' (?) gelesen werden konnte. Diese Jahreszahl hätte durchaus dem im Modell dargestellten Schiffstyp entsprochen. Die vorerst noch mit einem Fragezeichen versehene Jahreszahl konnte durch die Untersuchungen im Verlauf der Restaurierungsarbeiten bestätigt werden. Obwohl in einschlägigen Kreisen bislang allgemein die Auffassung vertreten wurde, dass wohl alle wertvollen, zeitgenössischen Modelle, vor allem aus dieser für Schiffsmodelle relativ frühen Zeit, bekannt seien, so war mit diesem Objekt doch noch ein Modell entdeckt, das aus wissenschaftlicher Sicht von besonderem Wert ist. Es stammt nämlich aus einem Zeitraum, in dem bezüglich zeitgenössischer Modelle ein großes Vakuum herrscht. Aufgrund vorläufiger Vermutungen und aus der Feststellung, dass das stark von Holzwurm in Mitleidenschaft gezogene Modell in der Ausstellung so ungünstig aufgehängt und dem Zugriff der Ausstellungsbesucher preisgegeben war, setzte sich der Berichterstatter mit dem zuständigen Landesamt für Denkmalpflege in Kiel in Verbindung und bat um eine Sofortmaßnahme, die erstmalig das Modell dem direkten Zugriff der Ausstellungsbesucher entziehen sollte. Gleichzeitig wurde das Landesamt auf den zu vermutenden Wert des Modelles aus technisch-historischer und kunsthistorischer Sicht aufmerksam gemacht.

Initiative des Landesamtes für Denkmalpflege, Kiel.

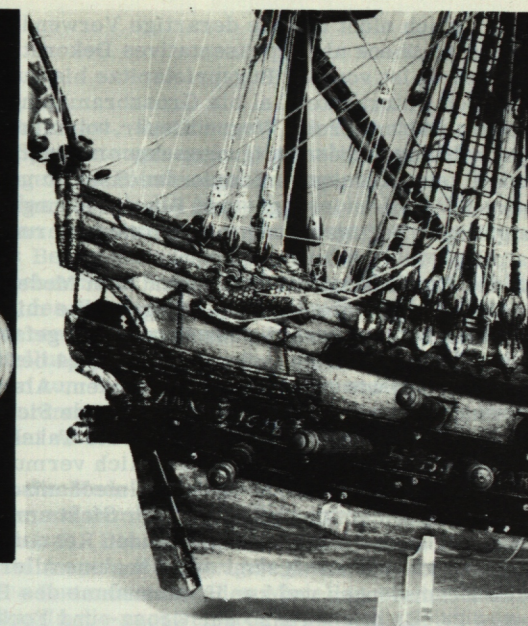
Da wervolle, zeitgenössische Schiffsmodelle nicht sehr oft zur Restaurierung anfallen und auch bezüglich der Behandlung immer etwas besonderes darstellen, war das Landesamt für den Hinweis und die erste Begutachtung des Berichterstatters dankbar. Es entschloss sich das Modell nach Beendigung der Ausstellung nicht sofort nach Landkirchen zurückzugeben, sondern erst einmal eine oberflächliche Untersuchung vorzunehmen und vor allem eine Sicherung vor weiterem Zerfall des stark vom Holzwurm beschädigten Modelles einzuleiten. Erste Untersuchungen bestätigten die Vermutung bezüglich des zeitgeschichtlichen Wertes aus schiffbautechnisch-historischer Sicht. Nach gründlicher Voruntersuchung und unter Abwägung aller Möglichkeiten entschied sich dann das Landesamt im Herbst 1972 zu einer umfassenden Restaurierung des Modelles. Besonderer Dank sei an dieser Stelle dem Denkmalpfleger Herrn Dr. W. Teuchert ausgesprochen, der die Restaurierung leitete und sich immer wieder für die Lösung auftretender Probleme einsetzte. Als Arbeitsumfang wurde festgelegt, dass neben der handwerklichen Arbeit am Schiffskörper und der Takelage das Modell auch zum Zwecke einer Dokumentation vermessen und in Zeichnung gebracht werden sollte. Die Konservierung und Restaurierung des Schiffskörpers und der Segel übernahm das Landesamt für Denkmalpflege, während die Vermessung des Modelles und die Takelarbeit dem Berichterstatter übertragen wurde.

Dokumentation, Konservierung und Restaurierung.

