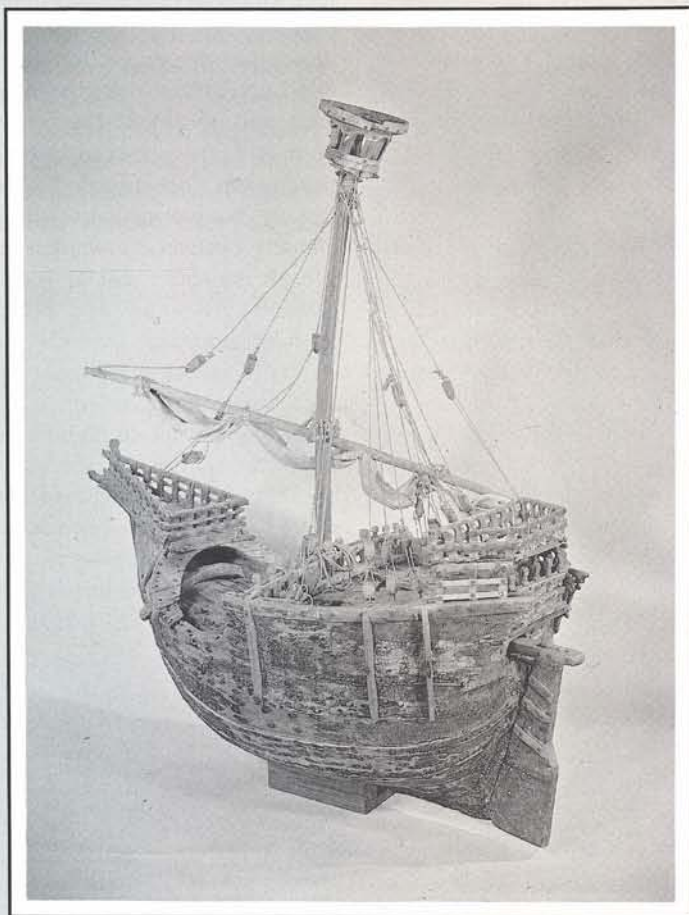


De oorspronkelijke functie van scheepsmodellen



Het Scheepvaart Museum te Amsterdam en het Maritiem Museum te Rotterdam organiseerden samen een tentoonstelling over scheepsmodellen en het doel waarvoor die ooit zijn vervaardigd.

Zij deden dit om antwoord te geven op de door museum-bezoekers zo veel gestelde vragen: „Waar komen al die modellen vandaan” en „Waar zijn ze voor gemaakt”. Beide musea hebben wel eens overwogen om ieder, in hun introductieruimte, door middel van een aparte opstelling of als onderdeel van een klankbeeld iets over dit onderwerp mede te delen. Daartegen bestaan echter praktische bezwaren met als voornaamste dat op bovenstaande vragen geen eenduidig antwoord kan worden gegeven. Dat komt - en de hier besproken tentoonstelling maakt dat duidelijk - omdat er wel twintig verschillende oogmerken bestaan waarmee modellen zijn gebouwd. Bovendien is van lang niet alle modellen het oorspronkelijk doel en gebruik met zekerheid bekend.

Onderzoek hiernaar wordt bemoeilijkt door de omstandigheid dat van de meeste oude scheepsmodellen de herkomst en maker niet meer zijn na te gaan. En wat tenslotte de zaak nog verder compliceert is dat van lang niet elk model het gebruik constant is geweest.

Menig **kerkscheepje** kwam in de 19e eeuw terecht in een encyclopedische verzameling om daar - al of niet verbouwd - een bepaald scheepstype te vertegenwoordigen.

Veel **halfmodellen** die op de werf dienden om voor een te bouwen schip de huidgangen te tekenen, zijn later overgeschilderd, van een opbouw voorzien en soms zelfs op een spiegel gemonteerd om als sierstuk te dienen op een werf- of rederijkantoor. Heel wat **speelgoedscheepjes** - ooit gemaakt door schippers voor hun kinderen - zijn via opkopers, antiekhandel en particuliere verzamelaars uiteindelijk in musea terecht gekomen en spelen daar nu hun rol in de uitbeelding van de vroegere binnenvaart.

