

261865.

NEDERLANDSCHE
JACHTEN, BINNENSCHEPEN
VISSCHERSVAARTUIGEN
EN DAARMEE VERWANTE KLEINE
ZEESCHEPEN 1650—1900

DOOR

G. C. E. CRONE

MET 85 AFBEELDINGEN
OP 77 PLATEN VAN SCHEEPSMODELLEN, SCHEPEN
EN SCHEEPSVERSIERING

MET EENE VERKORTE VERTALING IN HET ENGELSCH



SWETS & ZEITLINGER
KEIZERSGRACHT 471  AMSTERDAM
1926

HOOFDSTUK I

JACHTEN DER XVII^E EN XVIII^E EEUW

INLEIDING

DE tegenwoordige beteekenis van het woord jacht duidt nagenoeg uitsluitend op pleziervaartuigen, voor welke kwalificatie noodig is dat het schip door bouw en inrichting voor geene andere bestemming is bedoeld. Roeivaartuigen, welke tot vermaak dienen, worden thans niet meer tot de jachten gerekend. Een voorbeeld van toepassing der benaming voor schepen van andere bestemming vindt men in het Overijsselsche vrachtscheepje, het Blokzijler jacht, anderzijds zien wij hoe botters, Lemster aken en hoogaarsen, wanneer zij als pleziervaartuig zijn ingericht, tot jacht zijn geworden. Het is dus geenszins een soortnaam dan wel een verzamelwoord voor plezier- en statievaartuigen in het algemeen. Zulke schepen bestonden reeds in de grijze oudheid en een overzicht van hunne geschiedenis zou zeker veel belangwekkends bevatten. Het is mij niet nauwkeurig bekend hoe oud het woord jacht als scheepsnaam is, om dit vast te willen stellen zou men een omvangrijk materiaal grondig moeten doorzoeken. Ik heb mij ten behoeve van dit hoofdstuk vergenoegd het voorkomen en de beteekenis na te gaan in de geschiedenis van een deel der 16e eeuw, tegen het einde waarvan het de gebruikelijke aanduiding is voor eenige soorten schepen van verschillende bestemming die echter de kenmerkende eigenschappen met elkaar gemeen hebben waardoor zij zich van anderen onderscheiden. Dit verschil bestond in kleinere afmeting, lichtere of fraaiere bouw, grootere snelheid en eene bepaalde bestemming of gebruik.

Witsen, pag. 494, verklaart de scheepsuitdrukking „jagen of jacht maken” met: een ander schip vervolgen, welke uitlegging overeenkomt met die in het Middel-Nederl. woordenboek van Dr. E. Verwijs en Dr. J. Verdam 1894. In dezen zin moeten wij ons waarschijnlijk het ontstaan en de ontwikkeling voorstellen van een speciaal soort vaartuigen welke zich door bijzon-

deren bouw en inrichting sneller konden voortbewegen dan andere, waarbij wij vermoedelijk de eerste toepassing moeten zoeken in het gebruik ten oorlog, zooals ons de geschiedenis leert dat zeker soort kleine welbezeilde schepen daarbij van veel nut waren.