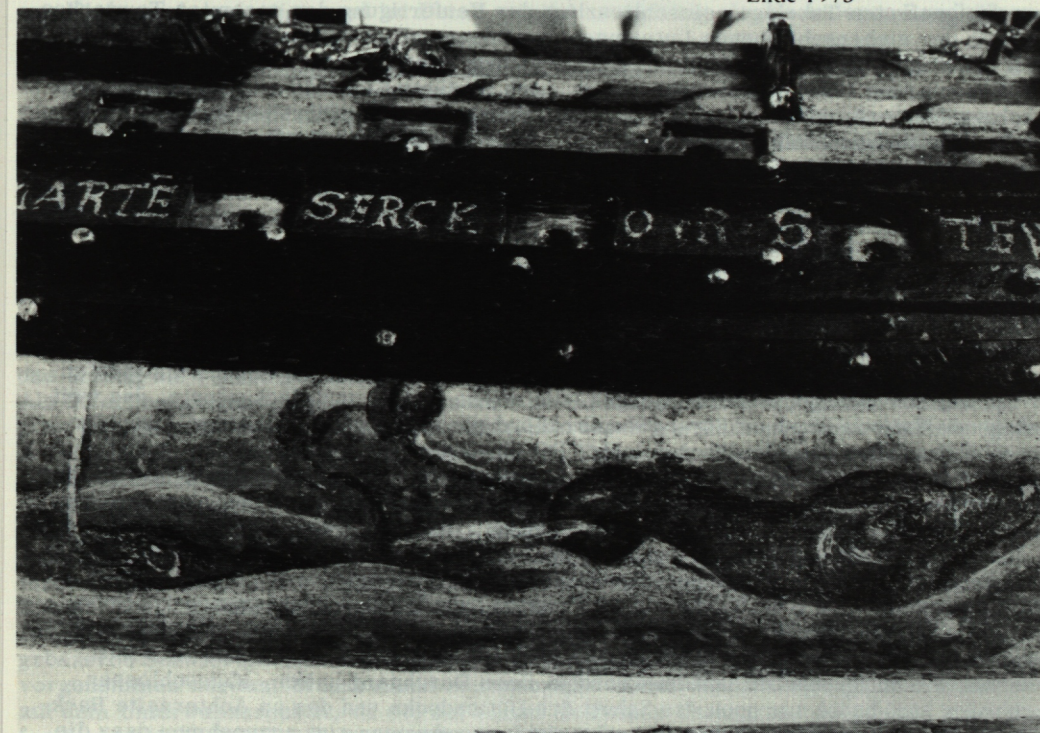
Wie schon eingangs erwähnt, handelte es sich bei dem Objekt um ein hängendes Schiffsmodell, einen Typ also der heute vielfach allgemein als 'Votivschiff' bezeichnet wird. Diese Bezeichnung trifft hier aber nicht zu, denn wie die Untersuchungen ergaben, war



Modell 'Lübeck, 1617':
nach der Restaurierung, Ende 1973



Modell 'Lübeck, 1617':
Seitenansicht des Hecks: nach der Restaurierung,
Ende 1973



Modell 'Lübeck, 1617':
Teil des Unterwasserschiffes mit Bemalung und Schriftband, Steuerbord mittschiffs:
nach der Restaurierung, Ende 1973

ursprünglich nicht an eine derartige Verwendung gedacht. Das Modell sollte vermutlich der Stadt Lübeck als repräsentatives Dekorationsstück dienen.

Das Modell ist von der Bugsprietspitze bis zur Hinterkante des Oberspiegels 111,5 cm lang, von Unterkante Kiel bis Groszbramstenge-eselshaupt 115 cm hoch, und über Groszrah 61 cm breit. Wegen dieser voluminösen Ausmasse und vor allem wegen möglicher Transportbeschädigungen des empfindlichen Objektes wurde beschlossen das Modell keinem weiteren Standortwechsel zu unterziehen und alle Arbeiten von Aufmasz über die Konservierungs- und Restaurierungsarbeiten bis zum Wiederauftakeln und der endgültigen Fertigstellung in der Restaurierungswerkstatt des Landesamtes für Denkmalpflege in Kiel durchzuführen.

Mit der Fundzustandsaufnahme und dem Modellaufmasz wurde im Oktober 1972 begonnen. Aufgrund der Voruntersuchungsergebnisse mit Feststellung der Schäden, infolge starken Holzwurmbefalles, wurde der Entschluss gefasst die nach mehr als 250 Jahren (auf ein später freigelegtes Renovierungsjahr 1724 bezogen) sicherlich vertretbare Restaurierung so umfassend wie möglich durchzuführen. Als Ziel wurde die Freilegung der ersten Fassung (Bemalung) und eine weitgehende Sicherung des Objektes angestrebt. Dieser Entschluss betraf in starkem Masse die Takelage, deren Beschädigung sich doch als umfangreicher erwies als ursprünglich vermutet worden war. Das Tauwerk war durch Staubfrasz, partiellen Anstrich und mechanische Beschädigungen so sehr beschädigt, dass eine aus denkmalpflegerischer Sicht anzustrebende Wiederverwendung des alten Materials nach dieser so umfassenden Restaurierung nicht vertretbar erschien. So entschloss sich das Landesamt zur Abnahme aller Segel, der Grosz- und Fockstenge mit ihren Bramstengen und zur Herausnahme des Besahnmastes und des Bugsprietes mit Stenge 2). Es blieben also nur Grosz- und Fockuntermast mit ihren Wanten und Stagen stehen, um wenigstens einen Teil der alten Substanz zu erhalten. Der ursprüngliche Arbeitsumfang wurde noch dahingehend erweitert, dass neben der schriftlichen und zeichnerischen Dokumentation ebenfalls eine umfassende Konservierung und Restaurierung der gesamten Takelage, einschliesslich der Neufertigung des gesamten Tauwerkes oberhalb der stehengebliebenen Untermasten erfolgen sollte. Hierbei war auch zu berücksichtigen, dass offensichtliche Fehler in der Takelage, die möglicherweise bei der 'Renovierung 1724' eingebracht waren, nach heutiger Kenntnis der Takelkunde auf Takelungselemente vom Beginn des 17. Jahrhunderts zurückgeführt werden sollten. Die angefertigte Dokumentation ermöglicht eine jederzeitige Kontrolle der getroffenen Massnahmen.