De tentoonstelling „**Modellenparade**” richt zich geheel op de eerste functie, dus het doel waarvoor het model is gebouwd. Daarbij hebben de samenstellers zich bovendien beperkt tot de driedimensionale voorstellingen die in de eerste plaats een schip of een scheepstype vertegenwoordigen en niet primair een andere functie hebben. Allerlei gebruiksvoorwerpen die om decoratieve of soortgelijke redenen de vorm van een schip is gegeven, zoals sommige wierookvaten, spaarpotten, windwijzers e.d., voorwerpen dus die ook hadden kunnen functioneren als zij een andere vorm hadden gekregen, behoren niet tot het onderwerp van deze tentoonstelling en dus ook niet van dit artikel.

De indeling

De systematische indeling van scheepsmodellen in categorieën is altijd enig-

zins arbitrair. De maritiem historicus S. P. l'Honoré Naber wees in een artikel in *De Zee* van oktober 1924 op de grote tweedeling tussen „modellen tot schepen” en „modellen naar schepen”. Hij bedoelde hiermee respectievelijk de modellen die moe(s)ten bijdragen tot de vaststelling van vorm en/of constructie van een schip en - in tegenstelling daarmee - de kleine driedimensionale weergaven van reeds bestaande schepen of scheepstypen.

Oorspronkelijk werd deze laatste categorie in het geheel niet met het woord „model” aangeduid, terecht, want deze miniatuurscheepjes hadden niet model gestaan voor een te bouwen schip. Men kende in de 17e eeuw dan ook niet huidige aanduidingen als „kerkmodel”, „hangmodel” of „vijvermodel” doch sprak van „scheepken”, „pronkschipken”, of naar het type „buysie”, Portugaelsche barck, „fregattie”, e.d. Het zich uitbreiden van de betekenis van het woord „model” van de eerste naar de tweede soort miniatuurscheepjes houdt verband met het destijds in toenemende mate aanpassen en gebruiken van „echte” modellen voor sierdoeleinden.

Voor de samenstelling van de tentoonstelling werd aanvankelijk ook aan Nabers grote tweedeling gedacht. Het bleek echter al spoedig dat er van de eerste groep veel minder subsoorten zijn dan van de tweede. Daarom is besloten tot een indeling in vier ongeveer even grote groepen die als titels kregen: „Voor de Heiligen en het Hiernamaals”, „Voor Sier en Spel”, „Voor een Beter Begrip” en „Voor Onderzoek en Ontwerp”.

Voor de Heiligen en het Hiernamaals

Onder deze titel zijn de goden-, graf-, processie- en votiefscheepjes samengevat. Van Beylen gebruikt in de *Maritieme Encyclopedie* (1972) de verzamelnaam „godsdiensstige modellen”. Behalve een enkel exemplaar uit Mesopotamië komen de oudste in grote meerderheid uit Egypte. De levensader van dat land was de Nijl, niet slechts als leverancier van water voor de bevoeiing van gecultiveerde gronden doch ook als verbindingsweg. De

**Tekst: H. Hazelhof
Roelfzema**

stroom maakte het mogelijk van zuid naar noord te varen terwijl de overheersende noordenwinden schepen onder zeil in staat stelden het traject in omgekeerde richting af te leggen. Het schip was zo essentieel voor de Egyptische staat en samenleving dat de bewoners dit vervoermiddel ook voor het hiernamaals en voor hun goden onontbeerlijk achtten.

