

23 MAART T/M 29 SEPTEMBER 1991

Goud van Hout

ZEEUWS ROEIJACHT

HOLLANDS
TREKJACHT

BOMSCHUIT

HEKTJALK

ARNEMUIDENSE
HOOGAARS

BOEI ERAAK

ENGELSE KOTTER

FRANSE LOGGER

RADERSTOOM-
VEERBOOT

DORDTSE BOEIER

OORLOGSSCHIP

HOLLANDS KOPJACHT

STOOMSLEEPBOOT

KOTTER

STATENJACHT

BRIK

GAFFEL-
KANONNEERBOOT

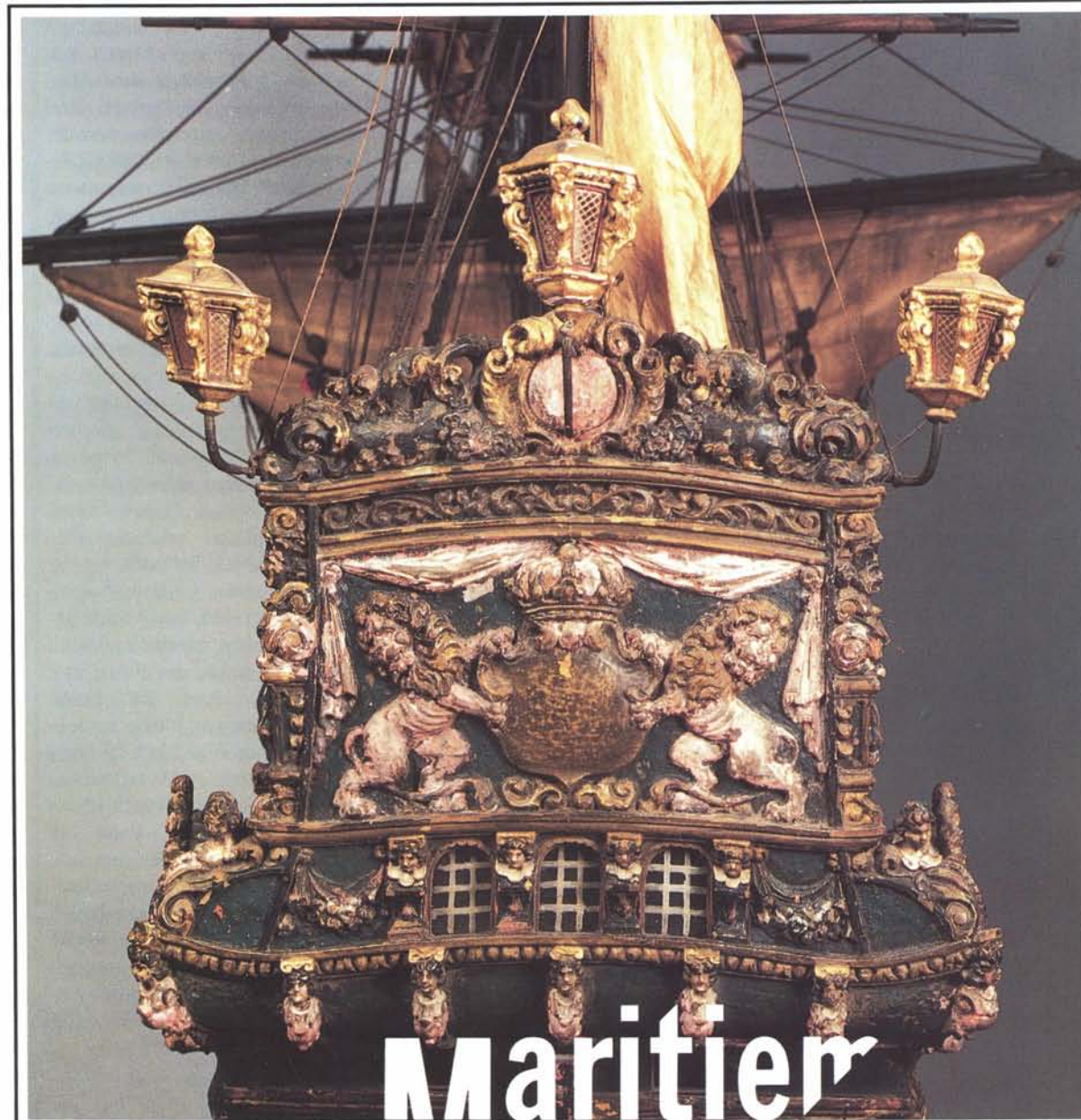
VOLENDAMMER KWAK

ADMIRAALSLOEP

PAVILJOENTJALK

TEXELSE
LOODSRINKELAAR

KINDERDIJKSE
HOOGAARS



maritimer
MUSEUM
PRINS HENDRIK
Rotterdam



Tot de collectie van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' behoren ongeveer 1500 volmodellen en halfmodellen van schepen. Modellen in alle soorten, van sleeptankmodel tot grafscheepje, en in alle maten, van luttele centimeters tot enkele meters. Maar vooral ook in allerlei kwaliteiten. Voor de tentoonstelling 'Goud van Hout' zijn door de modelrestauratoren dertig houten scheepsmodellen geselecteerd die uitblinken door hun sublieme kwaliteit.

Wat maakt nu 'Hout' tot 'Goud', waarin blinken de dertig modellen uit? Tijdens de selectie is vooral gelet op: detaillering, schaalgetrouwheid en moeilijke constructies.

De bouw en de detaillering van een houten model geven speciale problemen. Hout is een levend materiaal dat reageert op wisselingen in temperatuur en vochtigheid van de omgeving. Het kan krimpen en uitzetten, en dus ook kromtrekken, scheuren, splinteren en zelfs breken. Het liefst zou de modelbouwer de houtsoort willen gebruiken uit de echte scheepsbouw. Vroeger was dat meestal eikehout. Maar eikehout is grof van structuur en daardoor minder geschikt voor de bouw van kleine modellen. Bovendien kan het gemakkelijk kromtrekken en scheuren. Soms slagen modelbouwers er zelfs in bij grote modellen met succes eikehout te gebruiken en het 'werken' van de relatief lange en dikke houtdelen te voorkomen. Hiervoor moet de bouwer dan wel beschikken over de ambachtelijke vaardigheden uit de echte houten scheepsbouw. Palmhout en het hout van fruitbomen hebben minder nadelen. Die houtsoorten zijn fijner van structuur en lenen zich beter voor de bouw van kleine modellen. Bovendien trekken ze minder snel krom. Ook scheuren, splinteren en breken deze houtsoorten minder snel. Palm- en fruitbomenhout hebben dan ook de voorkeur van de modelbouwer, maar maken het model minder 'echt'. De schoonheid van een model wordt vooral bepaald door de detaillering. De detaillering zegt ook veel over

de bekwaamheid van de bouwer. Het aanbrengen van schaalgetrouwe houtsculpturen en scheepsattributen, zoals hoosvaatjes en pikhaken, op een zeer klein scheepsmodel vraagt een timmermansoog en veel vakmanschap.

Schaalgetrouwheid vindt een goede modelbouwer erg belangrijk. De romplijnen moeten betrouwbaar zijn. De proporties van de verschillende scheepsonderdelen moeten ten opzichte van elkaar juist zijn. Werken met goede scheepstekeningen bevordert de schaalgetrouwheid van het model. Maar ook hier is een feilloos timmermansoog voor dimensie en symmetrie onontbeerlijk. Ook moet de tuigage schaalgetrouw zijn. Dat betekent dat de zeilen vaak met de hand worden genaaid; het touwwerk zelf geslagen; knopen, steken en splitsen vakkundig gelegd moeten zijn en blokken zorgvuldig geconstrueerd moeten worden. Een echte vakman peinst er niet over om het kant en klaar in de winkel te kopen.

Groot vakmanschap blijkt vooral als er moeilijke constructies in het model zichtbaar zijn. Zoals bijvoorbeeld bij de scherp gebogen boegplanken: is dat de bouwer gelukt zonder dat er scheurtjes in het hout zijn gekomen?

Op de tentoonstelling zijn vooral blank houten modellen te zien, want door plamuren en schilderen kan een modelbouwer zijn fouten nog camoufleren.

De modellen werden gebruikt als hulpmiddel bij de bouw van echte schepen of voor sierdoel-einden.

Goud van Hout

Goud van Hout

PRINS HENDRIK 'DE ZEEVAARDER'

Het stoomschip 'Prins Hendrik' en het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' werden genoemd naar dezelfde persoon: Prins Hendrik der Nederlanden (1820-1979). Hij was een zoon van koning Willem II en een broer van koning Willem III.

