

SCHEEPSMODELLEN.

De vervaardiging van scheepsmodellen is vermoedelijk wel zoo oud als de menschheid. In de Egyptische koningsgraven zijn er verschillende gevonden, die van duizenden jaren vóór het begin onzer jaartelling dateeren, opgravingen op Cyprus en in het oude Carthago hebben er uit den Romeinschen tijd aan het licht gebracht en niet minder oud zijn de drie kleine gouden sloopjes, die bij afgraving van het veen in Jutland voor den dag zijn gekomen en thans te Kopenhagen worden bewaard. Over het algemeen primitief van maaksel, zijn zij wel bijna altijd vervaardigd met een religieus doel en ook in de zeevarende streken van West-Europa zijn al zeer spoedig in de kerken scheepsmodellen opgehangen, hetzij als dankoffer voor behouden thuiskomst na gevaarvolle vaart, dan wel om met het model bescherming op zee van den Allerhoogste af te smeeken. Van dergelijke ex-voto modellen zijn er vele bewaard gebleven en het oudst bekende is tot nu toe het Spaansche model uit den aanvang der 15e eeuw, dat eenige jaren geleden in een kerk in Spanje werd ontdekt en sindsdien zijn weg naar ons land heeft gevonden. Deze kerkmodellen, meestal het werk van een eenvoudig zeeman, die bij de vervaardiging uitsluitend op de gevoeligheid van eigen oog was aangewezen, munten gewoonlijk niet uit door nauwkeurigheid van uitvoering, maar toch zijn er, die door juistheid van lijnen en verhoudingen een behoorlijk beeld geven van het schip dat zij moeten voorstellen en die ons door hun schoonheid kunnen bekoren. Tot deze kan het 17e eeuwse pinasmodel worden gerekend, dat door den vorigen eigenaar in een Noord Hollandsche kerk werd aangetroffen en hierachter op plaat 4 is opgenomen.

Het is eerst de 17e eeuw, die ons stukken heeft nagelaten, waarvan alle onderdeelen door vakkundige hand op dezelfde schaal zijn vervaardigd en welke dan ook met recht een nauwkeurige verkleinde uitgave van het voorgestelde vaartuig kunnen worden genoemd. Waaraan het ontstaan dier fraaie werkstukken moet worden toegeschreven, is niet dadelijk met zekerheid te zeggen, maar vermoedelijk is de oorzaak zoowel te zoeken in een meer algemeene belangstelling voor scheepsmodellen als in overwegingen van practischen aard, welke de scheepsbouwers ertoe brachten ook op de werven de vervaardiging ter hand te nemen.

Uit Engeland althans weten wij met zekerheid dat daar in de tweede helft der 17e eeuw reeds bepaalde verzamelingen van scheepsmodellen bestonden. Bekend is die van den hertog van York, den lateren Jacobus II, en het vermaarde dagboek van Samuel Pepys doet ons zien, met hoeveel liefde ook deze zijn verzameling modellen bijeenbracht. Dat voorts de Ruyter in 1660 bij zijn bezoek aan Kopenhagen in zijn dagboek speciaal melding maakt van het mooie ivoren model dat hij er toen in 's Konings „Kunstkamer” te zien kreeg en dat ook thans nog op het slot Rosenborg wordt bewaard, mag bij een zeeman misschien voor de hand liggen, maar minder vanzelfsprekend is het dan toch, dat scheepsmodellen zoowel in de zeventiende als in de achttiende eeuw herhaaldelijk als geschenken voor vorsten dienst deden. Ook in onze eigen geschiedenis hebben wij daarvan een voorbeeld, want toen de jonge Prins Willem van Oranje op 16 Mei 1666 in gezelschap van den Keurvorst van Brandenburg een bezoek bracht