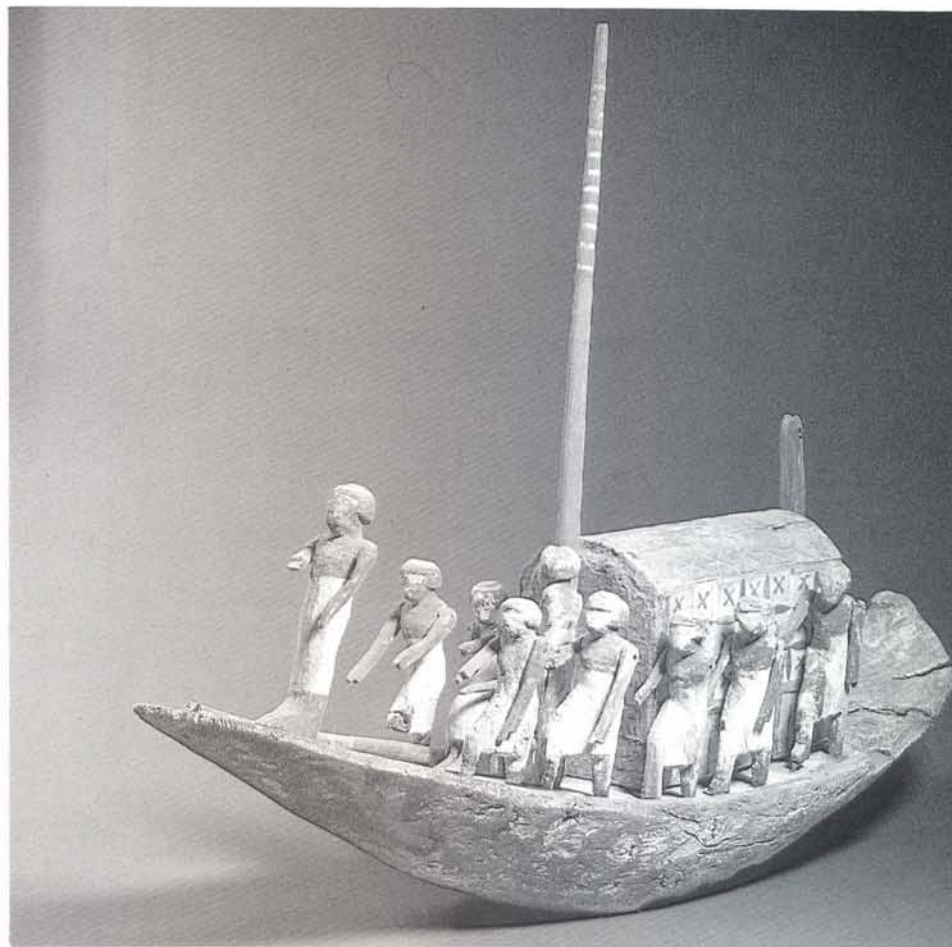
Het oorspronkelijke Nijlvaartuig was - zo wordt algemeen aangenomen - samengesteld uit gebundeld papyrusriet (Men vergelijk het „biezen kistje” van de jonge Mozes). Dat gaf lichte bootjes die - zo nodig - langs een waterval of gevaarlijke stroomversnelling gedragen konden worden. Tegen het binnendringen van het water in de stengels werden

Grafscheepje van Djehoetyep, El-Bersheh, ca. 1900 v. Chr. Rijksmuseum voor Oudheden, Leiden.

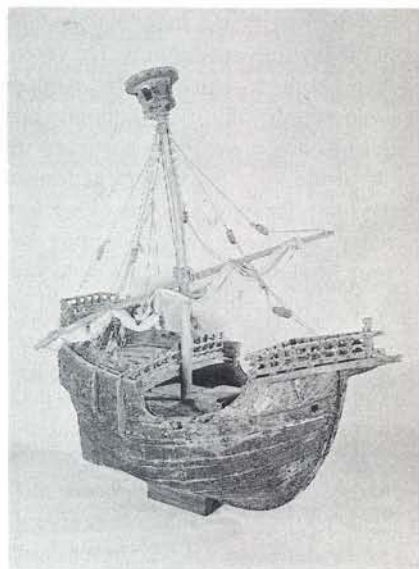
de bundels aan de voor- en achterzijde van de romp opgebogen en met een kap afgedekt. De uit deze constructie ontstane vorm werd de traditionele, die later min of meer werd gevolgd bij de bouw van houten Nijlschepen.

De klassieke vorm bleef uiteraard eveneens bestaan in de voorstelling van de schepen der goden. In tempels werden bootvormige draagbaren gebruikt voor godenbeelden. Daarvan zijn er geen bewaard gebleven doch zij zijn bekend van afbeeldingen. Wel bewaard zijn de bootvormige voetstukjes van kleinere beelden die werden opgedragen als dankoffer aan de god die een bede had verhoord. Het zijn meestal bronzen gietstukjes van globale vorm en in het geheel niet uitgewerkt.

Dat summiere, gestyleerde ziet men overigens ook bij de houten, bootvormige voetstukken van veel voorouderbeelden uit Indonesische en Melanesische eilandgebieden. Van modellen kan men hier niet spreken. Anders staat het - en wij keren daarmee terug naar Egypte - met de veel gedetailleerdere



grafscheepjes die met de overledenen werden bijgezet. Door middel van magie stonden zij de dode in het hierna maals ter beschikking. Zij zijn een enkele keer van goud of zilver, dikwijls van ivoor of van aardewerk, doch meestal gewoon van hout en vallen dan duidelijk onder hetgeen we thans onder scheepsmodellen verstaan. Dat er thans nog honderden exemplaren bestaan is te danken aan de lang hermetisch gesloten gebleven graven en aan het voor conservering gunstige klimaat. Ongedierte en schimmels hebben geen



Model van een nao afkomstig uit de kapel van Mataró (bij Barcelona), ca. 1500. Collectie Maritiem Museum „Prins Hendrik”, Rotterdam. Maaksel, herkomst en overlevering hebben bij diverse deskundigen geleid tot de aanname dat het hier een votiefmodel betreft. Het is tevens het oudste scheepsmodel uit de periode der ontdekkingen.

kans gekregen terwijl het hout evenmin geheel is uitgedroogd.