Prins Hendrik kreeg een opleiding bij de Koninklijke Marine en door zijn grote belangstelling voor de zeevaart verwierf hij de bijnaam 'De Zeevaarder'. In 1845 richtte de prins in Rotterdam de 'Koninklijke Nederlandsche Yachtclub' op. Uit deze club kwam later het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' voort. Hij dichtte de Yachtclub een centrale rol toe in Nederland. Aan de Willemskade te Rotterdam verrees het clubgebouw. In dit gebouw is nu het Museum voor Volkenkunde gehuisvest. De Yachtclub was een vereniging voor rijke jongelieden. De prins hoopte dat door de activiteiten van zo'n nationale club de belangstelling voor het zeewezen, vooral onder de Nederlandse jeugd, zou toenemen. Het houden van zeilwedstrijden zou - zo verwachtte hij - een positief effect hebben op de bouw van betere zeilschepen voor de marine en de koopvaardij. Ook wilde de prins roeikorpsen oprichten uit 'de heffe des volks', zodat meer jongelieden opgeleid zouden worden tot goede zeelieden. In 1852 schonk Prins Hendrik aan de Yachtclub een verzameling scheepsmodellen, schilderijen en tekeningen. Deze voorwerpen werden tentoongesteld in een 'Modellenkamer' en vormden de basis voor de latere collectie van het Maritiem Museum.

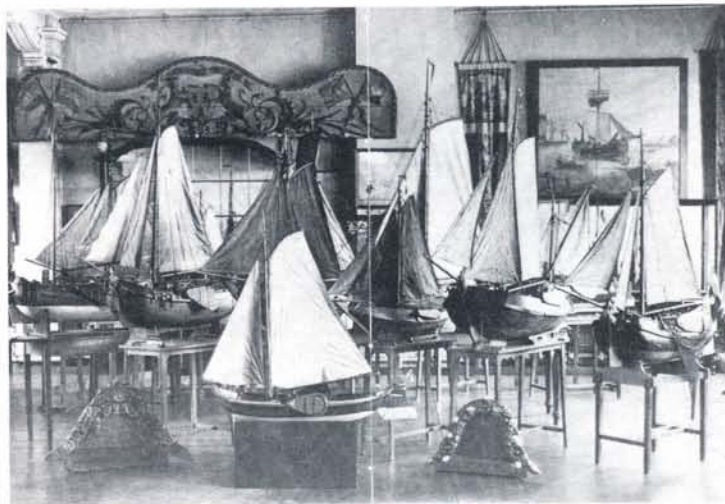
De ideeën van de prins vonden

weinig weerklank. Slechts weinig pleziervaarders zagen hun vrijetijdsbesteding als een opleiding voor de marine of de koopvaardij. Ook het idee van één nationale jachtclub sloeg niet aan. De club had al snel grote financiële problemen. Alleen dankzij royale giften van Prins Hendrik kon de club het hoofd boven water houden.

Met de modellenkamer van de club ging het echter beter. De collectie werd regelmatig uitgebreid door schenkingen en in 1874 werd de modellenkamer omgezet in het 'Maritiem Museum der Koninklijke Nederlandsche Yachtclub'. Na het overlijden van Prins Hendrik werd de naam van het museum: Maritiem Museum 'Prins Hendrik'.

Ook diverse schepen en andere instellingen werden naar Prins Hendrik genoemd. Eén van die schepen was een stoomschip van de in 1870 opgerichte 'Stoomvaart Maatschappij Nederland'. Deze rederij onderhield een vaste lijndienst tussen Amsterdam en Batavia via het in 1869 geopende Suezkanaal. De 'Prins Hendrik' werd gebouwd in 1871 bij John Elder & Co. te Glasgow. Het had accommodatie voor 90 eerste klasse- en 32 tweede klaspassagiers. Het schip was een kort leven beschoren: op 27 september 1873 verongelukte het bij Brothers Island in de Rode Zee, varende van Batavia naar Amsterdam.

In 1885 schonk Sophie (1824-1879), een jongere zus van Prins Hendrik, het model aan het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'.

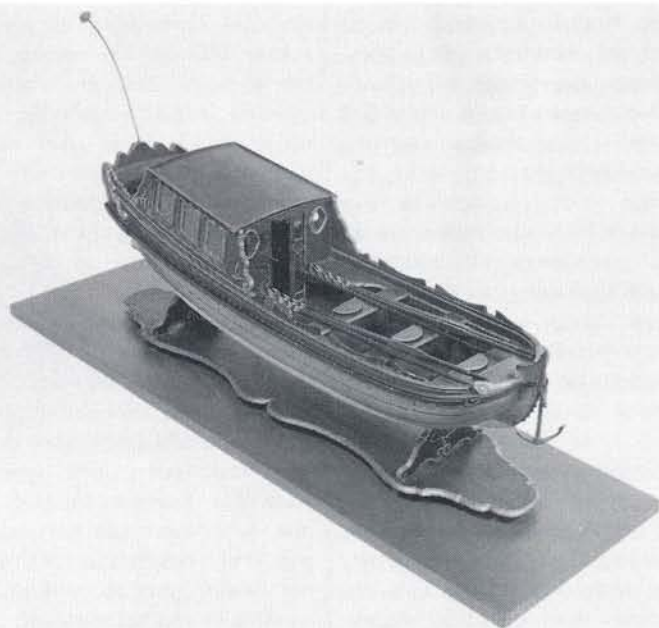


Modellenkamer
in het gebouw van de
K.Y.C. te Rotterdam.

DEFTIG VERMAAK

Al in de zeventiende eeuw was er in Nederland sprake van pleziervaart. Vooral welgestelden verpoosden zich op het water. Amsterdam had in die tijd al twee jachthavens.

Amsterdamse patriciërs lieten zich in hun vrije tijd met trekjachten naar hun buitenverblijf aan de Amstel of de Vecht varen. De rage van het 'spelevaren' waaide over naar Engeland, en



Volmodel van een Zeeuws roei-jacht,
gebouwd door een anonieme modelbouwer in de achttiende eeuw,
gemaakt van eikehout en op spanten gebouwd,
schaal ongeveer 1 : 11,
inventarisnummer M 74.

Goud van Hout



Volmodel van een Hollands trekjacht, gebouwd door een anonieme modelbouwer in de achttiende eeuw, gemaakt van palmhout en op spanen gebouwd, schaal ongeveer 1 : 18 inventarisnummer M 88.

het Nederlandse woord 'jacht' werd ver-engelst in 'yacht'.

Het woord jacht wordt tegenwoordig gebruikt voor een pleziervaartuig, maar vroeger had het woord een bredere betekenis. In de zeventiende en achttiende eeuw bezaten de grote steden in Nederland eigen 'stadsjachten', die men kan vergelijken met hedendaagse dienstauto's. Officiële personen en gasten werden ermee vervoerd.

Het model van een Hollands trekjacht was eigendom van

Prins Hendrik (1820-1879). Hij schonk het model aan de modellenkamer van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub.

Waarschijnlijk was het model van een Zeeuws roei-jacht een pleziervaartuig. Het dateert uit 1767. Het was niet gebruikelijk dat de rijke pleziervaarders zelf gingen roeien of zeilen. Hiervoor huurden zij een bemanning in. Dit roei-jacht bood plaats aan zes roeiers, die ervoor zorgden dat de deftige familie zich aange-naam kon verpozen.

EEN SCHIP OP HET STRAND

De bomschuit behoorde ongetwijfeld tot de opmerkelijkste oud-Nederlandse vaartuigen. Hij kon wat voor ieder ander schip de ondergang zou betekenen: op het strand landen.

Vissers uit Scheveningen, Katwijk, Noordwijk, Zandvoort en Egmond bedreven met bomschuiten de visserij, bij gebrek aan een eigen haven, vanaf het strand. Bomschuiten werden vooral gebruikt voor de haringvangst op de Noordzee. In 1918 werd de laatste bomschuit uit de vaart genomen. De oorzaken waren de aanleg van de Scheveningse haven en de bouw van betere zeilschepen, zoals de visloep en de logger. De meeste vissers maakten voortaan gebruik van de havens van Scheveningen en IJmuiden.

Misschien was de bomschuit wel het meest geschilderde scheepstype van de negentiende eeuw. Veel schilders lieten zich inspireren door de oude vissers-

plaatsen langs de kust, hun bewoners en hun schepen. Dit gebeurde bijvoorbeeld door de schilders van de Haagse School. Het model van een bomschuit behoort tot de grootste scheepsmodellen uit de museumcollectie. Dat komt door de kleine schaal waarop het model gebouwd werd. Zo'n groot model bouwen is niet eenvoudig. De modelbouwer moet over vaardigheden beschikken uit de scheepsbouw. De bouwer van het model kreeg in 1867 de bronzen medaille op de Visserijtentoonstelling in Den Haag. Tevens behoort het tot de eerste modellen die in de museumcollectie kwamen. Het werd op 2 juni 1874 aan het Maritiem Museum geschonken door M. Varkevisser, een typisch Katwijkse familienaam. Of hij ook de bouwer van het model was, is niet bekend. In 1981 werd het model gerestaureerd in de werkplaats van het museum.