Der Schiffskörper.

Im Modell wird ein rahgetakelter Dreimaster mit zwei durchlaufenden Kanonendecks aus der Zeit vor 1617 dargestellt. Die Länge des Schiffskörpers, über Steven gemessen, beträgt 71,5 cm. Im Hinblick auf den Verwendungszweck als hängendes Modell ist der Schiffskörper nicht 'vorbildgetreu' gebaut. Er weist jedoch im Profil die Charakteristiken der Zeit auf. Dieses bezieht sich besonders auf den stark nach achtern auflaufenden Sprung mit zwei gebrochenen Gängen, die offene Seiten- und Heckgalerie, das weit auslagende Galion mit einer Figur (Seepferd) und die typischen Galionsregelungen der ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts. Die Berghölzer folgen noch dem Sprung der Decks. Aus diesem Grunde liegen die Pforten auch noch zwischen den Berghölzern ohne sie zu zerschneiden. Auf dem Unterdeck (Hauptdeck) sind zweimal 9, auf dem durchlaufenden Oberdeck zweimal 7 Pforten angeordnet. Das Unterdeck ist achtern gebrochen, so dass eine Pforte (im Bereich der Konstapelkammer (?)) tiefer liegt. Auf dem gleichen Deck liegen zwei nach achtern gerichtete Pforten im Unterspiegel 3). Damit hat das Schiff insgesamt eine Bewaffnung von 32 Kanonen, zuzüglich 2 Heckkanonen 4). Neben den beiden durchlaufenden Kanonendecks sind vorhanden: ein Backdeck, ein Halbdeck - beide mit offener Grätig - und ein Hüttendeck. Diese Decks waren früher alle mit Schotten, die an Steuerbord und Backbord je einen Durchgang hatten, abgeschlossen. Vorhanden sind heute nur noch das Schott des Hüttendecks und das an Achterseite Backdeck. Da beide aber die gleichen Charakteristiken aufweisen, ist anzunehmen dass die fehlenden Schotte gleichartig waren.

Dem Typ des hängenden Schiffsmodelles entsprechend ist das Überwasserschiff vermutlich etwas überhöht dargestellt, während das Unterwasserschiff verkleinert wurde. Letzteres

gilt auch für die Breite des Schiffes.

Die Takelage.

Sie besteht aus vollgetakeltem Grosz- und Fockmast, Besahnmast mit Rute und Kreuzmarssegel, sowie Bugspriet mit Blinde und Sprietstengesege. Vermutlich aus dekorativen Gründen wurden Besahnsegel, Groszsegel und Blindesege untergeschlagen. Die Überhöhung der Takelage ist so bemessen, dass durch die perspektivische Verkürzung aus schräger Unteransicht eine den wirklichen Verhältnissen angenäherte Wirkung erzielt wird 5). Es würde im Rahmen dieses Berichtes zu weit führen die vielen am Modell dargestellten, aus technisch-historischer Sicht interessanten Details aufzuzählen. Es sei daher nur grundsätzlich auf den Wert des Fundes für die Technikgeschichte hingewiesen. Obwohl die Takelage (wie die genaueren Untersuchungen ergaben) nicht mehr in allen Teilen aus der Zeit der Modellherstellung (1617) stammt, so sind doch zahlreiche Details überliefert, deren Vorhandensein wir zum Teil nur aus zweidimensionalen künstlerischen Darstellungen anerkannter Marinemaler dieser Zeit entnehmen konnten, oder deren Anordnung bislang sogar unbekannt war - wie die Aufstellung der Dreherepsknechte und des Spilles unter Deck.

Ferner besteht der grosze Wert darin, dass die Modelltakelage vermutlich seit der 'Renovierung 1724' nicht mehr berührt wurde und damit noch eine in ihren wesentlichen Teilen zeitgenössische Takelung erhalten blieb 6). Die Jahreszahl '1724' konnte bei der Restaurierung mit dem Vermerk 'Renov.' am (neuen) Kiel freigelegt werden. In diesem (oder bis zu diesem) Jahr kann eine grössere Instandsetzung des Modelles stattgefunden haben. Hierauf verweisen einige Takelagedetails die nachweislich erst nach 1650/60 in der Schifffahrt eingeführt worden sind. Der Grund für eine umfassende Überholung kann eine Zerstörung des Besahn(unter)mastes, der Vorstenge und möglicherweise des Grosz(unter)mastes gewesen sein. Diese Rundhölzer sind nämlich nicht wie die anderen aus Kiefernholz gefertigt, und im Detail weniger sorgfältig als die anderen Rundhölzer.