Bij de faraograven zijn ook wel echte schepen gevonden, gedeeltelijk gedemonteerd.

Het waterpercentage in het cederhout van het in 1954 gevonden schip van Cheops was 10 %, dat is 2 % minder dan normaal scheepstimmerhout in Egypte (Björn Landström „Ships of the Pharaohs”). Of dat schip gebruikt is voor het vervoer van het lijk staat niet vast. Wel zijn er miniatuur grafscheepjes bekend waarop een mum-



Het plaatsen van een votiefscheepje bij een beeld van O.L.V. Olieverfschilderij door Henry Royce, ca. 1895. Musée des Beaux-Arts, Quimper.

miekist is opgebaard. Hier wordt dus misschien een begrafenisschip voorgesteld of - wat waarschijnlijker is - een zielschip voor de reis naar het hierna maals.

De bedoeling van de diverse grafscheepjes is niet altijd geheel duidelijk. Er zijn staatsievaartuigen bij doch ook eenvoudige vis- of jachtbootjes. Kenmerkend is vooral ook het dikwijls voorkomen van in hout gesneden opvarenden, meestal roeiers. In Nederlandse scheepvaartmusea, die immers de Nederlandse maritieme erfenis bewaren en tonen, komen Egyptische grafscheepjes niet voor. Voor „Model-lenparade” is er dan ook een geleend van het Rijksmuseum voor Oudheden in Leiden.

Ook uit Griekenland en het Romeinse keizerrijk zijn miniatuurscheepjes bekend, echter uitsluitend in aardewerk en brons. Evenals bij de Egyptische exemplaren is niet altijd duidelijk of het nu om grafgiften, offerandes of om attributen voor bepaalde ceremonies gaat. De meeste ziet men tegenwoordig als „ex-voto”, dus geofferd ingevolge een gelofte. Als zodanig beschouwen deskundigen ook de met goudfolie beklede scheepjes uit de bronstijd, gevonden in Noord Jutland. Uit de periode van de grote landverhuizingen en uit de vroege middeleeuwen zijn geen aanwijzingen gekomen van votiefgeschenken in de vorm van verkleinde voorstellingen van vaartuigen. Michel Mollat noemt in „Les ex-voto marins du Ponant” als vroegst bekende voorbeeld uit de Christelijke wereld de schenking van een zilveren „nef” (vgl. latijn: navis en Frans: navire) door de koningin

van Frankrijk (echtgenote van Lodewijk IX) na een gelofte gedurende een storm bij Cyprus, terugkerend uit het Heilige Land.

Zilveren votiefgeschenken kwamen ook in ons land voor. Door J. M. G. van der Poel wordt in dienst recente boek „**Scheepsmodellen in Nederlandse kerken**” gewezen op vermeldingen in mirakelboeken van koggen in zilver en in was met als oudste een „wasschen scip” uit 1459. Het betreft waarschijnlijk vrij simpele wassen beeldjes en zilveren plaquettes zoals ook uit later tijden bekend zijn. Houten modellen vond Van der Poel in deze geschriften nergens vermeld. Hij ziet de thans nog bestaande siermodellen in Nederlandse kerken dan ook meer als voortgekomen uit gildescheepjes dan uit de ex-voto traditie.

Voor echte geloftescheepjes moet men meer naar het zuiden. Men kan echter ook in Vlaanderen en Frankrijk bij vele als zodanig beschouwde votiefmodellen nu en dan wel een vraagteken zetten. Een der oorzaken van de onzekerheid over deze stukken is dat zij vrijwel nooit gemerkt zijn met de namen der aanbidders of met het woord „Vo(t)-to”, of met de veel gebruikte afkorting V.F.G.A. (Votum Fecit Gratiam Accipit). Dat is geheel anders bij de - eveneens in zuidelijke landen - veel voorkomende votiefschilderijtjes. Zij brengen het ogenblik van gevaar waarop de hulp van een heilige werd ingeroepen duidelijk in beeld en vermelden meestal ook namen en data. De makers zijn dan ook geen ongeletterde vissers of schippers maar plaatselijke kunstenaars die werkten in opdracht. Hun produkten kwamen goed gedocumenteerd in de kerk te hangen.