Volmodel van een bomschuit, gebouwd door M. Varkevisser (?), omstreeks 1870, gemaakt van eikehout en op spanen gebouwd, schaal ongeveer 1 : 8, inventarisnummer M 60.

DE 'JAAKOP HENDRIK'

Volmodel van hektjalk 'Jaakop Hendrik', gebouwd door onbekende modelbouwer omstreeks 1801, gemaakt van eikehout en op spanten gebouwd, schaal ongeveer 1 : 17, inventarisnummer M 989.

De periode rond 1880 was in verscheidene opzichten een keerpunt in de Nederlandse binnenvaart. Er vonden grote veranderingen plaats in de bouw van binnenschepen. Ook het karakter van het binnenvaartbedrijf veranderde ingrijpend. Deze veranderingen, zowel die op het materiële als het sociale vlak, waren een gevolg van de industrialisatie.

De belangrijkste ontwikkeling waarmee binnenschippers te maken kregen was de opkomst van de 'wilde vaart'. Voor 1880 was de beurtvaart de belangrijkste tak van binnenvaart. In tegenstelling tot de beurtvaart, waarbij een schipper een vaste dienst onderhield tussen twee plaatsen, voer de 'wilde schipper' overal heen waar vracht te krijgen was. Schippers en hun gezinnen gingen daarom aan boord wonen.

De beurtschipper van voor 1880 maakte nog deel uit van de plaatselijke middenstand. Door het wegvallen van een vaste woonplaats van de 'wilde schipper' kregen de schipperskinderen vaak geen onderwijs meer. Bovendien werd de schipper afhankelijker van de onvoorspelbare ontwikkelingen op de vrachtenmarkt. Dit alles veroorzaakte een sociale achteruitgang van de schippers.

Tjalken waren de belangrijkste binnenschepen van de negentiende eeuw. Tot 1880 werden ze van hout gemaakt, daarna van ijzer. Veel tjalken waren 'hektjalken', dat wil zeggen dat de boorden in het achterschip hoog opgetrokken waren. Hierdoor ontstond een driehoekige opening in het achterschip, het hek. Er werden weinig hektjalken van ijzer gebouwd en het scheepstype

stierf na 1880 snel uit. Een der laatste hektjalken maakt nu deel uit van de schepencollectie van het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen.

In de tijd van de beurtvaart kwam veel meer scheepssier voor dan na 1880. Een voorbeeld hiervan is de roerleeuw die hier geëxposeerd is. Op het schildje staat de tekst: '63 jaren heb ik op de Lek gevaren 1776 tot 1829'. Het is niet bekend van welk schip de leeuw afkomstig is. Misschien is de tekst pas aangebracht toen het schip naar de sloper ging en



de leeuw als souvenir bewaard werd.

Niet alleen de scheepssier, ook allerlei oude gewoonten ver-

dwenen, zoals het oude schippersgebruik om gouden oorkingen te dragen. Met het 'hout' verdween ook het 'goud' uit de Nederlandse binnenvaart.

Z EELANDS ROEM



Volmodel van een Arnhemse hoogaars, gebouwd door J. van Beylen omstreeks 1963, gemaakt van eikehout en op spanten gebouwd, schaal 1 : 10, inventarisnummer M 1705.

Boecieraken werden gebruikt voor de mossel- en oestercultuur, hoogaarsen ook voor visvangst. Het model van een Arnhemse hoogaars werd gebouwd door Jules van Beylen, oud-directeur van het Nationaal Scheepvaart Museum te Antwerpen. Hij is een erkend deskundige op het gebied van de Zeeuwse visserij en zijn vaartuigen. Het model kwam tot stand op basis van jarenlang onderzoek naar dit scheepstype.

Mosselen en oesters werden gekweekt in de Oosterschelde, op percelen die door de vissers gepacht werden. De vissers voeren met hoogwater naar hun percelen en gingen daar voor anker. Na ongeveer zes uur, als het tij gekeerd was en het water drie meter gezakt, vielen de schepen droog. Er was dan gelegenheid om het perceel te verzorgen of om de mosselen in het schip te laden. De dakpannen die bij het model van de boecieraak horen,

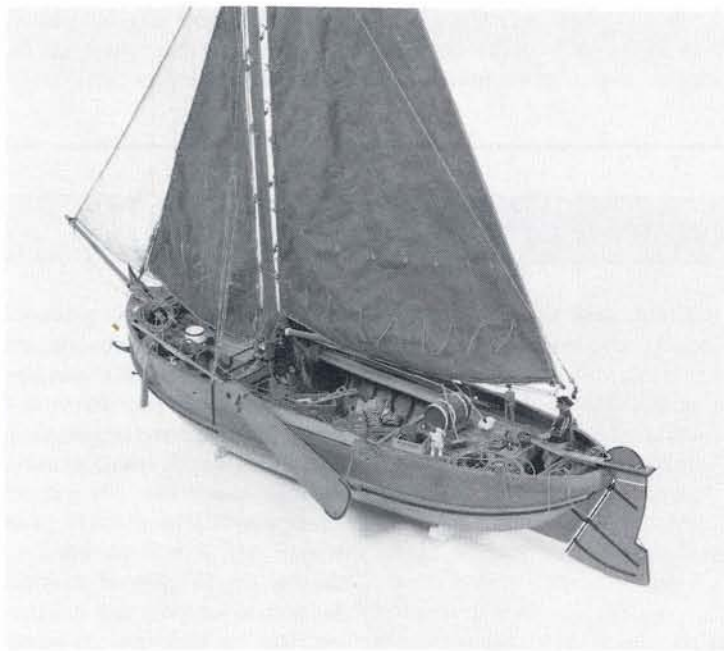
Goud van Hout

RACE-MACHINES

waren wit geschilderd en werden gebruikt bij de oestercultuur. De jonge oesters zetten zich op de dakpannen vast.

De Zeeuwse wateren werden gekenmerkt door grote zandplaten en diepe geulen, waar altijd een sterke getijstroom stond. De sterke stroom zorgde in combinatie met harde wind voor een steile en gevaarlijke golfslag. De Zeeuwse vissersschepen waren aangepast aan dit specifieke vaargebied. Hun zeewaardigheid was groot. Ze konden ook zonder problemen droogvallen, een

absolute noodzaak omdat de meeste havens in Zeeland twee maal per etmaal droog vielen. Het smalle vlak, de bodem van het schip, voorkwam dat het schip zich bij laagwater vastzooag in de modder. Als dat toch gebeurde bestond de kans dat het schip bij hoogwater niet meer loskwam. Ook het roer was aangepast aan het droogvallen. Het vissend roer schoof vanzelf mee omhoog als de romp in de grond wegzakte. Hiervoor zorgde een doorlopende pen die door de vingerlingen, de ogen aan de voorkant van het roer, liep.



Volmodel van een boeieraak, gebouwd door H. Reijnhout in 1969, gemaakt van eikenhout en op spanten gebouwd, schaal 1 : 20, inventarisnummer M 1946.

Volmodel van een Engelse kotter, gebouwd door een anonieme modelbouwer omstreeks 1850, gemaakt van palmhout en op spanten gebouwd, schaal ongeveer 1 : 30, inventarisnummer M 184.

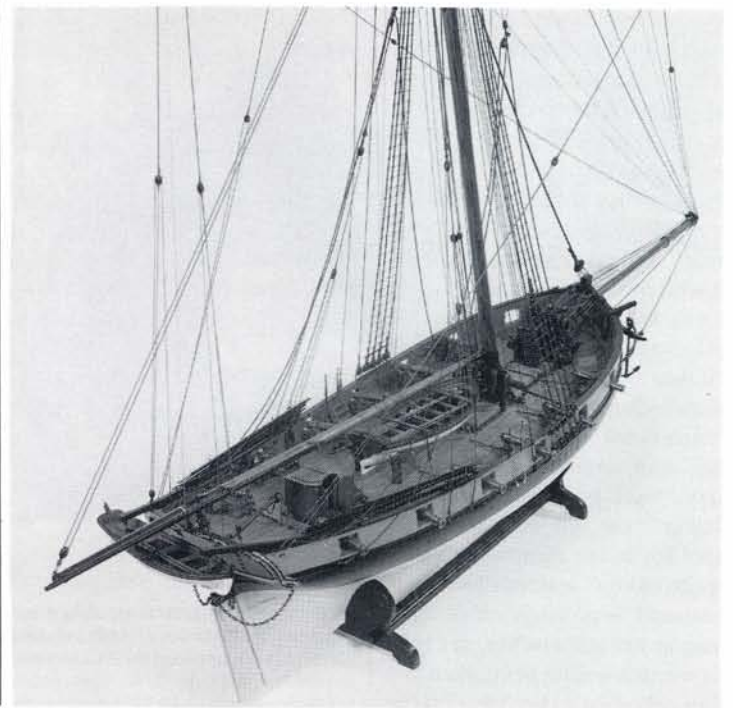
In de negentiende eeuw verwierven snelzeilende clippers als de 'Cutty Sark' en de 'Termopylae' legendarische faam. Hieraan ging echter een eeuw van experimenteren met de bouw van snelle zeilschepen vooraf.

