

De oorspronkelijke functie van scheepsmodellen

„Voor een beter begrip” | Deel 4

door H. Hazelhoff Roelfzema

In dit vierde artikel worden de scheepsmodellen behandeld die gemaakt zijn om iets uit te leggen, te verduidelijken. In de expositie die aanleiding is geworden tot deze verhandeling waren zij samen gegroepeerd onder de titel „Voor een Beter Begrip”. Het betreft een vrij brede categorie, die daarom was onderverdeeld in twee hoofdgroepen en vier subgroepen volgens onderstaand schema. Zoals in de inleiding van het eerste artikel uiteengezet, is elke indeling enigszins arbitrair, al was het alleen maar omdat modellen soms meerdere doelen dienen. Ook bij enkele van de hieronder te beschrijven voorbeelden zal dat blijken.

Voor een Beter Begrip

Tot Voorbeeld en Verklaring
Documentaire Onderwijsmodellen
modellen

Voor Vertoon en Verkoop
Wervende Tentoonstellings-
modellen modellen

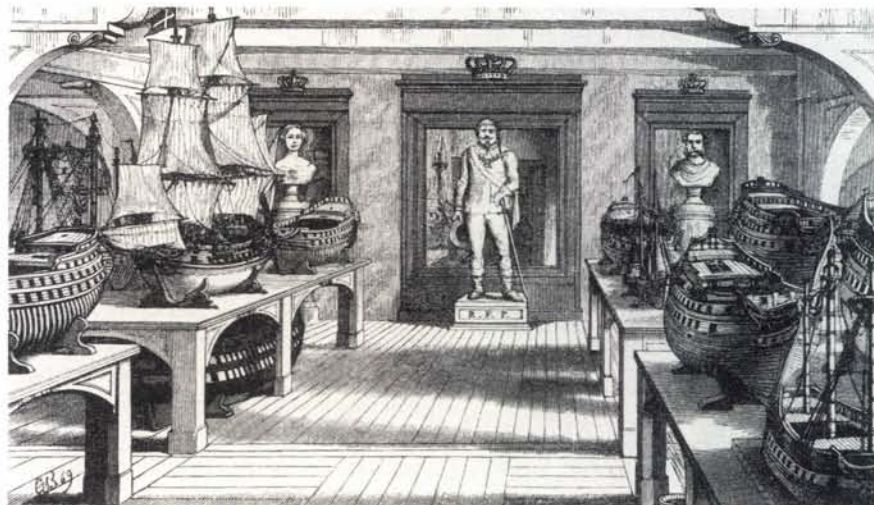
Tot Voorbeeld en Verklaring

Tot deze groep behoren de modellen voor onderwijsdoeleinden en die waarin bepaalde vormen en constructies zijn vastgelegd als documentatie. Deze tweede soort is de oudste en zal daarom het eerst worden behandeld. De bekendste verschijningsvorm is het *admiraliteitsmodel*, een woord dat afkomstig is van het Engelse *Admiralty model* of *Navy Board model*. Het zijn de modellen die op werven - meestal admiraliteitswerven - werden vervaardigd en bewaard in modellenkamers om als voorbeeld, vastlegging of ter vergelijking te dienen.

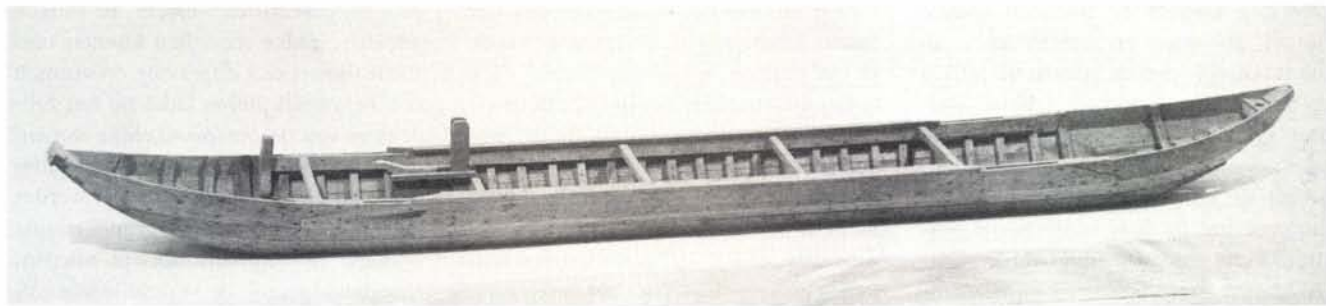
De wijd verbreide veronderstelling dat het hier om ontwerpmodellen zou gaan moet - in het algemeen gesproken - als onjuist bestempeld worden. Ontwerpmodellen werden niet zo mooi afgewerkt. Zij werden veelvuldig gewijzigd of vervangen door volgende versies. Met „admiraliteitsmodellen” worden echter juist aangeduid de prachtige rompmodellen, gebouwd op spant, van palm-, buks- en perenhout.