aan 's Lands vloot ter reede van Texel, werd hem door de admiraliteit van Amsterdam een fraai scheepsmodel ten geschenke aangeboden. Dergelijke schenkingen zijn eveneens uit de 18e eeuw bekend en zeker stonden ook in dien tijd, toen goed handwerk algemeen werd bewonderd, scheepsmodellen hoog in aanzien. Behalve dat zij in vele „kabinetten” werden aangetroffen, bracht b.v. in het midden der 18e eeuw de bekende Duhamel du Monceau, wiens werk over den scheepsbouw ook een Nederlandsche uitgave beleefde, te Parijs zijn groote verzameling scheepsmodellen bijeen, die reeds toen werd opgesteld in het Louvre en als de voorlooper kan worden beschouwd van de prachtige collectie in het tegenwoordige Musée de Marine. Uit de tweede helft dier eeuw zijn nog verschillende andere verzamelingen bekend, zooals die van den hertog van Orleans en de kleine maar fraaie collectie van 15 modellen, die Lodewijk XVI voor het Trianon deed vervaardigen en waarvan er thans 13 in het Musée de Marine zijn opgenomen. Zelfs trok in den Amerikaanschen vrijheidsoorlog de Fransche mode het scheepsmodel binnen haar sfeer, toen de wijze, waarop het fregat „Belle Poule” zich in een gevecht met Engelsche oorlogsschepen had onderscheiden ¹⁾, aanleiding werd tot de vervaardiging van de coiffure „à la Belle Poule”, waarbij de dames zich op het hoofd het gewicht van een volgetuigd scheepsmodel hadden te getroosten. Volgens overlevering maakte dit kapsel in de uitgaande wereld grooten opgang, zij het dan ook, dat de spraakmakende gemeente de draagsters al spoedig vereenzelvigde met den naam van het schip!

Pleit al het voorgaande voor een wellicht oppervlakkige belangstelling in wijden kring, vast staat dat reeds in de 17e eeuw ook op de werven modellen werden vervaardigd met het bepaalde doel, van de aldaar gebouwde schepen een nauwkeurige afbeelding in miniatuur te bewaren, ten einde daarvan bij den bouw van nieuwe schepen profijt te trekken ²⁾. De bekende scheepsbouwers Pett, die zoovele schepen voor de Engelsche marine bouwden, schijnen daartoe

reeds vroeg te zijn overgegaan en van Peter Pett is bekend, hoe hij in 1667 bij de komst van de Ruyter op de Medway allereerst zijn scheepsmodellen in veiligheid bracht. Daarover later in het Parlement ter verantwoording geroepen, gaf hij ten antwoord, dat het voor den vijand van grooter nut zou zijn geweest de modellen in zijn bezit te krijgen dan enkele schepen te veroveren!

In Frankrijk bepaalde de vooruitziende Colbert, dat van elk der toen in gebruik zijnde 5 charters van oorlogsschepen een model moest worden vervaardigd en de Engelsche admiraliteit ging in 1716 nòg verder door voor te schrijven dat van elk te bouwen schip tevens een model moest worden gemaakt en bewaard. In Denemarken



¹⁾ Het gevecht van 17 Juli 1778 tegen het fregat Aréthuse, behoorende tot een vloot onder bevel van den Engelschen admiraal Keppel.

²⁾ In Londen verscheen reeds omstreeks 1655 een werkje over den bouw van scheepsmodellen, n.l. The compleat modellist, door Thomas Miller.

werd in 1696 de modelkamer op de admiraliteitswerf gesticht en Tsaar Peter van Rusland schijnt zelfs bevel te hebben gegeven om van elk schip, dat den Russen in handen kwam, een model te vervaardigen.

Hoe was het nu in ons land daarmee gesteld? Helaas valt daarover vooralsnog slechts weinig met zekerheid te zeggen. In het laatste kwart der 17e eeuw onderscheidde onze scheepsbouw zich niet door een sterken geest van vooruitgang en talrijk waren in het begin der 18e eeuw de klachten over onze oorlogsschepen. Aangenomen mag worden, dat toen op onze werven in het algemeen nog geen modellen werden vervaardigd en bewaard. Wel liet de Zeeuwsche admiraliteit in 1698 het groote model van de z.g. „William Rex” bouwen, maar dit was bestemd om in de vergaderzaal van het college te worden geplaatst en het werd dus bepaald als pronkschip vervaardigd. Toch begreep men wat later ook hier te lande wel het nut van een goed model, want toen de ontstemming over onze schepen bleef aanhouden, deed de admiraliteit op de Maze in 1738 een palmhouten model te Londen aankopen en gelastte zij haren scheepsbouwmeester, zich bij den bouw van het toen op stapel gezette schip nauwkeurig te houden aan de naar het model gemaakte teekeningen. In ieder geval staat vast, dat aan het einde der 18e eeuw zoowel de Admiraliteit als de Oost Indische Compagnie te Amsterdam elk over een modelkamer beschikte. De eerste is nog tot het midden der 19e eeuw in stand gebleven en vermoedelijk pas opgeheven toen de marine in het Departementsgebouw te 's-Gravenhage een centraal depôt inrichtte, waarheen de belangrijke stukken uit Hellevoetsluis, Rotterdam en Amsterdam werden overgebracht. Wanneer evenwel de Amsterdamsche kamers zijn ontstaan, is tot nu toe niet gebleken, maar verschillende uit de tweede helft der 18e eeuw bewaard gebleven „rompmodellen” en „halfmodellen” dragen zóó zeer het kenmerk op werven te zijn vervaardigd, dat in dien tijd ongetwijfeld geregeld modellen voor technische doeleinden zullen zijn gebouwd.