In de Verenigde Staten kwam in de tweede helft van de achttiende eeuw de Baltimore-clipper tot ontwikkeling. In Europa waren de Engelse kotter en de Franse logger de wegbereiders van de snelle negentiende-eeuwse zeilschepen. Kotters waren korte, brede en meestal diepstekende schepen, met een extreem groot zeiloppervlak. Ze werden gebouwd voor slechts een doel: zo hard mogelijk zeilen. Criteria die bij koopvaardijsschepen van belang waren, zoals de levensduur en het laadvermogen van het schip, speelden hier absoluut geen rol. De Engelse marine bezat rond 1760 al meer dan dertig kotters om kapers na te jagen en uit te schakelen. Ook de Engelse douane gebruikte kotters om smokkelaars te onderscheppen. Er waren in En-

geland scheepswerven die zowel douane-kotters bouwden als kotters voor smokkelaars en kapers! Door het extreem grote zeiloppervlak hadden de rompen het zwaar te verduren en kotters sleten dan ook snel.

Model M 184 geeft een Engelse kotter weer uit de tweede helft van de achttiende eeuw. Oorspronkelijk was dit een varend model met een loden kiel en loden ballastblokken. Het verkeerde bij de overdracht aan het museum in slechte staat. Tijdens een twee jaar durende restauratie in 1982 en 1983 werd het model veranderd in een statisch model. Het geeft een goede indruk van de 'race-machine' die het eens moest verbeelden.

De Franse tegenhanger van de Engelse kotter was de lougre of logger. De benaming 'logger' werd in Nederland bekend door het gelijknamige vissersvaartuig dat in de tweede helft van de negentiende eeuw de oude bomschuiten en gaffelschepen verving. Oorspronkelijk stond deze benaming voor een snel-





Volmodel van een Franse logger, gebouwd door een anonieme modelbouwer omstreeks 1850, gemaakt van palmhout en op spanten gebouwd, schaal ongeveer 1 : 20, inventarisnummer M 204.

zeilend scheepstype dat in Frankrijk tijdens de Napoleonische oorlogen in gebruik kwam bij de marine, de kustbewakingsdienst, kapers, smokkelaars en vissers. De latere Nederlandse logger was afgeleid van dit Franse scheepstype.

Ook de logger die model M 204 verbeeldt was een echte 'race-machine'. Een koopvaardijkapitein zou er niet over peinzen om op zo'n klein en slank schip zoveel zeilen te zetten. De scheepsromp kon een loggerkapitein niet lang en snel genoeg

zijn. Om zoveel extra zeilen te kunnen voeren was het schip voor verlengd met een boegspriet en achter met een papegaaistok. Het risico van kapzeilen of mastbreuk werd op de koop toe genomen. Het schip kon, zoals blijkt uit de poorten in de zijkant, zestien kanonnen of stukken voeren. Alles wijst erop dat het schip voor één ding gebouwd was: jagen. Het model was eigendom van Prins Hendrik. Hij stond het model in 1858 aan de Modellenkamer van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub af.

Goud van Hout

HEEN EN WEER

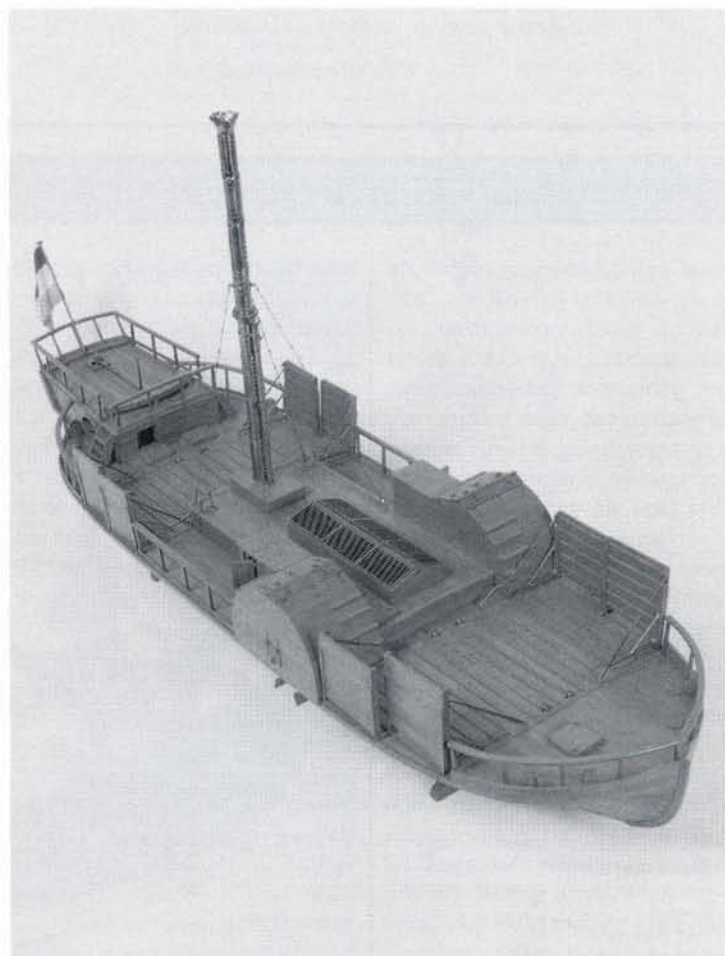
In opdracht van de gemeente Rotterdam bouwde het Etablissement Fijenoord tussen 1824 en 1828 'als gevolg van 's konings begeerte' de veerboot 'Rotterdam'. Op 1 april 1828 werd de veerboot in dienst gesteld op het traject Rotterdam-Katendrecht. De bemanning bestond uit twee personen: schipper Cornelis Kortlandt en machinist Evert Dura. De stoommachine was geleverd door Jonathan Dickson, mechanicus te Namen, en leverde een vermogen van zestien paardekracht bij 29 slagen per minuut. In 1837-1838 werd een nieuwe ketel ingebouwd. In 1844 werd de 'Rotterdam' vervangen door de stoompont 'Economie I', en in 1846 werd de 'Rotterdam' verkocht voor 2300 gulden.

Van het schip bestond nog de

originele bouwtekening en naar deze tekening werd in 1971 dit model gebouwd in de museumwerkplaats.

De in werkelijkheid beweegbare scheepsonderdelen zijn in dit fraaie model ook beweegbaar. Zo kunnen de deurtjes open, en kunnen de luiken en enkele delen van het dek worden afgenomen.

Volmodel van de raderstoomveerboot 'Rotterdam', gebouwd door C. van der Kellen in 1971, gemaakt van preehout en op spanten gebouwd, schaal 1 : 33,33, inventarisnummer M 1980.



Goud van Hout

EEN RECONSTRUCTIEMODEL

De benaming 'boeier' is al heel oud. Oorspronkelijk werd er een zeegaand vrachtschip mee aangeduid. Later werd de benaming gebruikt voor schepen van de binnenvaart.

Tot in de eerste helft van de zeventiende eeuw bestonden er alleen vrachtboeiers. In de tweede helft van de zeventiende eeuw werden de eerste jachtboeiers gebouwd. Ze leken veel op de vrachtboeiers maar waren sierlijker van lijn. Bovendien hadden ze een kajuit, in plaats van een laadruim. Al naar gelang de streek waar de boeiers gebouwd werden en de wateren waarop ze moesten varen, waren er verschillende typen boeiers te onderscheiden: Zeeuwse, Dordtse, Amsterdamse, Enk-

huizer en Friese boeiers. Hiervan bestaat nu alleen nog de Friese boeier.

Een belangrijk verschil tussen Dordtse en andere typen boeiers was, dat het schip anders geplankt was. Dordtse boeiers waren altijd 'overnaads' gebouwd. De planken lagen dan dakpansgewijs over elkaar heen, in plaats van naast elkaar. Andere kenmerken zijn de sterk vallende stevens, invallende boegen en een buitengewoon breed roer.