In deze beteekenis gebruikt Witsen het woord jacht op pag. 19 van het bijvoegsel in zijne verkorte Nederlandsche vertaling van het Latijnsche verhaal van Willem Hermanszoon betreffende den aanval eener Geldersche vloot op de kust van Waterland in December 1504. De inhoud van deze in 1506 gedrukte beschrijving vindt men in Matthaeus Analecta. 2e uitg. 1738 I pag. 223. Alvorens het tot een gevecht kwam zond de Hollandsche vloot die voor de Eem lag, een schip naar Amsterdam om kruit te halen. Witsen noemt dit een jacht waarmede hij vermoedelijk de juiste aanduiding heeft getroffen die uit den Latijnschen naam „phaselus” spreekt, hetgeen beteekent een kleiner sneller soort schip, ook wel pleziervaartuig. De zinsnede luidt: „Mittunt nostrates phaselum ad urbem Amsteredam bombardici pulveris gratia” hetgeen beteekent: de onzen (Hollanders) zenden een jacht naar de stad Amsterdam om kruit. Willem Hermanszoon (Regulier in 't land van Stein, gest. 1510; ter Gouw, Gesch. v. Amsterdam) duidt hier dus een schip aan uit welks Latijnsche benaming wij begrijpen in welk opzicht het verschilde van de andere schepen in dezen strijd. Hij vermeldt de Geldersche vloot als bestaande uit „naves magnae” en „piscatoriae” of „tocheners”, dus groote schepen en visschersvaartuigen (tochtschuiten); op andere plaatsen, Velius: Hoorn pag. 93 en Kroniek van Holland pag. 567 worden die genoemd: zeynschepen, rijnschepen, kagen en koggeschepen. Ik vermoed dat dit door den Latijnschen naam aangeduide jacht zich van de meest gelijksoortige der andere schepen op eene zelfde manier onderscheidde als nog heden ten dage het geval is tusschen het sierlijke Blokzijler jacht en de zooveel grootere zwaardere tjalken, zie ter vergelijking Plaat 20, 25, 26. Emanuel van Meteren, Nederlandsche Historie, 1599 fol. 9 spreekt van twee jachten bij eene Fransche vloot die Augustus 1555 in het nauw van Calais slaags raakte met 22 van Spanje komende Hollandsche koopvaarders welke in admiraalschap voeren, zooals in tijd van oorlog gebruikelijk was. Van meer beteekenis is zijne vermelding, fol. 50, van den slag bij Lepanto in 1571 tusschen de Turken en een Spaansch-Italiaansche vloot bij welke laatste zich 40 fregatten of jachten bevonden. Deze gelijkstelling als soortnaam is niet zonder beteekenis voor het begrip hetwelk in de oude benaming voor jacht ligt opgesloten, want ook van de vroegere fregatten weten wij dat dit schepen waren van scherperen bouw, lichtere bewapening en welbezeild. Wij vinden ze vermeld in de reisbeschrijvingen der eerste vloten

der Hollanders naar Indië bij de Portugeezen aldaar; de Duinkerker kapers brachten dezen scheepsvorm naar onze wateren, waarna zoowel de Engelsen, Franschen als wij zelf tegen het midden der 17e eeuw overgingen tot het bouwen van fregatten (de Jonge, geschiedenis v. h. Nederl. Zeewezzen I, pag. 273).

Ook noemt van Meteren, fol. 70, twee jachten in Bossu's vloot bij den slag op de Zuiderzee in 1573, terwijl op eene andere plaats vermeld staat dat de vrijbuiters-jachten omstreeks dienzelfden tijd op de manier der galeiën voorop met een schild waren voorzien om schootvrij te zijn (Oudheden van Zaanland, Stavoren, Vronen en Waterland, 1702 pag. 504); blijkbaar was deze beschutting dienstig bij de achtervolging, het najagen van andere schepen. Pieter Bor, Nederl. Oorlogen, uitgave 1621 8e boek, fol. 104 geeft de samenstelling van de uitrusting ten oorlog van 31 schepen in 1575 te Harlingen waarvan er 16 jachten waren; uit dit groote getal blijkt m.i. duidelijk de beteekenis als soortnaam ter onderscheiding van de op die plaats genoemde boeiers, boots, galeiën en wijde karveels.

Het is wel aan te nemen dat deze jachten kleiner en fraaier van bouw waren en wel bezeild. Bij de bespreking van het model op plaat 1 en 1^A zal ik gelegenheid hebben over dit soort jachten nadere mededeeling te doen met betrekking tot de gevechten te water in den eersten tijd van den tachtig-jarigen oorlog. Tegen het einde der 16e eeuw bestonden er vier geheel van elkander gescheiden soorten van jachten, deze waren de volgende:

Eerste soort: Het jacht als vrachtscheepje, op Zuiderzee en ruime binnenwateren, van kleinere en meer sierlijke gedaante dan soortgelijke grootere schepen; in dezen vorm leerden wij het kennen uit eenige der bovenstaande vermeldingen als zeer geschikt om ten oorlog bijzonderen dienst te doen. Ook in de 17e eeuw zullen wij deze vaartuigen ontmoeten met name genoemd en afgebeeld zooals o.a. het torenjacht, een bepaald soort scheepje der Amsterdamsche en Waterlandsche havens; onder het zelfde begrip kennen wij thans ons Blokzijler jacht.