Het is thans voor het eerst in deze inleiding dat over andere dan getuigde modellen wordt gesproken en het wordt daarom tijd, de verschillende soorten eens nader te bezien. Wil een model een volledig beeld geven van een zeilschip, dan behoort het, dit spreekt vanzelf, getuigd te zijn. Alleen dan vormt het werkelijk een verkleinde uitgave van het vaartuig, zooals dit, ontstaan en vervolmaakt in de practijk der eeuwen, één geheel vormde met het water waarop het zeilde. Om die reden zijn dan ook wel de getuigde modellen vervaardigd, die, al naar gelang de grootte, een sieraad vormen voor elke zaal of kamer. De fraaie lijnen van den romp, die vroeger ook een kenmerk waren van onze eenvoudige binnenschepen, vormen met het ranke tuig één harmonisch geheel, aan welks bekoring niemand ontkomt, wiens oog voor dergelijke indrukken slechts eenigszins vatbaar is. Bovendien kunnen zij als instructiemodel een onuitputtelijke bron van leering vormen voor hen, die in de „scheepsbouwkonst” en het hoe en waarom van de onderdeelen der tuigage verder wenschen door te dringen.

Voor den scheepsbouwer echter komt het in de eerste plaats aan op den romp van het vaartuig en wil een op zijn werf vervaardigd model hem bij den bouw van een volgend schip leiding kunnen geven, dan zal hij in het algemeen met een stuk, dat hem een juist beeld geeft van den scheepsromp, kunnen volstaan. Zoo zijn dan ook de modellen, afkomstig van de scheepswerven, bijna altijd rompmodellen en meestal zijn deze — althans ten onzent — volbouwd, d.w.z. dat over enkele spanten of dwarschotten de huidgangen zijn aangebracht en er dus van het inwendige van het schip niets te zien is. Soms ook — en vooral in Engeland was dit gewoonte — zijn de huidgangen gedeeltelijk weggelaten, om aldus ook iets van het inwendige scheepsverband te toonen. Vooral als instructiemodel kunnen dergelijke open bewerkte stukken van

groote waarde zijn. In bijzondere mate geldt dit laatste, wanneer de romp of langs verticale, of langs horizontale vlakken is doorgesneden, om aldus ook de inwendige verdeeling en beschieting van het schip te laten zien. Van de eerste soort zijn de nummers 70 en 74 der verzameling goede voorbeelden, van de tweede soort bezitten het Rijksmuseum te Amsterdam en het National Maritime Museum te Greenwich elk een Nederlandsch model, dat volgens de dekken horizontaal in drie deelen is verdeeld ¹⁾). Zoowel het bouwen als het bewaren van groote aantallen dezer rompmodellen was voor de werven nogal bezwaarlijk en dit heeft geleid tot de vervaardiging van z.g. halfmodellen, die verkregen worden door den romp als 't ware door te snijden volgens het vlak van kiel en stevens. Volbouwd of open bewerkt en gemonteerd op een plank, kunnen deze stuurboords- of bakboordshelften gemakkelijk aan den wand worden opgehangen en bewaard.

Tot nog toe is in het voorgaande uitsluitend gesproken over „gebouwde” modellen, waarmede bedoeld zijn stukken, welker huidgangen zijn aangebracht op spanten, ook al heeft men zich slechts tot een klein aantal dezer „spanten van oprichting” bepaald. Voor een beoordeeling van den vorm van den scheepsromp is een dergelijke ingewikkelde bouwwijze echter niet noodzakelijk en daarom zijn, vooral in later tijd, de halfmodellen veelal gemaakt uit een blok hout ²⁾). Gewoonlijk zijn ter verdere vereenvoudiging dan ook allerlei onderdeelen van den romp, zooals poorten, rusten, dekhuizen, spillen enz. weggelaten. Het practische doel, waarmede de halfmodellen op de werven werden vervaardigd, in aanmerking genomen, is deze vereenvoudiging alleszins begrijpelijk; echter behoeft het geen betoog, dat de stukken daarmede aan bekoring veel hebben ingeboet en dat ook hunne instructieve waarde daaronder zeer heeft geleden.

Tenslotte kunnen zoowel de heele als de halve modellen blank gelaten worden en slechts governist ter conserveering, of zij kunnen geheel dan wel gedeeltelijk beschilderd worden in overeenstemming met de wijze, waarop de schepen zelve geschilderd waren. Beide wijzen van behandeling komen voor, met dien verstande dat in Engeland bijna steeds de eerste, ten onzent daarentegen veelal de tweede is gevolgd.