De Dordtse boeier verdween in de eerste helft van de negentiende eeuw. Het model van een Dordtse boeier is echter veel later, in 1970, gebouwd. We noemen het daarom een reconstructiemodel.



Volmodel van een Dordtse boeier, gebouwd door H. Bahrs omstreeks 1970, gemaakt van notenhout en op spanen gebouwd, schaal ongeveer 1 : 20, inventarisnummer M 1962.

EEN GEREGELDE WANORDE



Volmodel van een oorlogsschip van 60 stukken, gebouwd door een anonieme modelbouwer omstreeks 1665, gemaakt van eikenhout en op spanen gebouwd, schaal ongeveer 1 : 35, inventarisnummer M 54.

Het Maritiem Museum kreeg het model van een zeventiende-eeuws oorlogsschip in 1929 in bruikleen van W. A. Engelbrecht uit Rotterdam. Engelbrecht gaf in de loop der jaren vele bruiklenen aan het museum. In 1966 werd de 'collectie Engelbrecht' aangekocht.

In de zeventiende eeuw bestond nog geen nationale Marine. De organisatie van de oorlogsvloot van de Republiek der Zeven Verenigde Provinciën weerspiegelde de stedelijke en regionale rivaliteit die op politiek gebied bestond. De oorlogsvloot was verdeeld over vijf 'Admiraliteiten'. Deze waren gevestigd te Amsterdam, Rotterdam, Middelburg en Dokkum, en in Hoorn en Enkhuizen bij toerbeurt. Iedere admiraliteit werkte zelfstandig en stond vooral onder

OUDE MAAR NOG NIET VERSLETEN

invloed van de eigen provinciale staten. Het is verwonderlijk dat zo'n verbrokkelde organisatie nog in staat was om op zee successen te behalen.

Ook het aanstellingsbeleid van kapiteins ter zee was niet doelmatig. Allerlei personen werden om uiteenlopende redenen of verdiensten tot kapitein benoemd, zonder dat bewezen was dat de nieuw aangestelde gezagvoerders over nautische en militaire kwaliteiten beschikten. De vlootvoogden, de opperbevelhebbers die een zeegevecht ingingen moesten maar afwachten of dat het geval was.

Naast het voeren van oorlog was een andere taak van de admiraliteiten het innen van belastingen, de zogenaamde konvooi- en licentgelden. Maar ook de financiën waren een wanorde. Slechts de helft van de te innen bedragen kwam daadwerkelijk in de kas van de admiraliteiten terecht.

Vanaf 1650 bouwden de Admiraliteiten grote oorlogsschepen volgens gestandaardiseerde afmetingen en detailnormen. Hierdoor ontstonden scheepsklassen, die men charters noemde. In de tijd waarin dit model werd gebouwd varieerden de charters van 130 tot 150 voet, dat is een scheepslengte van 37 tot 43 meter.

De naam van het schip waarnaar dit model werd gebouwd is onbekend. Ook de schaal is niet precies bekend. Daardoor kan niet exact uitgerekend worden hoe groot het echte schip was. Het model is wel goed te dateren. De vorm van het schip, de grootte en het soort tuigage, evenals de hoeveelheid kanonnen of stukken, wijzen erop dat het een zeventiende eeuws fregat is van omstreeks 1665, de tijd van de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667).

Het roer van dit boeierjachtmodel is versierd met een roerkop in de vorm van een mannekop. Daarom wordt het model een 'kopjacht' genoemd.

Dit kopjachtje is rijkelijk versierd. Naast de roerkop en de twee vrouwehoofden zijn enkele sierranden aangebracht en zijn mastbord, kluisborden en mastwortel sierlijk gesneden.

Het model dateert uit 1692. Dat jaartal is uitgesneden in de voorkant van de achterrand van het roefdak. Het heeft de typische kenmerken van een boeier uit die tijd: een gladboordige romp, een scherp achterschip en een fraai gewelfd roefdak, dat van boordrand tot boordrand loopt.

Het bijna 300 jaar oude model is nog in prima staat. Voor zover bekend is het twee keer gerestaureerd. In 1935 vernieuwde een restaurator van het Amsterdams Scheepvaart Museum de fok. In 1956 werd het model door C. van der Kellen, restaurator van Maritiem Museum 'Prins Hendrik', gerestaureerd.

Het houtwerk van een model is altijd zeer goed houdbaar, het touwwerk en de zeilen daarentegen zijn veel kwetsbaarder. Zij zijn daarom eerder aan vervanging toe, omdat het oude materiaal letterlijk uit elkaar valt.

Het model was rond 1800 in het bezit van de heer Van Vollenhoven uit Rotterdam. In 1935 was het eigendom van notaris Jhr. G. J. Stoop uit Alphen aan den Rijn. Hij schonk het model in 1956 aan de heer C. van der Giessen Azn., oud-directeur van scheepswerf C. van der Giessen en Zonen in Krimpen aan den IJssel. Zijn zoon P. C. van der Giessen verkocht het in 1988 aan het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'.



Volmodel van een Hollands kopjacht, gebouwd door een anonieme modelbouwer omstreeks 1692, gemaakt van eikehout en op spanten gebouwd, schaal ongeveer 1 : 10, inventarisnummer M 3576.

SLEPEN EN BREKEN

De stoomsleepboot 'Pernis' werd in 1890 gebouwd voor L. Smit & Co's Internationale Sleepdiensten te Rotterdam op de scheepswerf L. Smit & Zoon te Kinderdijk. Deze beide bedrijven waren voortgekomen uit de scheepswerf en rederij van Fop Smit (1777-1866). De naam van L. Smit & Co's Internationale Sleepdiensten werd later veranderd in Smit Internationale. De 'Pernis' was 23 meter lang en had een stoommachine van 250 pk. Het schip werd voornamelijk gebruikt voor sleepdiensten in de Rotterdamse haven en op de Nieuwe Waterweg. Tussen 1895 en 1911 assisteerde de 'Pernis' ook bij het lostrekken van bij Hoek van Holland gestrande schepen.

Het model is voorzien van een ijsploeg waarmee een sleepboot

als ijsbreker gebruikt kon worden. Als rivieren of kanalen waren dichtgevroren kon de beheerder van een vaarweg een sleepvaartbedrijf aannemen om de vaarweg weer bevaarbaar te maken. In dat geval werd een ijsploeg voor een sleepboot gespannen die voor dit doel voldoende sterk was.

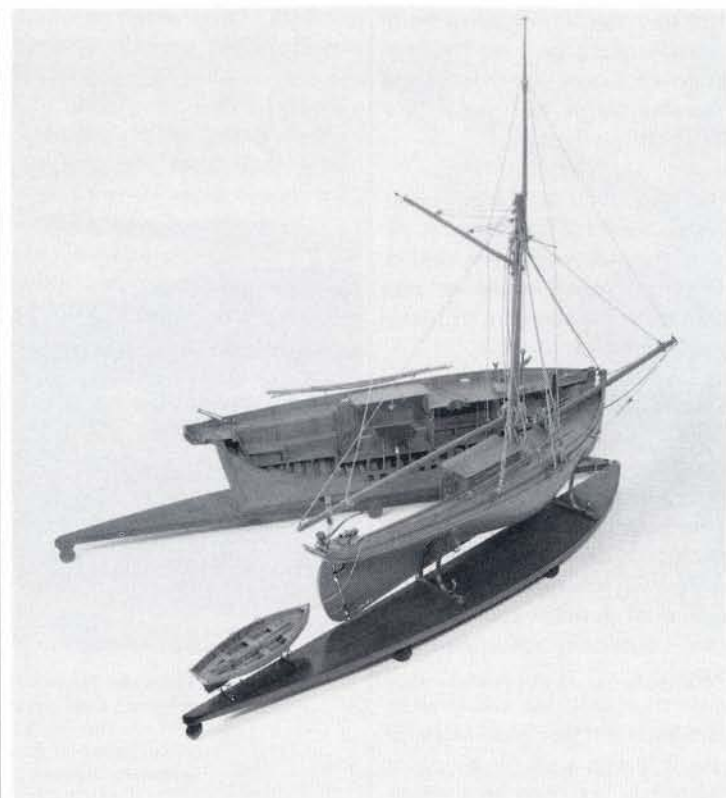
Dit model is een zogenaamd 'gestapeld blokmodel'. De romp is gemaakt van een aantal lagen lindehout en een laag mahoniehout. Deze lagen werden eerst verlijmd tot een blok, daarna werd de juiste vorm aangebracht. Onder de waterlijn zijn nog duidelijk de naden van de verschillende plakken hout te zien. Het bovenste deel van de romp werd gemaakt van een plak mahoniehout. Het werd met de hand uitgestoken zodat een verschansing

Goud van Hout

ZEILSPORT

uit één stuk ontstond, wat een bijzonder moeilijk karwei moet zijn geweest. Het dek werd gemaakt van grenehout.