Konservierung und Restaurierung des Schiffskörpers.

Das Modell befand sich in einem sehr desolaten Zustand als es auf der Ausstellung 'Mensch und Meer' in Kiel der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Der Schiffskörper war in gelber, grüner, schwarzer, roter und weisser Leimfarbe grob übermalt. Die grellen Töne wurden nur durch eine dickere Staubschicht gemildert. Ein groszer Teil des verbindenden Tauwerkes hing zerrissen herunter und hielt nur noch mangelhaft die mehr oder weniger stark deformierten Segel an ihren Masten und Stengen. Am Ärgsten hatte es aber den aus Lindenholz gefertigten Schiffskörper getroffen. Tausende von Holzwurmlöchern deuteten auf eine intensive Beschädigung hin. Die Aushöhlung durch Wurmfrasz war so umfassend, dass schon ein leichter Fingerdruck Verformungen hervorrief. Im nachhinein fragten sich alle an der Restaurierung Beteiligten wie es möglich war, dass das Modell die verschiedenen Transporte noch so gut überstanden hatte.

Als Sofortmassnahme wurden erst einmal alle Holzteile nach einer gründlichen Reinigung mit chemischen Präparaten getränkt. Hierdurch wurde die verbliebene Holzsubstanz gefestigt und das Holz erhielt wenigstens einen Teil seiner Festigkeit zurück. Die Segel, vermutlich alle zur Erstausrüstung gehörend, wurden gereinigt; die beschädigten Stellen mit Flecken aus altem Leinen ausgebessert, verrostete Aussteifungsdrähte entfernt und durch Messingdrähte ersetzt. Danach wurden alle Segel mit einem Gemisch aus Reiskstärke und Hautleim gestärkt und wieder in eine geblähte Form gepreszt, so dass sie ihrer Grösze nach an die zugehörigen Stengen und mit den Schothörnern zwischen die Blöcke ihrer zugehörigen Unterrahen paszten.

Die Freilegung der oberen Farbschichten des Schiffskörpers bereitete allgemein keine grösseren Schwierigkeiten und konnte mit den üblichen Hilfsmitteln eines Restaurators vorgenommen werden. Mühsam und zeitraubend war nur die Freilegung einer Malerei auf dem Unterwasserschiff, da die auf einem trockenen Untergrund aufgebraachte Malerei fester an der Übermalung als auf dem Grund haftete. Die mit Zeitaufwand verbundene Mühe hat sich aber gelohnt, denn es konnte eine einmalige schöne Darstellung von vielen, sich in bewegtem Wasser tumelnden wal- und delphinähnlichen Tieren freigelegt werden. Es handelt sich hierbei um eine einmalig schöne Darstellung, die dem Berichterstatter

bislang noch auf keinem Schiffsmodell in dieser Ausführung bekannt geworden ist. Am Überwasserschiff lieszen sich einwandfrei vier Übermalungen feststellen. Während die erste vorwiegend eine Ausbesserung darstellt, zeigt die dritte zum Beispiel Charakteristiken des Anstriches von Schiffen der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Als besonders wichtig für die Geschichte des Modelles erscheint die Freilegung von Inschriften mit einer Anzahl von Personennamen zwischen den Kanonen des Unterdecks. Es stellte sich heraus, dass hier zwei mit 'Anno 1618' datierte Inschriften übereinander liegen. Da die Untersuchungen einen sehr schlechten Zustand der unteren, älteren Inschrift ahnen lieszen, wurde mittels röntgenfotographischer Aufnahmen der Versuch einer Deutung der unteren Inschrift unternommen, um gegebenenfalls die bessere obere Inschrift zu erhalten. Das Ergebnis war insofern befriedigend als im wesentlichen in beiden Inschriften die gleichen Namen festgestellt werden konnten. Unverständlich geblieben sind bislang nur einige vor die Eigennamen gesetzte Buchstabengruppen wie 'HS', 'ORS' und 'PS' sowie die am Ende einer Zeile stehende Gruppe 'AGPF'.

Ausschmückung des Modelles mit figürlichem Schmuck.