Tweede soort: Zeker soort kleine zeegaande koopvaarders zooals vooral bekend zijn uit den tijd van het ontstaan van de vaart op Indië, het waren driemastige spiegelschepen in bouw en tuigage zeer overeenkomend met de groote zeeschepen. Met betrekking tot de toepassing van het woord jacht op een zoo veel grooter schip dan die der eerste soort welke slechts tot de binnenschepen zijn te rekenen, herinner ik aan de vermelding door van Meteren waar hij de fregatten der Spaansch-Italiaansche vloot ook jachten noemt.

Derde soort: Het oorlogsjacht zooals wij dat nauwkeurig kennen door af-

beeldingen van verschillende krijgsbedrijven. Het aanvankelijk voor dit doel gebruikte scheepje als zijnde een jacht van het eerste soort, had zich tegen het einde der eeuw ontwikkeld tot een grooter en wel bewapend vaartuig dat niet alleen den naam gemeen had met de kleine driemastkoopvaarders, maar ook in den vorm van den romp zeer daar aan nabij kwam. Dit jacht van oorlog is ons bekend uit het gebruik door prins Maurits en de Gecommitteerde Raden van Zeeland, het werd de grondslag der zoo wel bekende prinsenjachten, die der Algemeene Staten, der Gecommitteerde Raden, der Admiraliteit en die der Oost- en West-Indische compagnie.

Aanvankelijk behielden zij in den romp de groote gelijkenis tot de kleine driemast koopvaardijjachten terwijl zij eerst eenigen tijd later den meer eigen vorm aannamen van eene op zich zelf staande groep, waarvan wij in het op plaat 1 en 1^A afgebeelde jachtmodel een fraai voorbeeld zien uit het midden van de tweede helft der 17e eeuw.

Vierde soort: Het speeljacht, een scheepje voor plezierzeilen hetwelk in zijn sierlijken vorm eveneens de verwantschap tot het spiegelschip toont. Zij dateeren in deze gedaante vermoedelijk uit het laatst der 16e eeuw; wij treffen er een aan op het schilderij van Vroom (plaat IX) en op het profiel van Amsterdam in 1606, beide onder hunne oude tuigage, resp. een razeil en een sprietzeil, dus kort voordat zij overgingen tot het Latijnsche zeil (pl. I) en daarna tot den bezaan (pl. VI).

Geenszins wil ik uitwijden over den oorsprong en de ontwikkeling der zeilsport, niet anders dan door aanhaling van enkele woorden van eenen schrijver uit vroegeren tijd; dus heelemaal niet door mij bedoeld als een overzicht van af eene oudst bekende vermelding of met eenige aanspraak op volledigheid.

Zoo er al in vroegere tijden voor plezier gezeild moge zijn, zoo ben ik van gevoelen dat men het ontstaan van de zeilsport dient te rekenen van den tijd dat voor dit doel speciale vaartuigen in zekeren getale bestonden. Wedstrijdzeilen was toen nog geen gewoonte hoewel ik mij levendig kan indenken dat twee of meer zeilers in onderlinge vaart het er wel eens op aangelegd zullen hebben wiens schip het 't beste deed.

In het Algemeen Overzicht zeide ik reeds dat de waterrijke deelen van ons land als vanzelf voor ontspanning of vermaak tot spelevaren uitnoodigden.

Op het water speelden zich in de geschiedenis van ons volksbestaan vele der belangrijkste gebeurtenissen af. Zuiderzee en Zeeuwsche stroomen waren getuige van tooneelen van onderlingen strijd, aldaar en op zee bevochten wij onze overweldigers en aanvallers, de legers van Lodewijk XIV stuitten op de waterlinie, overstromingen en stormvloeden veroorzaakten rampen

waarbij heele landstreken met bloeiende steden en dorpen verloren gingen, onze zeevaarders leden in menigte schipbreuk op onherbergzame kusten van vreemde werelddelen.

Het water dat menigmaal zich als vijand kon voordoen was anderzijds de levensader voor onzen nationalen welstand, een bondgenoot in het behoud van vrijheid en veiligheid en als toegift buitendien een plaats van vermaak. Levendige tooneelen van waterfeesten uit de eerste helft en het einde der 17e eeuw zijn ons bewaard gebleven van zeilpartijen op IJ en Amstel, waar over ik mij voorstel nader mede te deelen bij de modellen van eenige schepen van het soort zooals daaraan hebben deelgenomen.