Het model van de 'Pernis' behoorde tot een omvangrijke collectie van modellen en technische tekeningen die in 1946 door de Technische Hogeschool te Delft werd overgedragen aan het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'.



Volmodel van de koster 'De Snelheid', gebouwd door een anonieme modelbouwer omstreeks 1850, gemaakt van perenhout en op spanten gebouwd, schaal ongeveer 1 : 30, inventarisnummer M 182.

Op de eerste tentoonstelling van de Koninklijke Nederlandsche Yachtclub, in 1852, pronkte dit model van de koster 'De Snelheid'. Het werd in 1858 geschenken door de heer J. van Vollenhoven Czn. uit Rotterdam aan de modellenkamer van de Yachtclub, waaruit later het Maritiem Museum voortkwam.

Het in wedstrijdverband zeilen werd vanaf omstreeks 1850 populair. Dat wil zeggen: naar de verhoudingen van die tijd, want maar weinig Nederlanders konden zich permitteren om de watersport te beoefenen. Meestal zeilden de eigenaars hun koster niet zelf. Zij huurden een schipper en een bemanning in en volgden soms vanaf de wal de zeilwedstrijd.

Dit model kan open scharnieren waardoor het interieur te zien is. Met de twee kleine draaibassen op het achterschip gaf de bemanning saluutschoten.

MODELLEN UIT DE COLLECTIE ENGELBRECHT

Het kleine model van een statenjacht behoort tot de 'collectie Engelbrecht', sedert 1966 eigendom van het maritiem museum. Deze collectie omvat boeken, atlanten, kaarten, prenten en scheepsmodellen.

Dr. Willem Anton Engelbrecht (1874-1965) begon zijn carrière als militair in Nederlands-Indië. Hij vocht mee in de Atjeh-oorlog en verdiende daar de Militaire Willemsorde, de hoogste Nederlandse militaire onderscheiding.

Nadat hij om gezondheidsredenen was afgekeurd voor de militaire dienst kwam hij omstreeks de eeuwwisseling in dienst bij de Rotterdamse cargadoorsfirma Wambersie en zoon. In 1904 werd hij daar firmant en sindsdien speelde hij een grote rol in

alles wat met Rotterdam en zijn haven te maken had. Niet alleen op zakelijk gebied maar ook persoonlijk interesseerde Engelbrecht zich voor de scheepvaart en zijn geschiedenis. Hij legde een wereldberoemde cartografische verzameling aan en publiceerde vele malen over dit onderwerp. De zeventiende-eeuwse reisbeschrijvingen en kaarten uit zijn omvangrijke verzameling zijn een belangrijke bron voor de Nederlandse zee-geschiedenis.

Het statenjacht ontstond in de zestiende eeuw als een klein, snelzeilend oorlogsschip. In de zeventiende eeuw ontwikkelde het zich tot een luxe vaartuig, bestemd om vorstelijke personen en hoge ambtenaren voor overheden, zoals de Staten van Holland, te vervoeren. De luxe werd

blijkbaar ook op prijs gesteld door andere welgestelden want na de zeventiende eeuw waren statenjachten ook geliefd als pleziervaartuig.

Statenjachten werden vooral gebruikt tot 1795, het begin van de Franse tijd. Na het vertrek van de Fransen in 1813 deden statenjachten nog dienst bij de Koninklijke Marine, tot Minister Rijke ze wegens bezuinigingen in 1843 definitief van de begroting schraptte.

De meeste modellen van statenjachten die zich in musea bevinden zijn vrij groot, zoals model M 1439. Kleine modellen van statenjachten, zoals M 720, zijn zeldzaam, waarschijnlijk omdat het voor de meeste modelbouwers te moeilijk was om het houtsnijwerk op kleine schaal te maken.

HET FLOTTIELJEVAARTUIG 'ASSAHAN'

De 'Assahan' werd in 1900 gebouwd bij het Etablissement Fijenoord in Rotterdam. Flottieljevaartuigen zijn lichte oorlogsschepen die in groepen, flottieljes, opereren.

De 'Assahan' kwam in dienst bij de Indische Militaire Marine. De marine in Nederlands-Indië was tussen 1866 en 1930 verdeeld in een 'Auxiliair Eskader' en de 'Indische Militaire Marine'. Het Eskader was belast met de gezagshandhaving in Indië. De Indische Militaire Marine had de-

zelfde taken als de Koninklijke Nederlandse Marine in Nederland. In 1930 werden deze twee marines samengevoegd.

De schepen van het Eskader werden vanouds bemand met Europees personeel. In 1875 bepaalde de regering dat ook 'inheemse', Indonesische, mannen in dienst genomen moesten worden in de lagere rangen. De werving van inlands personeel had aanvankelijk weinig succes. Om dit beleid toch kracht bij te zetten werd de 'Assahan' aan-

gewezen als opleidingsschip voor inlandse schepelingen. Dit had meer succes. Inheemse stokers vervingen langzamerhand de Europese stokers.

Na 1909 werd de 'Assahan' gebruikt bij het nemen van proeven met mijnen. Het schip werd in 1916 omgebouwd tot mijnenveger. Het aantal kanonnen aan boord werd verminderd van negen naar zes. In 1931 werd de 'Assahan' voorgoed uit de vaart genomen.

WAT KLEIN IS VERTEDEERT...



Miniatuurmodellen dienen enkel en alleen als siervoorwerp, en niet om te laten zien hoe het echte schip precies gebouwd en getuigd is. Aan de bouw van miniatuurmodellen zijn specifieke moeilijkheden verbonden.

De modelbouwer moet zijn vak uitstekend verstaan anders is de bouw van zo'n model tot mislukken gedoemd. De kunst is het vinden van het juiste evenwicht tussen het weglaten van details en het natuurgetrouw weergeven van de oorspronkelijke vorm. Het is te vergelijken met het werk van een chirurg: elke fout is fataal voor een goed resultaat. Juist bij een klein model zijn fouten direct zichtbaar en dus storend.

Een optimaal resultaat is alleen mogelijk door de fijnste materialen te gebruiken. Palmhout of het hout van fruitbomen, zoals

Volmodel van een brik, gebouwd door C. van der Kellen in 1952, gemaakt van palmhout, blokmodel, schaal 1 : 200, inventarisnummer M 1412.

Goud van Hout

DAN LIEVER DE LUCHT IN

perehout zijn het meest geschikt. Dit hout is zeer fijn van structuur, splintert bijna niet en kan gemakkelijk gebogen worden zonder te breken. Vaak is normaal touw te grof voor de tuigage en gebruikte de modelbouwer haren van mensen of dieren.

Het model van een gaffelkanonneerboot is gemaakt van palmhout en is afkomstig van een van de Rijkswerven, waar deze schepen gebouwd werden. Het model van een 'collier' of kolenhaalder geeft een brik weer van omstreeks 1800-1890. Deze schepen waren echte 'werkpaarden'. Ze vervoerden kolen van de Tyne in Noord-Engeland naar Londen en naar de havens van Noord-Europa en de Middellandse zee.

De schepen hadden van het transport van kolen veel te lijden. Doordat het zwaartepunt van een met kolen geladen schip laag lag, kon het schip heftig gaan slingeren waardoor lekkage kon ontstaan. Bovendien vielen de colliers in de Britse havens vaak droog bij laagwater waardoor grote spanningen in de

De drieste daad van commandant luitenant ter zee 2e klasse J. C. J. van Speyck maakte de gaffelkanonneerboot 'No. 2' tot een beroemd schip. De kanonneerboot raakte betrokken bij de Belgische Opstand (1830-1839) en raakte op 5 februari 1831 voor Antwerpen aan lagerwal. Daar dreigde het een gemakkelijke prooi te worden voor de Belgische opstandelingen. Om te voorkomen dat het schip in han-

den van de Belgen zou vallen, besloot Van Speyck het schip op te blazen, inclusief de 30 opvarenden en zichzelf.

Het scheepstype kanonneerboot ontstond aan het einde van de achttiende eeuw. Tijdens de bezetting van Nederland door de Fransen (1795-1813) liet de Franse marine meer dan 200 kanonneerboten bouwen voor een invasie van Engeland. Deze invasie ging echter niet door. De

Nederlandse Koninklijke Marine gebruikte de gaffelkanonneerboten na het vertrek van de Fransen voor de verdediging van zeegaten en binnenwateren. Deze schepen waren 18.50 meter lang, 5.80 meter breed, met een holte van 1.40 meter.