Besonders zu erwähnen ist noch der am Modell vorhandene, umfangreiche figürliche Schmuck. Insgesamt sind 33 kleinere und gröszere, säuberlich geschnitzte und wegen ihrer künstlerisch hochwertigen Qualität sicher von einem Künstler gefertigte Figuren angebracht. Sie stellen vorwiegend markante, bärtige Männerköpfe dar, denen nach Erfordernis ein natürliche Oberkörper und ein als Fischschwanz ausgebildeter Unterkörper zugefügt ist. Die Köpfe der Figuren neben dem Oberspiegel, in der Heckgillung und unter den Seitengalerien sind gekrönt. Die mittleren Köpfe unter den Seitengalerien und zwei Figuren neben dem Oberspiegel sind als Frauen erkennbar. Als Galionsfigur trägt das Modell ein relativ groszes Seepferd. Ferner sind im Bereich der Durchführungen der Grosz- und Fockschoten gröszere S-förmige gebogene Fische als Schmuckelemente angebracht. Allgemein ist über den figürlichen Schmuck zu sagen, dass er in dieser Anzahl und Qualität ein bislang einmaliges Zeugnis der Schnitzkunst an einem Schiffsmodell dieser frühen Zeit darstellt, und in seiner detaillierten Ausführung kaum zu übertreffen ist. So sind zum Beispiel bei den kaum 1 cm groszen Köpfen nicht nur die Lider der Augen sondern sogar die Wimpern klar erkennbar aus dem Holz herausgearbeitet. Mit Sicherheit wurden die Skulpturen eigens für das Modell von einem Künstler geschaffen. Sie unterscheiden sich daher in ihrer Güte wesentlich von dem was wir sonst von den oft primitiven Schnitzarbeiten an sogenannten Seemannsmodellen gewöhnt sind. Deshalb ist es wohl auch erklärlich, dass wir bei den Figuren einen sauberen Stil finden, der seiner Darstellungsform nach der ausgehenden nordischen Renaissance zugeordnet werden kann. Durch diese Feststellung erhalten die Skulpturen nun aber noch einen besonderen Stellenwert, da ihre Herstellung aufgrund der einwandfreien Datierung von 1617 noch zehn Jahre vor der Fertigung des figürlichen Schmuckes der 'Wasa' (1628) in Stockholm liegt. Obwohl in der Herstellung nur wenige Jahre voneinander getrennt, so zeigen die Modellskulpturen gegenüber denen der 'Wasa' doch deutliche Unterschiede im Stil. Die Körper sind in ihrer Gestaltung noch steif und die Gesichter geben mit ihren Bärten einen für die Zeit charakteristischen Ausdruck wieder.

Aus Gründen denkmalpflegerischer Sicherung wurden alle Skulpturen in Silikon-Kautschuk vom Modell abgenommen. Hierdurch wird ausserdem eine einwandfreie zeichnerische Wiedergabe im Rahmen der geplanten Dokumentationsschrift gewährleistet.

Die ursprüngliche Fassung (Bemalung) des Modelles.

Wie schon weiter oben angedeutet ist es der Restauratorin des Landesamtes für Denkmalpflege in Kiel im wesentlichen gelungen die ursprüngliche Fassung des Modelles von 1617 freizulegen. Hiernach war das Unterwasserschiff bis zum unteren Bergholz mit delphin- und walartigen Seegetier in wellenbewegtem Wasser geschmückt. Die drei unteren Berghölzer waren tief schwarzbraun, die Füllung zwischen den unteren Berghölzern dunkel grün, und die beiden Pfortengänge (auch unter dem Schriftband) eichenfarben. Die drei darüber liegenden 'Raahölzer' zeigen farbige Schrägstreifen in wechselnden Tönen (weisz, gelblich, rot, grün, blau) und Richtungen der Diagonalen. Die gleiche Fassung ist auch an den beiden Schlieszknäen (Sloiknien) vorhanden. Alle Farben sind

durch schmale schwarze Streifen voneinander getrennt. Die zwischen den 'Raahölzern' liegenden Füllungen sind durchlaufend in rot, blau oder grün. Die äuszere Kante des den Schiffskörper oben abschliessenden Schandecks oder Dollbaumes ist vergoldet. Stellenweise ist eine Aufteilung durch schwarze Diagonalstreifen erkennbar. Ebenfalls vergoldet sind die Galionsregelungen und die gesamte Heckgalerie. Auch hier erfolgte eine Aufteilung mittels schwarzer Diagonalstreifen.

Aus diesem Überblick über die Farbgebung ist ersichtlich, dass das Modell keine 'natürliche' sondern eine der dekorativen Wirkung entsprechende Farbgebung erhalten hatte. Interessant ist aber nun die Tatsache, dass das Modell (aus einer Entfernung von 5 - 6 M. betrachtet) durchaus nicht den Eindruck eines bunten Papageien macht, sondern durch die sich auf Entfernung vermischenden Farben ein relativ 'natürliches' Aussehen vermittelt wird.

Das Modell und sein mögliches Vorbild.

Aufgrund der festgestellten Fakten (eingeschnitzte Jahreszahl auf dem Oberspiegel, Lübscher Adler auf dem Oberspiegel und dem Vormarssegel) ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, dass das Modell 1617 für die Stadt Lübeck gefertigt wurde. Aber schon im Jahre 1618 kam es, aus noch unbekanntem Gründen, nach Landkirchen auf Fehmarn. Hier konnten auch durch einen Zufall die auf dem Modell vermerkten (Stifter)Namen durch eine, allerdings nicht mit dem Modell in Verbindung stehende Urkunde aus dem Jahre 1613 nachgewiesen werden. Dieses ist aber auch leider bislang alles was über das Modell und seine Herkunft ermittelt werden konnte. Der Hauptgrund für die Schwierigkeiten bei der Forschung in diesem speziellen Fall ist immer noch darin zu suchen, dass die Bearbeitung von möglicherweise Aufschluss gebendem Archivmaterial aus politischen Gründen sehr langwierig ist. So konnten die Untersuchungen des Berichterstatters noch zu keinem positiven Abschluss gebracht werden. Es sei daher noch auf einen 'Vorbericht' 7) verwiesen, in dem Herr Dr. Teuchert einen ersten Überblick über geschichtliche Zusammenhänge anhand greifbarer Literatur gibt.