De omstandigheden waaronder gelofte en gift tot stand kwamen vraagt hier wel enige toelichting. De risico's van

de vaart ter zee waren het tienvormige van nu. In absolute zin en nuchter beschouwd was dat misschien niet eens zo erg hoog, in elk geval lager dan het als soldaat ten oorlog trekken doch anderzijds veel hoger dan bv. het werken in de mijnen. Het was echter voor de kustbevolking een voortdurend en niet weg te denken verschijnsel waar men generatie na generatie mee leefde. Een jaar zonder slachtoffers kwam niet voor. Bij de Verre Visserij, zoals die op de Grote Banken, keerden jaarlijks enkele tientallen niet terug. Daarnaast speelden nog andere gevoelsfactoren dan wij nu kennen. De mens bevond zich op de onmetelijke zee zonder communicatie met de wal eenzamer en hulpelozer. Hij onderging ook de angst te sterven zonder de laatste sacramenten en zonder christelijke begafenis.

Vanuit zijn intieme ervaring met zijn schip en de omringende elementen wist hij wanneer een toestand was ontstaan die hij niet meer aankon en waarin alleen bovenaardse krachten hem nog konden helpen. Dat was het ogenblik waarop hij hulp inriep, niet van God, zelfs niet van de Zoon doch van Onze Lieve Vrouwe of een goede Heilige die misschien voor hem eenvoudig mens, zou willen interveniëren. Een veel voorgekomen situatie is die van het verdaagd raken op lager wal met schade aan tuig en geankerd voor open kluizen. Als de kabels tot het uiterste zijn uitgevierd en de ankers blijven krabben staan de opvarenden verder machteloos. De schipper roept een heilige met reputatie aan. Hij belooft zijn anker te offeren of zelfs zijn grootzeil als dat hem nu vrij kan zeilen. De bemanningsleden stemmen in. Zij zullen een deel van hun loon afstaan om de kosten op te vangen.

Indien dan plotseling het anker grond vindt of de wind iets afneemt

zodat zeil gemaakt kan worden dan wordt deze gunstige wending van het lot als een wonder ervaren. De schipper en de gezellen hebben samen het doodsgevaar en de verlossing beleefd. Zij gaan samen ter kerke om de gelofte in te lossen, veelal barvoets en in het oliegoed dat zij tijdens de noodsituatie droegen. Met zich torsen zij het anker of het zeil. Zulke zware uitrustingsstukken zijn voor een parochiekerk wat onpraktische attributen en de schipper kan het slecht missen. Veelal wordt het verruild voor een donatie van gelijke waarde of een speciaal gemaakt votiefgeschenk. Voor de plaatselijke gemeenschap is de hele manifestatie een belangrijke gebeurtenis. De geredden getuigen ermee van het wonder en van hun devotie. Er is behoefte aan een blijvend en zichtbaar bewijs en dit is de grond voor het votiefschilderij of het votiefscheepje. De schenking kan uit een voorwerp én een bedrag bestaan. Mollat noemt in „Ex-voto marins dans le Monde” een voorbeeld uit Italië van een model en 50 lire voor de mis ter gelegenheid van de aanbidding. Slechts weinig votiefscheepjes zijn door een inscriptie duidelijk gekoppeld aan een gebeurtenis. Sommige zijn ook niet echt votief doch „commémoratif” (Mollat) of „gedachtenisscheepjes” (Van Beylen), dat wil zeggen ter dankbare herdenking aan een narrow escape, een glorieus wapenfeit, een succesvolle reis, of gewoon omdat de schenker blij is dat het allemaal achter de rug is en goed afgelopen. Een mooi voorbeeld is een model in de kerk van Barcarès met het opschrift: „... Dix mois de misère et de souffrance ...”. In sommige kerken werden en worden de votiefmodellen jaarlijks eenmaal meegedragen in een processie. Niet elk „processiemodel” is echter votief. Ook andere modellen, zelfs van niet-kerkelijke instellingen, zoals zeemanscolleges, maken deel uit van de stoet. In Franse kustplaatsen als Honfleur is het karakter van dergelijke festiviteiten tegenwoordig meer folkloristisch/toeristisch dan religieus. Wij komen hier bij de betekenis van het „gewone” optochtmodel, het gildemodel, e.d. zoals ook in onze streken bekend. Zij worden behandeld in een volgend artikel.



Een vissersfamilie brengt een model van een logger naar de parochiekerk van Hennequeville (bij Trouville). Olieverfschilderij door Ulysse Butin, ca. 1879. Musée des Beaux-Arts, Lille.