Ze werden gebouwd tot 1857. In 1859 kwam de eerste stoomkanonneerboot in dienst. De marine gebruikte de nog bestaande gaffelkanonneerboten



Volmodel van de gaffelkanonneerboot 'No. 2', ex 'No. 8', gebouwd door een anonieme modelbouwer van een Rijkswerf in 1821, gemaakt van palmhout en op spanen gebouwd, schaal ongeveer 1 : 30, inventarisnummer M 15.

SNELLE VRACHTSCHEPEN

voor het geven van zeilinstructie en als logements- en opslagschepen. Het laatste exemplaar werd in 1912 gesloopt.

Gaffelkanonneerboten hadden geen scheepsnaam maar een nummer. Het model geeft de gaffelkanonneerboot weer die in 1821 op de Rijkswerf in Amsterdam werd gebouwd als 'No. 8', maar in 1823 werd herdoopt in 'No. 2'.

Goud van Hout



Een familielid van de negentiende eeuwse Rotterdamse reders Van Rijckevorsel schonk dit fraaie model van een schoenerbrik. Waarschijnlijk geeft het een van hun schepen weer. Opvallend aan dit model zijn de perfect nagemaakte houtverbindingen en de zorgvuldige afwerking van romp en tuigage.

In de negentiende eeuw werden veel snelle vrachtschepen ontworpen voor speciale doeleinden. De schoenerbrik was een kruising van een schoener en een brik waarmee de voordelen van beide tuigages werden gecombineerd. Met een schoenertuig kon voordelig aan de wind gezield worden onder een hoek van vijfenveertig graden. Het brik-tuig bood de mogelijkheid om tijdens lange oversteken over de oceaan aan de voormast veel zeil te voeren.

Schoenerbriken waren geschikte schepen om in Zuid-Amerika of Indië van haven tot haven te zeilen en kleine partijen vracht op te halen om vervolgens zo snel mogelijk terug te varen naar Europa.

Vaak werden de rompen van

schoenerbriken gebouwd volgens vuistregels waarvan de scheepsbouwer uit de praktijk wist dat deze het snelzeilen bevorderden. Het was in die tijd bekend dat schepen snel én scherp aan de wind konden zeilen als de grootste breedte van de romp betrekkelijk ver naar voren lag en de rompvorm daarachter slank werd gebouwd. Vooral het steil oplopen van de kimmen, de overgang van bodem naar zijkant, was hierbij belangrijk. Hierdoor ontstonden betrekkelijk brede en diepe schepen. Door de ondiepe Nederlandse havens en kustwateren konden schoenerbriken niet al te groot zijn. Ze zouden dan veel te diep steken. Dit model van een schoenerbrik toont een rompvorm die tussen de beide uitersten van snelheid en laadvermogen in ligt. Het vlak, de bodem, is enigszins v-vormig en niet helemaal plat, maar de kimmen lopen slechts matig op.

De meeste schoenerbriken waren niet langer dan 20 tot 30 meter omdat de diepgang anders te groot zou worden.

VERDWENEN VISSERIJ

Het museum kocht in 1918 van J. C. de Neef het door hem in opdracht gebouwde model van een Volendammer botter. De Neef bouwde het model naar een sloopstekening.

De Volendammer botter, ook wel Volendammer kwak genoemd, was een grote variant op de Zuiderzeebotter. Zoals de naam aangaf, hoorde de Volendammer kwak thuis in Volendam. Vreemd genoeg werd hij daar niet gebouwd: de meeste kwakken werden gebouwd in Monnickendam. De gewone botter had een lengte van on-

geveer 13.50 meter, een Volendammer kwak was echter 17 tot 18 meter lang.

Met de kwak bedreven de Volendammers de 'kwakkuilvisserij'. De kwakkuil was een groot zakvormig net dat achter het schip werd aangesleept. Twee 'kwakkebomen', zware houten palen van negen meter lang, hielden het net open. Met dit zware vistuig werd vooral op garnaal gevestigd. Na de afsluiting van de Zuiderzee in 1932 verdwenen de hier voorkomende vissoorten en de kwakkuilvisserij.

Goud van Hout

WERKBOTEN VOOR DE MARINE

De marine gebruikte verschillende soorten sloepen, vooral barkassen maar ook kapiteins- en officierssloepen, werksloepen giek en jollen.

Marinesloepen werden niet alleen gebruikt om mensen of materiaal te vervoeren. In tijden van oorlog werden ze soms bewapend en dan moesten de kleine scheepjes meevechten op zee. Elke sloep had een vaste plaats aan boord van het moederschip. De sloepen hadden zeilen maar meestal werden ze geroeid. In een kleine sloep zaten de roeiers achter elkaar, in een grotere sloep ook naast elkaar. Vaak hadden sloepen achterin een

aparte ruimte voor de bevelvoerende officier. Daar bediende hij staande het roer.

De standaard toont 33 voorwerpen die aan boord werden gebruikt zoals kruitscheppers en laadstokken voor de kanonnen, haken, uithouwers, handspaken, wissers en sloepriemen. De voorwerpen stemmen qua fraaie afwerking, afmeting en aantal overeen met de voorwerpen op het model van de gaffelkanoneerboot 'No. 2', die elders op deze tentoonstelling te zien is. Waarschijnlijk waren de voorwerpen op deze standaard bestemd voor een nieuw te vervaardigen model.



Model van een vierriems Admiraalssloep. Inv. nr. 921.

SCHIPPERSWERK

Het model van de paviljoentjalk 'Lukkina' behoort tot de 'collectie Hazenberg' van het Maritiem Museum. Deze collectie omvat 31 modellen van voornamelijk binnenvaartschepen.

Daniël Johannes Hazenberg (1877-1945) en zijn zoon Jelle (1910-1983) stamden uit een Groninger geslacht van binnenschippers. Daniël Hazenberg voer nog met houten zeilschepen. De verdiensten in de binnenvaart waren gering. Hazenberg probeerde zijn karige inkomsten aan te vullen met het vervaardigen van scheepsmodellen. Hij verkocht zijn modellen aan particulieren en musea. Al in de jaren 1920 en 1930 kocht het Maritiem Museum modellen van zijn hand. De kwaliteit van zijn modellen was steeds verbazingwekkend hoog. Verbazingwekkend vooral als we

bedenken onder welke omstandigheden hij veel van zijn modellen bouwde: in een klein roefje van slechts enkele vierkante meters groot, waarin hij met zijn vrouw en tien kinderen moest wonen, zonder dat hij de beschikking had over specialistisch gereedschap.

Ook zijn zoon Jelle had het talent om prachtige scheepsmodellen te bouwen. Evenals zijn vader werd hij schipper en bouwde hij in zijn schaarse vrije tijd modellen van binnenschepen, die hij verkocht. Jelle Hazenberg bouwde echter hoofdzakelijk modellen van ijzeren binnenvaartschepen, in plaats van houten zoals zijn vader deed. Ook zijn modellen onderscheidden zich door een absolute schaalgetrouwheid en perfecte afwerking. In 1948 trad hij als modelbouwer in dienst van het Maritiem Museum. De bin-

nenvaart met zeilschepen was toen sterk op zijn retour. Het werd zijn speciale taak om van zoveel mogelijk typen van zeilende binnenvaartschepen een model te bouwen. Van 1948 tot aan zijn pensionering in 1975 bouwde hij ruim twintig scheepsmodellen. De 'Lukkina' was het enige houten model en tevens het laatste model dat hij in de werkplaats van het museum bouwde.

In tegenstelling tot wat men in 1948 verwachtte, verdwenen niet alle zeilende binnenvaartschepen naar de sloper. Vanaf het eind van de jaren zestig nam het restaureren van deze schepen juist een hoge vlucht.

Tegenwoordig wordt de 'collectie Hazenberg' regelmatig geraadpleegd door particulieren die voormalige zeilende bedrijfsvaartuigen restaureren.

Goud van Hout

EEN EIGENAARDIG MODEL

Dit model toont op een eigenaardige manier een deel van het Nederlandse oorlogsschip 'De Zeeuw'. Het is een van de sprekendste voorbeelden van een model dat speciaal vervaardigd werd om een scheepsconstructie te tonen. De bouwer van dit model, waarschijnlijk een modelmaker van de Rijkswerf in Vlissingen, wilde het zogenaamde 'Seppings-diagonaalverband' duidelijk maken.

De achttiende eeuwse Engelse scheepsbouwkundige Sir Robert Seppings vond een oplossing voor het doorzakken van houten schepen. Vanaf het zaadhout, een zware balk die aan de bin-

nenkant van de sloopshuid over de volle lengte van het schip boven de kiel was geplaatst, tot aan het onderste dek werden diagonaal geplaatste verbanddelen tegen de sloopshuid bevestigd. Door deze onderlinge verbindingen werkten alle delen op elkaar in, waardoor geen spanningen in de romp ontstonden.