Fusznoten

1. W. Jaeger, Das Peller-Modell von 1603. Rostock/Bielefeld, Hinstorff Verlag/Delius, Klasing & Co., 1973.
2. Die Richtigkeit dieses Entschlusses sollte sich später bestätigen, weil alle Rundhölzer und Marse mehr oder weniger stark vom Holzwurm befallen waren. Das galt auch für die stehen gebliebenen Grosz- und Fockuntermasten. Sie wurden von oben her aufgebohrt, mit einer langen Messingstange bewehrt und dann durch Kunstharzfüllung gefestigt. Gleichfalls wurde die Reparatur und Restaurierung der Segel erheblich erleichtert.
3. Die Schräglage der Pforten im Vor- und Achterschiff ist ein Kunstgriff des Modellbauers. Diese Anordnung vermittelt, von schräg unten gesehen, den Eindruck dass alle Pforten parallel zueinander liegen.
4. Ein Teil der Kanonen war in Verlust geraten. Die Fehlenden wurden nachgedrehselt. Aufgrund der Bemalung der alten Kanonen ist zu vermuten, dass nur noch eine einzige Kanone von 1617 stammt. Alle anderen zeigen zwar die gleiche charakteristische Form, scheinen aber (1724(?)) neu gefertigt worden zu sein.
5. Ein gleich gutes Ergebnis wurde bei der Untersuchung der sog. Peller-Modelles von 1603 festgestellt. Wegen der qualitativ hochwertig ausgeführten handwerklichen Arbeiten, unter besonderer Berücksichtigung perspektivischer Gesichtspunkte und im Hinblick auf den guten Gesamteindruck, den die beiden Lübschen Modelle von 1603 und 1617 vermitteln, muss vermutet werden, dass die Schiffsmodellbaukunst zu Beginn des 17. Jahrhunderts in Lübeck besonders gepflegt wurde.
6. Die weitgehende Erhaltung zeitgenössischer Takelungselemente ist als ein besonders glücklicher Umstand zu bezeichnen, da das Modell hierdurch einen sehr hohen Wert für die Technik-Geschichte behalten hat. Leider haben die meisten älteren Modelle diesen Wert dadurch verloren, dass entweder Restauratoren aus Unkenntnis der Materie ungerechtfertigte Änderungen vornahmen oder das Modell in einen 'schönen' Zustand versetzten sollten. Besonders viele Fehler wurden dann in Modelltakelungen

hingebracht, wenn Seeleute mit diesen Arbeiten beauftragt wurden, die dann das Takeln nach Kenntnis der Materie aus ihrer Fahrzeit durchführten. In vielen Gesprächen zeigte sich immer wieder Unverständnis darüber, dass die Takelung von Segelschiffen nicht nur zeitlich und landschaftlich sehr unterschiedlich, sondern auch die Takelage oft in ihrer Anordnung schwerfällig und kompliziert war.

7. Wolfgang Teuchert, Vorbericht zur Restaurierung und Geschichte des Votivschiffes von 1617 aus Landkirchen auf Fehmarn. In: Nordelbingen Bd. 43, Heide/Holstein, 1974. Dr. Teuchert unterstand die Konservierung und Restaurierung des Modelles beim Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Kiel.

Foto's: O. Vollert, Landesamt für Denkmalpflege, Kiel.

Cornelis Tromp en Luxembourg in 1672.

Mr. J. den Tex.

In augustus 1666 was Cornelis Tromp, zoals men weet, ontslagen uit de dienst van de admiraliteit van Amsterdam door een resolutie van de Staten van Holland. Hij trok zich wrokkend in het ambtelooze leven terug, en troostte zich door als 37-jarige te huwen met Margaretha van Raephorst, de vier jaar oudere schatrijke weduwe van de amsterdamse regent dr. Jean van Hellemont 1). Van haar man had zij een fraai huis op de Oude Turfmarkt te Amsterdam en enige hofsteden in het onlangs aangelegde 's Graveland geërfd. De voornaamste hofstede heette Swanenburg. Een andere, gelegen op de Hooge Breurik, werd in de wandeling 'Trompenhuys' genoemd; het werd 's zomers wel eens door het echtpaar betrokken.

Na zijn huwelijk schijnt Tromp uit Den Haag naar het amsterdamse huis van zijn vrouw verhuisd te zijn. Zeker is dit niet, want op de zwarte augustusdag van 1672, waarop De Witten gelyncht werden, vinden wij hem in Den Haag. Maar de correspondentie met Luxembourg die zo dadelijk ter sprake komt, kwam uit Amsterdam, en vermoedelijk zal hij daar toch wel sinds zijn huwelijk op 25 januari 1667 gewoond hebben, terwijl hij de zomermaanden in 's Graveland kan hebben doorgebracht.