Veelal zijn van de huid alleen de kim- en berghoutgangen aangebracht zodat het spantwerk te zien is. De grote meerderheid is ongetuigd want het gaat om de romp. Het zijn de mooist gemaakte modellen die wij nu nog kennen en zij behoren tot de kostbaarste verzamelobjecten. Dat waren zij in hun eigen tijd reeds want menig admiraliteitsfunctionaris liet er wel eens een voor zichzelf maken. Toch is het woord

„admiraliteitsmodel” niet geheel juist. Het waren niet de admiraliteiten die dit modeltype hebben geïnitieerd, doch de scheepsbouwmeesters. De oudste vermeldingen zijn uit de memoires van Phineas Pett en betreffen de jaren rond 1600. Bekend in de geschiedenis zijn ook de modellen van zijn zoon Peter Pett, welke door laatstgenoemde in 1667 uit Chatham zijn geëvacueerd toen de Nederlandse vloot de Medway opzeilde. Hij werd hiervoor door de Admiraliteitsraad ter verantwoording geroepen. Men verweet hem dat hij niet meer tijd en aandacht had besteed aan het verder stroomopwaarts brengen van de echte schepen. Pett gaf als zijn mening dat de Nederlanders meer voordeel zouden hebben gehad van zijn modellen dan van de bij Chatham opgelegde schepen, een opmerking die met hoongelach werd beantwoord. Pas tegen het eind van de 17e eeuw gaf de overheid zelf opdracht tot het vervaardigen en bewaren van scheepsmodellen, het eerst in Frankrijk waar Colbert in 1678 voorschreef dat „modèles en petit” zich in elk marine-arsenaal moeten bevinden „... pour les mesures et



Kijkje in de modellenkamer van de marinewerf te Kopenhagen. Gravure naar een tekening van E. J. Jørgensen, 1869.



proportions". Deze maatregel moest meer eenheid brengen in de bouw van oorlogsschepen die binnen hun klasse - zelfs met voorgeschreven hoofdafmetingen - onderling teveel verschilden.

In Nederland werd pas in 1817 een officiële marine-modellencollectie ingesteld „tot betere kennis en behandeling der dagelijks bij dit ministerie (van Marine) voorkomende onderwerpen". De eerste stukken kwamen ongetwijfeld uit de verzamelingen van de admiraliteitswerven, grote bedrijven waar zulk een specialisatie als fijne modelbouw kon ontstaan en floreren zonder dat het als verlies van arbeidsuren werd gevoeld. De vervaardigers hadden zich ontwikkeld tot professionele modelbouwers, met een vaardigheid vergelijkbaar met die van instrumentmakers en met speciaal gereedschap. Hun producten tonen een duidelijk verschil met die van modellenvervaardigers die eigenlijk een ander vak hadden zoals mal-, blok-, of pompmakers. Laatstbedoelde modellen zijn wat grover, meestal ook op grotere schaal gebouwd en hebben een minder „klinisch" karakter.