Indien wij nu de instructiemodellen en de siermodellen buiten beschouwing laten, blijft de voor de hand liggende vraag te beantwoorden of in het algemeen modellen vervaardigd zijn als ontwerp vóór een te bouwen schip, dan wel als afbeelding naar een reeds gebouwd vaartuig. Uit het voorgaande kan blijken dat het laatste wel meestal het geval was. Toch komt ook het eerste voor en met name vervaardigde een scheepsbouwer, die mededong naar de opdracht voor den bouw van een schip, soms een model volgens zijn plannen om daarmede zijn sollicitatie te ondersteunen. Dit kan een der redenen zijn waarom er nauwkeurig gemaakte werfmodellen voorkomen, welker afmetingen niet dezelfde verhoudingen vertoonen als die van de schepen, welke zij voorstellen. Zoo komen er ook halfmodellen voor van schepen die nooit gebouwd zijn en als voorbeeld kan het op blz. 73 vermelde halfmodel van een Nederlandschen driedekker uit omstreeks 1730 gelden, want een dergelijk schip is er toen hier te lande niet gebouwd. Een andere oorzaak, dat de verhouding tusschen de verschillende afmetingen van een werfmodel niet overeenstemt met die van het schip, is deze, dat tijdens den bouw van het schip kleine wijzigingen in het ontwerp zijn aangebracht en verzuimd is daarmede bij de vervaardiging van het model rekening te houden.

¹⁾ In het Rijksmuseum een schip, in 1756 volgens het systeem van den Rotterdamschen scheepsbouwer Leendert van Zwijndrecht gebouwd. Te Greenwich het lineschip Washington, dat in 1795 te Amsterdam van stapel liep.

²⁾ Een nog moderner systeem is het model opbouwen uit houten op elkaar geschroefde of gelijmde platen, die uitgezaagd worden volgens het beloop der waterlijnen.

Zeker zal het den lezer interesseeren te vernemen, wat er van die vele scheepsmodellen, welke in den loop der eeuwen werden vervaardigd, bewaard is gebleven. Helaas moet het antwoord op deze vraag luiden: bitter weinig. Het ligt natuurlijk voor de hand dat aan de ex-voto modellen in kerken, die daar blootgesteld waren aan den invloed van stof en vocht, na den dood van hen, die ze er plaatsten, geen lang leven beschoren was. Ongetwijfeld zullen daarmede ook wel aardige stukken zijn verloren gegaan, maar het meerendeel zal wel niet van zulk een kwaliteit zijn geweest, dat wij het verlies al te zeer moeten betreuren. Toch moet men daarover ook weer niet te licht denken, want hoe onze verschillende soorten van vaartuigen er vóór de 16e eeuw uitzagen, is slechts bij benadering bekend; afbeeldingen uit dien tijd welke ons daaromtrent zouden kunnen inlichten, bestaan er nauwelijks of niet en indien de middel-euwsche kerken hun modellen hadden kunnen behouden, zouden wij daarvan thans veel kunnen leeren.

Hoe dit nu zij, ook van de latere goede modellen uit de 17e en 18e eeuw is slechts een gering aantal bewaard gebleven. De groote verzameling van het museum telt slechts één stuk uit de 16e eeuw en een half dozijn modellen uit de 17e, waaronder één kerkmodel. Een dergelijk beeld bieden zoowel het Rijksmuseum te Amsterdam als het Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam en met enkele stukken in buitenlandsche musea en in particulier bezit zijn alle thans bekende Nederlandsche scheepsmodellen uit de 17e eeuw genoemd!

Met de 18e en de 19e eeuw is het wel iets, maar niet véél beter gesteld en dat het zoeken naar een model van een bepaald schip dan ook in het algemeen een onbegonnen werk is, behoeft na het voorgaande geen betoog. Zoo moet op de periodiek gestelde vraag naar een model van Hudson's „Halve Maen" of de Ruyter's „Zeven Provinciën" steeds het onbevredigende antwoord worden gegeven, dat tot nog toe niet eens met zekerheid is te zeggen hoe het eerstgenoemde vaartuig er precies uitzag en dat van het beroemde vlaggeschip uit onzen glorietijd wel een enkele goede afbeelding, maar geen contemporair model bestaat.