In 1672 was dit laatste niet meer mogelijk. Amersfoort en Naarden waren door de Fransen bezet, en 's Graveland viel onder het door de Fransen bezette gebied, al deden de troepen van Johan Maurits van Nassau er van Weesp of Muiden uit wel eens invallen 'pour donner de la jalousie aux François', zoals het in het militaire jargon van die tijd heette. In het algemeen viel het echter onder het land dat volgens het geldende oorlogsrecht contributie aan de franse generaal Luxembourg te Utrecht verschuldigd was. De 'intendant des armées', Robert, legde een aanslag op van 3500 gulden 2), een fors bedrag, meer gebaseerd op de veronderstelde rijkdom van de amsterdamse eigenaar dan op de waarde van de buitenplaatsen. Evenals bij andere afwezige eigenaars - vele utrechtse kasteelheren en patriciërs waren naar Holland gevlucht - dreigde Luxembourg op last van de onverbiddelijke minister van oorlog Louvois de eigenaars hun huizen in brand te zullen steken, als zij de opgelegde aanslag niet voldeden. Die brandstichtingen geschiedden dus niet, althans meestal niet, uit pure vernielzucht 3); zij waren een onderdeel van een uitgekend terroristisch programma.

De Staten-Generaal hadden alle betalingen van brandschat aan de Fransen verboden. Mensen als Tromp zaten dus tussen twee vuren. Tromp probeerde zich uit deze nijptang te redden door een démarche bij Luxembourg. Ziehier de vertaling van een uittreksel uit een brief, die Luxembourg op 23 september 1672 uit Utrecht aan Louvois schreef. 4).

De heer Tromp heeft mij een aantal argumenten laten overbrengen om vrijdom van kontributie te krijgen, met name dat hij niet in dienst was getreden omdat hij geen dienst wilde doen aan zijn vaderland tégen Frankrijk, en heel wat meer van zulke argumenten die geen indruk op mij hebben gemaakt. Maar er waren andere, die meer hout sneden 5): dat al zijn familieleden onlangs door de stem des volks 6) in de voornaamste ambten zijn gezet, onder andere zijn zwager, die geheel onder zijn invloed staat, in dat van De Groot 7); vele anderen zijn in de voornaamste bedieningen waarop hij invloed kan uitoefenen. Dit bracht mij op het idee om tot degene, die te zijnen gunste sprak, te zeggen dat ik moeite zou hebben de intendant tot vermindering van zijn eis te brengen; maar dat, als de heer Tromp hierheen kwam, de intendant en hij zouden kunnen onderhandelen over het huis, en dat, als hij ons wat kleine pleziertjes deed door middel van zijn vrienden, de betaling zeker gereduceerd zou worden. Zijn vriend ging hierop in, en zei mij zelfs dat de heer Tromp zijn vrienden zou aansporen op vrede aan te dringen, hetgeen ik voorgaf niet te wensen, maar wél om door hun bemiddeling een paspoort te krijgen om in Amsterdam dingen op de kop te tikken, die ik trek had te kopen. Ik zei ook te geloven, dat de heer Tromp en zijn relaties wel inzagen, dat Amsterdam vrijwel dienstbaar zou 8) worden, wanneer de stad zich onderwierp aan de Prins van Oranje, die zich geheel zou laten leiden door wat Engeland zou willen, en dat de Amsterdamers misschien maatregelen zouden kunnen nemen om niet in zo'n rampzalige toestand te verzinken, als de vrede tot stand kwam.

Degene die namens Tromp optrad, was Bernard 9). Ik liet mij niet nader tegenover

hem uit, evenmin 10) als tegenover een ander persoon die eveneens in Tromps belang optrad. Zij meldden hem (Tromp?) om te zijnen huize (van Bernard?) te komen, en ik ging de zaak dadelijk vertellen aan de heer intendant die een gesprek met de heer Tromp zal hebben, en die hem te kennen zal geven wat er van hem verlangd wordt, en, als voornoemde Tromp genoeg invloed heeft om te doen wat de heer Robert hem zal voorstellen, dan zal zijn huis gespaard dienen te worden. En als hij het niet doet, zal het huis ons niet ontgaan en zal hij alsnog betalen wat men van hem verlangt. Laat mij weten hoe verder in deze zaak te handelen.

Luxembourg dacht dat hij zeer subtiel was, maar hij was veel te grof. Tromp kwam niet naar Utrecht, en schijnt helemaal niet gereageerd te hebben. Wat Luxembourg van hem verlangde, was dan ook wel niet alleen onvaderlandslievend, maar politieke onzin: Tromps relaties waren allen kopstukken van de Orangistische partij, voor hun toekomst geheel van de Prins afhankelijk, en onophitsbaar tegen hun protector. De volgende brief van Luxembourg over dit onderwerp is van 8 november van hetzelfde jaar 11).

Wat ik U geschreven heb over de heer Tromp, berustte op de mededelingen van de 'sieur' Bernard. Hij is zijn vriend, en dat was de reden dat hij mij zei wat ik U heb geschreven. Hij heeft een bode gestuurd om geld te halen. Als deze zonder geld terugkeert, zal zijn huis zonder enig mededogen verbrand worden.