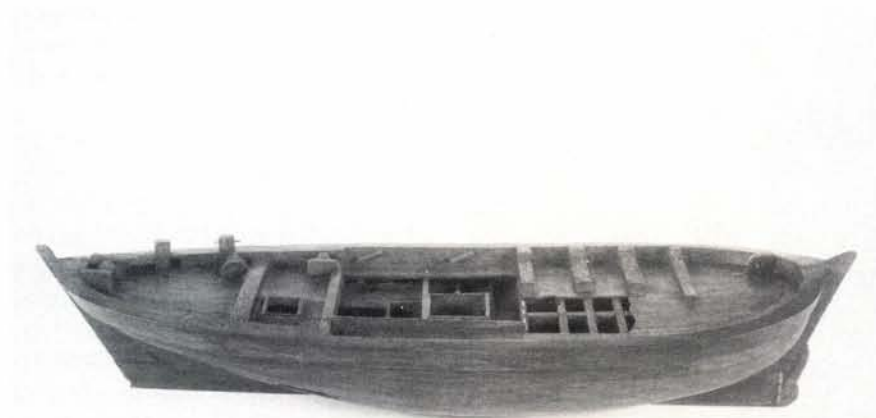
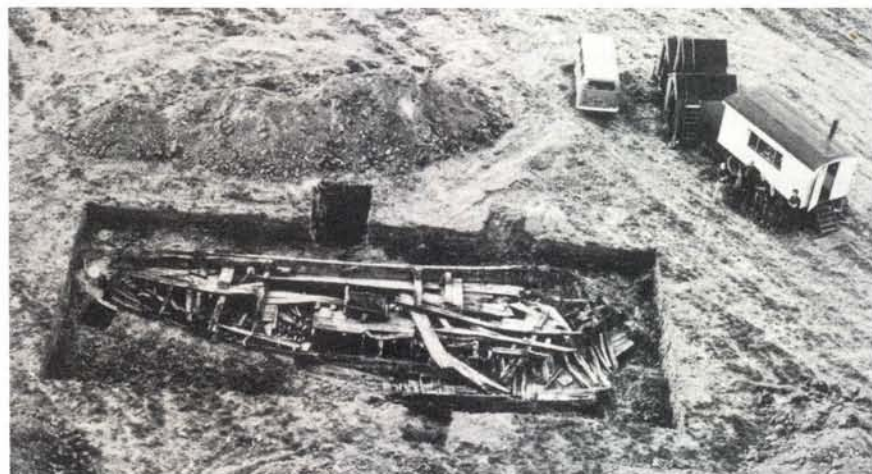
Documentair model van een spitsbek, een 19e eeuwse vaartuig van de Boven-Maas. Collectie Nederlands Scheepvaart Museum.

Ze zijn veelal geheel of gedeeltelijk geschilderd en vrijwel altijd getuigd. Ook zij zijn wel gebruikt „voor een beter begrip". In het Nederlands Scheepvaart Museum bevindt zich zulk een model van een fregatgetuigd schip, welk model in 1729 op een verkoping werd ver-

worven door de Commercie Compagnie in Middelburg om tijdens vergaderingen van de directeuren in voorkomende gevallen „... te connen sien ende aangewezen werden alle requisiten behorende tot een schip ende gebruiken van yder van dien...".

Overigens bleef het professioneel vervaardigde model niet beperkt tot marinewerven. Ook bij sommige - veelal

Luchtfoto van opgraving U 86 met het wrak van een waterschip uit ca. 1600. Waterschepen waren vaartuigen met een bun en ingericht voor het vissen met een sleepnet. Zij werden in later eeuwen ook gebruikt voor het slepen van scheepskamelen.



Reconstructiemodel van een waterschip uit ca. 1600. Het model werd in 1973 samengesteld door S. de Jong aan de hand van resten, aangetroffen bij opgraving U 86 in Oostelijk Flevoland.

nabijgelegen - particuliere werven kwamen zij in zwang. Dat laatste blijkt duidelijk uit de 19e eeuwse modellen, afkomstig van de werven van Meijjes en Duyts. Zij tonen meer details dan nodig voor het scheepsbouwbedrijf en zijn soms op een kleinere schaal dan praktisch. Dit zijn tekenen dat opdrachtgever en maker half aan het liefhebben zijn, dat zij werken aan de verdere uitbreiding van de collectie van de scheepsbouwmeester, de modellenkamer die soms het karakter van een kunstkamer kreeg. Dit soort modellen werd ook ingezonden op internationale nijverheidstentoonstellingen.

Daarmee hadden zij dan een andere functie gekregen en behoorden - althans tijdelijk - tot de later in dit artikel te behandelen categorie „Voor Vertoon en Verkoop”. Overigens, om de admiraliteitsmodellen hier af te ronden, is met de komst van de moderne bedrijfsvoering de fijne modelbouw omstreeks de eeuwwisseling verdwenen. De Marine ontvangt van de particuliere werven waar zij tegenwoordig haar schepen laat bouwen nog steeds scheepsmodellen, doch deze zijn normaliter vervaardigd door particuliere bouwers of door modelbouw-ateliers waar op meer industriële wijze wordt gewerkt, dikwijls met gestandaardiseerde onderdelen en zeker niet meer op zichtafstand van de bouwheer, noch onder de kritische blikken van de betrokken scheepsbouwers.