Van groot belang is, of die weinige bewaard gebleven getuigde modellen uit vroeger eeuwen nu ook een betrouwbaar beeld geven van de schepen die zij voorstellen en dus inderdaad documenten zijn, waarop kan worden „dichtgevaren". Zijn de stukken met zorg bewaard, dan kan dit zeker het geval zijn, maar vele modellen hebben ook door onoordeelkundige herstelling of verwaarloozing sterk geleden. De teere, aan den invloed van stof en vocht blootgestelde tuigage houdt het zeker niet langer uit dan een eeuw en meestal is het touwwerk reeds lang vóór dien tijd tot stof vergaan. Vindt men dus een 17e of 18e eeuwsch model waarvan het tuig intact is, dan kan men er zeker van zijn dat dit in den loop der jaren één of meermalen is vernieuwd. Is deze vernieuwing bij uitzondering met zorg en kennis van zaken geschied, dan kan het aldus herstelde model weer een goed beeld geven van een bepaald scheepstype uit zijn tijd, maar toch heeft het zijn waarde als contemporair document gedeeltelijk verloren. Gewoonlijk staat de zaak echter veel slechter, want bijna altijd werd de herstelling opgedragen aan „een ouden zeeman uit den zeiltijd", die dan met volslagen gebrek aan kennis van schip en tuig uit vroeger tijden, het model transformeerde in een schip van zijn eigen tijd¹⁾. Geen wonder dat zulk een gerestaureerd model een

¹⁾ Een goed voorbeeld van een dergelijke „restauratie" vormde het model No. 10 uit den aanvang der 18e eeuw, dat bij ontvangst in het museum niet alleen voorzien was van een 19e eeuwsch tuig, maar waarvan de romp ook geheel in den stijl van dien tijd was overschilderd. Aangezien bovendien volgens de opvatting van den goed bedoelenden zeeman de kapiteinskajuit te weinig licht kreeg, had hij deze aan beide zijden voorzien van lange vensters, waartoe zoowel de stuurboords- als de bakboordszijde van de „vertuining" eenvoudig was opengehakt!

verzameling is van anachronismen; men behoeft slechts vluchtig een afbeelding van een driemastschip uit de 17e eeuw te vergelijken met andere uit 18e en 19e eeuw, om te beseffen welk een evolutie romp en tuig in drie eeuwen doormaakten.

Werd aldus menig oorspronkelijk goed stuk door onkundige hand voor goed bedorven, vele andere modellen werden het slachtoffer van het totale gebrek aan belangstelling, waardoor zich vooral de tweede helft der 19e eeuw heeft gekenmerkt. Losgeraakte of gebroken onderdeelen werden niet meer aangebracht of hersteld en dikwijls werd het zelfs niet de moeite waard geacht die stukken te bewaren. Het einde was gewoonlijk dat het model naar den zolder of naar de kinderkamer verhuisde, waarmede dan uiteraard zijn lot was bezegeld. Wie zich een voorstelling wil maken van de wijze waarop in dien tijd met scheepsmodellen werd omgesprongen, leze b.v. Brinckmann's verhaal, hoe met een goed model de zeeslag bij Aboukir uit 1798 werd nagebootst! Een nog erger voorbeeld van mishandeling van een fraai werkstuk levert het model, dat in het midden der vorige eeuw door een maritiem museum aan een bekend zeeschilder werd uitgeleend, die, een zeeslag willende schilderen, niet beter wist te doen dan het aan zijn zorgen toevertrouwde stuk met stokslagen te bewerken¹⁾, om het aldus in een staat te brengen, overeenkomende met dien van een oorlogsschip na een zwaren zeeslag! Helaas verrichtte de dader zijn werk zóó grondig, dat het museum, na het model te hebben terug ontvangen, van een herstelling heeft moeten afzien.

Gelukkig valt er een kentering ten goede te constateeren, veler oogen zijn voor de schoonheid van het oude zeilschip geopend, allerwege zijn in de laatste kwart eeuw scheepvaartmusea gesticht, die zich het lot der oude scheepsmodellen hebben aange trokken, zoowel hier als aan de overzijde van den Atlantischen Oceaan is de maritiem-historische studie met kracht ter hand genomen en alles wijst er dan ook op dat gevallen als de bovengeschetste langzamerhand tot de uitzonderingen zullen behooren en dat er gered wordt wat er nog te redden valt.

Moge dan de tijd niet ver meer zijn, dat ook ons land, dat eens aan scheepsmodellen zoo rijk was, zal kunnen wijzen op een groot nationaal maritiem museum, onze mooie geschiedenis ter zee waardig, waar landgenoot en vreemdeling de modellen zullen kunnen bewonderen van de schepen, waarmede onze voorouders ons land hebben groot gemaakt.