Dit laatste is inderdaad gebeurd, maar eerst nadat alle hoop was opgegeven, dat Tromp alsnog zou betalen. Op 2 februari 1673 schrijft Luxembourg 12):

Wij hebben het kasteel van Amerongen verbrand, en ook het huis van Tromp, voor hetwelk men aan de heer Stouppel 13) had beloofd te betalen. Er waren lieden die ons nog steeds verzekerden, dat hij zou betalen wat wij van hem verlangden, maar vijf dagen geleden heeft hij in Amsterdam een publieke redevoering afgestoken tot al diegenen die huizen bezitten (namelijk in frans bezet gebied) en die niet betaald hebben. Hij gaf hun de verzekering, dat men hun geen kwaad zou doen en dat, wat hemzelf betreft, hij niet bezorgd was over zijn huis, omdat men niet durfde er iets tegen te ondernemen. Deze woorden, gepaard aan nog andere onbeschaamdheden, werden mij gisteren gerapporteerd door betrouwbare zegslieden ('gens de probité!'). Dit heeft mij genoodzaakt vanochtend een detachement te sturen, dat het huis op dit ogenblik verbrand heeft. En ik zal me hiertoe niet bepalen. Ik zal ook het bos laten omhakken, wat hem de meeste hartepijn zal bezorgen.

En drie weken later schrijft de meergenoemde intendant Robert aan Louvois, een belangrijke aanvulling 14).

Ik heb nóg een heel mooi huis van de heer Tromp laten verbranden, van wie wij al twee andere huizen verbrand hadden.

Dat waren dus Swanenburg, Spiegelrust en het naamloze huis, wellicht op de plaats van het latere Trompenburg.

Na al dit branden had Luxembourg de brutaliteit alsnog betaling van de 3500 gulden te verlangen, onder de zojuist vermelde bedreiging het bos om te hakken 15). Hierna droogt onze bron op. Wij kunnen slechts vermoeden, dat het geld niet betaald is en dat Luxembourg nog tijd heeft gevonden zijn dreigement uit te voeren vóór de herovering van Naarden op 12 september 1673 het vóór de franse houthakkers in 's Graveland onveilig maakte. Wanneer Tromp inderdaad aan Bernard de argumenten in de mond heeft gegeven om vermindering of kwijtschelding van de gevraagde contributie te verkrijgen, werpt dit een vlek op zijn goede naam. Wij moeten evenwel de mogelijkheid openlaten, dat Tromp naïevelijk heeft gedacht dat Bernard grote persoonlijke invloed op de franse autoriteiten uitoefende, en niet meer gevraagd heeft dan die invloed aan te wenden in Tromps belang. Toen Luxembourg's voorstellen hem eenmaal (met een woord van aanbeveling?) waren overgebracht, heeft Tromp zich verder in eervol zwijgen gehuld. Het verbrande huis heeft hij later min of meer in de vorm van een schip herbouwd, en genoemd naar zijn door de koning van Denemarken geschonken graafschap Syllisborg in de latere zweeds provincie Blekinge. Na zijn dood hebben zijn opvolgers het 'Trompenburg' genoemd, onder welke naam het thans nog het dorp 's Graveland siert.

Noten.

1. Joh. E. Elias, De vroedschap van Amsterdam 1578-1795. Haarlem, 1903-1905. Dl. I, blz. 377 en 510.
2. A. Hallema, Cornelis Maartenszoon Tromp. Den Haag, 1941, blz. 214.
3. Ook niet uit wraakzucht tegen een vermeende vijand, zoals dr. Van Eeghen wil. (Amstelodamum, jrg. 44, 1957, blz. 84).
4. Campagne de Hollande. La Haye, 1759. Blz. 188. Op enkele plaatsen gecorrigeerd naar het origineel in de militaire archieven van Vincennes, A 278, 222.
5. Het is niet geheel duidelijk of ook deze door Tromps boodschapper Bernard (zie beneden) waren opgesomd.
6. 'Voyx' in het origineel, 'voye' in de gedrukte tekst.
7. De beruchte Johan Kievit was zojuist Pieter de Groot opgevolgd als pensionaris van Rotterdam (J. Melles, Ministers aan de Maas. Rotterdam, 1962. Blz. 133).
8. 'Anvers' in de gedrukte tekst, 'asservi' in het origineel.
9. Een Utrechtenaar met veel relaties in Holland, die Luxembourg geregeld politiek nieuws uit Holland verschaftte.
10. 'Non plus' in de gedrukte tekst, aangevuld uit het origineel.
11. Campagne de Hollande, 247. Origineel Vincennes A 280, 85.
12. Origineel Vincennes A 319, 449. Niet afgedrukt in Campagne de Hollande, dat alleen brieven uit 1672 bevat.
13. Peter Stoppa, zwitsers kolonel in franse dienst, stadscommandant van Utrecht.
14. Origineel Vincennes A 320, 466 3 = A 337, 199.
15. Origineel Vincennes A 333, 80.