Admiraliteitsmodellen waren een vastlegging van vorm en/of constructie van gebouwde en nog te bouwen schepen. Er zijn echter ook vastleggingen in modelvorm gemaakt van schepen die op het punt stonden te verdwijnen. In de musea worden zij wel geklasseerd als *documentaire modellen* (dus dezelfde aanduiding als waarmee in de inleiding van dit artikel een grotere groep, die ook de admiraliteitsmodellen omvat, wordt bedoeld) en zij bevinden zich meestal in de studiecollectie. Voorbeelden in het Nederlands Scheepvaart Museum zijn de modellen die G. W. C.

Crone in 1918 liet maken van een der laatste Dorstense aken en van een toen in Tiel gesloopt wordende „keen”. Een ander voorbeeld is het in 1822 door G. J. Glavimans vervaardigde model van een in Noord Brabant opgegraven wrak van een middeleeuws vaartuig. Nauw hieraan verwant zijn de *reconstructie-modellen*, d.w.z. de modellen van volledige scheepsrompen, gemaakt naar de gegevens die wrakken en soms - in combinatie daarmee - andere bronnen opleveren. Hier is dus niet slechts uitgebeeld wat waargenomen is doch ook wat de maker uit bijvondsten, losse wrakstukken, resten van houtverbindingen, doch ook wel oude afbeeldin-

Miniatuur waterlijnmodelletjes van Britse slagschepen en kruisers, tijdens instructie van Duitse oorlogspiloten in 1941.



Tuigmodel bij de opleiding van leerling-loodsen. Anoniem schilderij uit ca. 1865 in het Altonaer Museum.



gen of geschriften, meent te mogen afleiden. Zulke modellen kunnen ontstaan tijdens een opgraving en vormen een belangrijk hulpmiddel bij het ontdekken van de oorspronkelijke samenstelling van het schip. Voor expositiedoeleinden gaat men nog wel verder door bijvoorbeeld een veronderstelde opbouw of tuigvorm toe te voegen. Voorbeelden zijn de verschillende modellen die bestaan van het „Utrechtse schip”, de „Bremer kogge”, de „Kalmarboot”, e.d. Zulke schepen worden daarmee beter voorstelbaar voor de gemiddelde bezoeker. Zij mogen uiteraard nooit gezien worden als een geheel betrouwbare weergave al dienen zij nog wel „ter verklaring”, meestal van wrakstukken, en behoren dientengevolge tot de hier besproken modelgroep.

Eveneens verklarend zijn de *onderwijs- of instructiemodellen*. Het meest bekend is wel het *tuigmodel* aan de hand waarvan op zeevaartscholen uitleg werd gegeven van de bevestiging en behandeling van want en zeilen. Om dit mogelijk te maken moet het model van grote schaal zijn, veelal tussen 1 : 20 en 1 : 10. Van de romp is het onderwatergedeelte meestal weggelaten. Bij scheepsbouwlessen werd soms gebruik gemaakt van *constructiemodellen*, die de samenstelling van de houten of stalen romp toonden. Ook voor andere onderdelen van het scheepsbouwwerk zijn naar behoefte modellen gemaakt. Zo bevindt zich in het Nederlands Scheepvaart Museum een drietal bijeenhorende modellen die respectievelijk de tekenspanen, waterlijnen en verticalen tonen, de doorsnijdingen die te zien zijn op het getekend lijnenplan van een schip doch die voor de beginner pas met een driedimensionaal beeld goed duidelijk worden.

De hiervoor besproken onderwijsmodellen zijn eenlingen, „custombuilt” naar behoefte van de school of de instructeur. Anders is het gesteld met de *miniatuur waterlijnmodellen* (schaal 1 : 1000 tot 1 : 1250) die gebruikt werden bij lessen in tactiek, uitwijkmanoeuvres en scheepsherkenning. Vooral de van lood gegoten scheepjes waarmee op tafelbladen allerlei situaties konden worden uitgebeeld, waren reeds in de jaren dertig van onze eeuw



Demonstratiemodel gebruikt bij fondsenwerving voor de zelfrichtende motorreddingboot Insulinde tijdens een propagandatentoonstelling in het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, 1924.

gewilde verzamelobjecten. Zij waren bij het publiek bekend geworden door gebruik op allerlei tentoonstellingen met als eerste (voor zover de schrijver bekend) de United Services Exhibition



Tentoonstellingsmodellen die de produkten (hier rivierschepen) van de Oostduitse staatswerven aanprijzen.

in Earls Court in 1913. Het ontstaan van dit modeltype ligt in het schemer van het verleden verborgen doch de overlevering wil dat zij het eerst zijn gemaakt, waarschijnlijk van hout en nog in primitieve vorm, toen aan het eind van de 18e eeuw de tactiek van in linie strijdende oorlogsvloten het onderwerp werd van veel voorstudie. Zonder twijfel zal de serieuze tactische oefening en het minder ernstige spel (de Engelsen noemen beide „war games”) zich al gauw naast elkaar ontwikkeld hebben.