De Nederlandse scheepsbouwkundige Cornelis Soetermeer, in 1816 benoemd tot 'constructeur in het hoofddepartement van de Schelde' op de Rijkswerf in Vlissingen, paste deze vinding toe op een serie lineschepen die hij ontwierp voor de Koninklijke Marine. Het lineschip 'De

Zeeuw' werd in 1819 op de Rijkswerf in Vlissingen op stapel gezet en in 1825 te water gelaten. Het schip was ruim 57 meter lang, 15 meter breed en had een holte van 7.30 meter.

Prins Hendrik maakte in 1834 op veertienjarige leeftijd een reis met 'De Zeeuw' naar Denemarken, Zweden, Rusland en Engeland, om kennis te maken met het leven aan boord van een marineschip.

Het bijbehorende model van het achterschip van De Zeeuw is te zien op de tentoonstelling 'Schatkamer' in het Maritiem Museum.

Goud van Hout

EEN SLECHTE ZEILER

De Nederlandse kust lag vol met verraderlijke zandbanken, doorsneden door geulen. Het was van het grootste belang dat een binnenkomend of uitvarend schip precies door de geulen geleid werd. Zo niet, dan volgde een stranding en werd het schip een prooi van wind en golven.

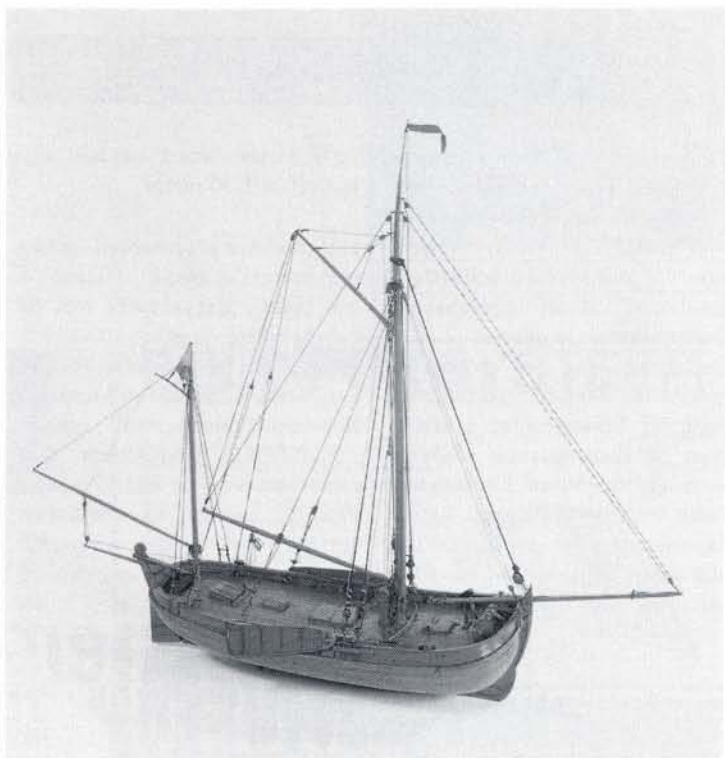
Het door de vaargeulen leiden van schepen was het werk van loodsen. Zij kenden de kustwateren op hun duimpje en wisten precies of een zandbank zich na een storm verplaatst had. De loodsen kruisten voortdurend voor de kust heen en weer, wachtend op aankomende en vertrekkende schepen.

Tot 1860 was het loodswezen een particulier bedrijf. Vaak fungeerden plaatselijke visserlui als loods, gebruik makend van eigen schepen. Na 1860 werd het loodswezen een taak van het Rijk en verdwenen de zelfstan-

dige loodsen en hun schepen.

De nieuwe rijksdienst koos een standaardschip van een bestaand type, de rinkelaar. Zo'n schip met een platte bodem, een vol voorschip en zijwaarden was in de praktijk ongeschikt als loodsboot. Bij storm en in een ruwe zee hadden de rinkelaars slechte zeileigenschappen. Zij gingen moeilijk overstag en de kwetsbare zijwaarden braken gemakkelijk waardoor het schip zich niet meer vrij kon zeilen van lagerwal. Aan het eind van de negentiende eeuw werden de rinkelaars vervangen door koters en schoeners met betere zeileigenschappen.

Volmodel van een Texelse loods-rinkelaar, gebouwd door de heer Ludolf omstreeks 1850, gemaakt van palmhout en op spanten gebouwd, schaal 1 : 30, inventarisnummer M 23.



Goud van Hout

EEN GROOT MODEL VAN EEN KLEIN SCHIP



Volmodel van de Kinderdijkse hoogaars 'Jacoba',
gebouwd door een anonieme modelbouwer in de negentiende eeuw,
gemaakt van eikenhout en op spanten gebouwd,
schaal 1 : 3 à 4,
inventarisnummer M 1154.

Het model van de Kinderdijkse hoogaars behoorde tot een omvangrijke collectie die in 1946 aan het Maritiem Museum in langdurige bruikleen werd gegeven. Deze verzameling was afkomstig van de Technische Hogeschool te Delft en omvatte zestig scheepsmodellen, 176 halfmodellen en ongeveer 500 technische tekeningen.

De basis van deze verzameling was gelegd in 1907, toen bij de afdeling Scheepsbouwkunde een klein museum werd opgericht voor het onderwijs aan studenten. De modellen en tekeningen waren vooral afkomstig van oude scheepswerven, bijvoorbeeld van de werf C. Gips & zonen in Dordrecht, Gebrs. Kortlandt in Rotterdam, L. Smit & zonen in Kinderdijk en de werven van Otto in Krimpen aan den IJssel. Van de zestig modellen waren er elf van binnenvaartschepen uit de achttiende en negentiende eeuw. Eén hiervan was het model van de Kinderdijkse hoogaars

'Jacoba' dat in de negentiende eeuw werd vervaardigd. Het werd aan de Technische Hogeschool geschonken door F. en G. van Brakel in Dordrecht. De Kinderdijkse hoogaars was het kleinste type hoogaars, vooral gebruikt als vrachtschip. Ze werden gebouwd langs de rivieren de Noord en de Lek. Van de Kinderdijkse scheepsbouwers Fop Jansz. Smit en P. H. Jonker bleven rekeningen bewaard uit de achttiende en negentiende eeuw waaruit bleek dat zij 'Kinderdijkse hoogaarzen' bouwden. In 1870 kostte een bij P. H. Jonker gebouwde Kinderdijkse hoogaars 'lang in het vlak 18 voet (de bodem ruim vijf meter lang) f 155,-'.

Hoewel een Kinderdijkse hoogaars tot de kleinste binnenvaartuigen gerekend wordt, behoort het model tot de grootste scheepsmodellen. Het is 2,20 meter lang, terwijl het echte schip maar zes tot acht meter lang was.

REDDINGBOOT

Tot omstreeks 1970 werden reddingboten voor de Nederlandse koopvaardij van hout, en meestal overnaads, gebouwd. Tegenwoordig zijn veel kunststof reddingboten, naast opblaasbare rubber vloten in gebruik.

Dit model van een overnaads gebouwde houten reddingboot voor 77 personen is gemaakt door de Amsterdamse scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. Deze werf bouwde naast kleine vaartuigen veel reddingboten. Het schip waarnaar dit model is gebouwd was 9,14 meter lang,

2,90 meter breed en had een holte van 1,30 meter.

Het model is gemonteerd op een bijbehorende plank. Hierop is een plaatje aangebracht met de belangrijkste gegevens van het schip. Toen het model in 1973 in het bezit kwam van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', bleken verschillende onderdelen niet meer aanwezig te zijn. Zo werden de riemen en roeidollen vermist. Het model verkeerde verder wel in een uitstekende staat.

Maritiem
MUSEUM
PRINS HENDRIK

COLOFON

Dit vouwblad verschijnt bij de tentoonstelling GOUD VAN HOUT die te zien is in het Maritiem Museum van 23 maart tot en met 29 september 1991.

Tekst: Henk Dessens, Ger Fontein en Irene Jacobs
Fotografie: Theo Kampa.

Maritiem Museum 'Prins Hendrik'
Leuvehaven 1, 3011 EA Rotterdam
Tel.: 010-4132680

Openingstijden museum	: di. t/m za. 10-17 uur zon- en feestdagen 11-17 uur
Openingstijden Bibliotheek	: di. t/m vr. 10-17 uur
Openbaar vervoer	: tram 3 of 6, bus 32 of 49 metro Beurs/Churchillplein
Gesloten	: maandag, 1 januari, 30 april
Toegangsprijzen	: tot 16 jaar gratis, volw. f 3,50, groepen en pas 65+ f 1,75, woensdag gratis
Rondleidingen (op aanvraag) (Ned., Engels, Duits, Frans)	: f 75,- per groep (20 pers.) excl. entree