Negentiende eeuwse tinnen oorlogsscheepjes, gegoten als tinnen soldaatjes, wijzen daarop. Ook is bekend dat in 1900 de Czarewitsch de gehele Russische vloot in miniatuurscheepjes ten geschenke kreeg. Evenzeer half spel en

half ernst waren in de latere jaren dertig de Duitse modelletjes van het merk Viking. Hun verspreiding onder de jeugd werd gestimuleerd door de overheid om belangstelling voor de Kriegsmarine te wekken. Wij komen hiermee terecht bij de „wervende modellen”, behorend tot de volgende te bespreken hoofdgroep „Voor Vertoon en Verkoop”.

Voor Vertoon en Verkoop

Over miniatuur oorlogsschepen als wervende modellen is hierboven reeds iets vermeld. Op de tentoonstelling in Rotterdam en Amsterdam was deze categorie ook vertegenwoordigd door een groot (1 : 50) maquette-achtig model van de torpedobootjager Hr. Ms. Van Galen, die in de meidagen van 1940 op de Nieuwe Waterweg door Duitse luchtaanvallen verloren ging. Het model werd later in dat jaar in Nederlandsch-Indië gemaakt om te dienen bij een geldinzameling voor een nieuwe Van Galen. Ook de bijbehorende affiche en een van de verkochte collectiespeldjes waren op de expositie aanwezig. Wervende modellen („propagerende modellen”) heten ze in de Maritieme Encyclopedie en misschien is dat een duidelijker term) werden vroeger ook veel gebruikt om nieuwe vindingen aan de man te brengen. De eerste ontwerpers van stoomboten, onderzeeboten, e.d. reisden dikwijls met een model naar potentiële klanten

of kapitaalverschaffers. Deze modellen zijn overigens verwant aan de eerdergenoemde constructiemodellen.

De modellen van passagiersschepen in de etalages van reisbureaus, zoals dat vooral in de jaren dertig veel voorkwam, hadden eveneens een wervend doel. Zij maakten reclame voor overtochten met een bepaalde maatschappij en een bepaald schip. Hieraan verwant en soms identiek zijn de rederijmodellen zoals die stonden opgesteld in de gangen van de grote rederijkantoren.

Op tentoonstellingen als Europoort ziet men de produkten van verschillende werven in modelvorm. Dat zijn wervende maar dikwijls tevens *tentoonstellingsmodellen*.

Vooraf vroeger gingen naar nijverheidstentoonstellingen niet slechts modellen die een bepaald scheepstype moesten aanprijzen doch ook modellen die - meer in het algemeen - glans moesten geven aan de Nederlandse scheepsbouw als industrie.

Dan ging het gewoon om mooie modellen die kijkers moesten trekken en bewondering oogsten. De commissie die een opstelling moest ontwerpen en organiseren leende dan wat spectaculaire stukken, zelfs uit de Modellenkamer van de Marine. Ook de indrukwekkende modellen van de Harlinger scheepsbouwer Alta zijn zo op tentoonstellingen in het buitenland geweest. Thans behoren twee van Alta's modellen tot de collectie van het Nederlands Scheepvaart Museum. Het zijn museumstukken doch nog geen *museummodellen*. Tot deze laatste hier te behandelen categorie behoren de scheepsmodellen die in opdracht van een museum gemaakt zijn. Idealiter verenigen zij in zich de explicatieve functie met de esthetische waarde. Getracht wordt om de werking zowel als de schoonheid van het uitgebeelde schip te laten zien. Een eenvoudig voorbeeld is het model van de garnalenkotter WR 25, die zowel het na de oorlog snel opkomende boomkortuig illustreert als de harmonische lijnen van de volwassen geworden viskotter-romp.

Met de scheepsmodellen die gebouwd zijn voor opstelling in een museum, en dus voor verklaring zowel als vertoon, wordt dit hoofdstuk en daarmee deze artikelenserie afgesloten.