Ronde jachten kwamen eerst in de tweede helft der 17e eeuw in gebruik, de benaming der oude boeiers ging op deze plezierschepen over. Naast de zeilschepen bestonden er ook roei- en trekjachten, de laatste waren dienstvaartuigen op de binnenwateren als ook in particulier bezit voor het vervoer naar de aan het water gelegen luthoven; de roeibootten waren geenszins zoo als in den tegenwoordigen tijd ter beoefening van lichaamsbeweging. In den loop der 17e eeuw ontwikkelde de zeilsport zich krachtig; zoodat in de tweede helft daarvan een groot aantal jachten van verschillende soort in gebruik was, in de 18e eeuw kwamen vooral de boeiers tot ontwikkeling. Tot omstreeks dezen tijd vergenoegde men zich als feestelijke gebeurtenis met het jaarlijksche admiraalzeilen en bij zeer bijzondere gelegenheid met een spiegelgevecht.

Wagenaar II pag. 67 deelt mede dat in een werkje uit 1616 van den dichter Cornelis Gijsbertusz. Plemp gewag wordt gemaakt van admiraalzeilen, de liefhebberij hield aan tot ongeveer het midden der 19e eeuw. C. H. M. Philippona geeft interessante mededeelingen over deze oude liefhebberijen en gewoonten der zeilers in zijn werk *Het Zeilen 1919*, als-ook Ernst Crone in het *Gedenkschrift van het 40-jarig bestaan der Zeil-Ver. het Y, 1925*.

Bij van Loon vinden wij eenig kort gewag over zeilwedstrijden in de tweede helft der 18e eeuw; wegens de zeldzaamheid van zijne beide werkjes, kan ik niet beter doen dan hier zijne eigen bewoordingen weer te geven. In verband tot de mededeeling dat hij van zijne jeugd af op de zeilbanen heeft verkeerd waar de eereprijzen voor de snelheid van schepen gegeven werden, zegt hij daarvan op pag. 73 van zijn *Nederl. Scheepsbouw, 1820*:

„Het is in Vriesland reeds een zeer oude gewoonte, op verschillende plaatsen jaarlijks om den prijs te zeilen. Den 4 September 1777, trok het de aandacht van Prins Willem V tot zich; Z.H. vereerde een kostbaren zilveren prijs, welke nog heden bij den schoonzoon van den toenmaligen winner den Wel. Ed. Geb. Heer B. Alring, te Sneek, zoo wel als het jagt zelve te

zien is. Het wordt tegenwoordig jaarlijks ook onder de passagiersschepen van 36 voeten gedaan. Nuttig zou het zijn dat men op het Haarlemmer Meer alle jaren een dusdanig minkostbaar waterfeest hield, voor schepen van onderscheiden rang, bij voorbeeld 30, 40 en 50 voeten. Het Admiraalzeilen en pronken met vlaggen is alleen gepast wanneer men vorsten hulde bewijst. Er moet gezeild worden om den prijs der snelheid en wel op gezette tijden tot oefening. Het is zelfs nuttig met gepaste sloepen bij stormweder, eene dergelijke proefneming heb ik veelmalen gedaan. Zij was nuttig voor de Kweekschool voor de Zeevaart te Amsterdam. Als er een bij toeval omsloeg, dient er een reserveschip na te zeilen ter redding. Holland is tot volmaking natuurlijk boven vele landen bevoorrecht, door de weinige eb en vloed en ruime binnenwateren."

In mijn exemplaar is op deze bladzijde met inkt de volgende aantekening gemaakt met betrekking tot het bovenvermelde jacht van 1777: „dit zelfde jacht of boeyer won den 2 September 1871 te Amsterdam den 1e prijs door den tegenwoordigen eigenaar F. A. Sleswijk te Lemmer."

De levensduur van dit honderdjarige jacht hoeft niet te bevreemden, ook thans vaart er op den Westeinder plas een boeier die vermoedelijk op een even eerbiedwaardig aantal jaren kan wijzen.

Een mededeeling van anderen aard doet Van Loon in zijn Burgerlijke Scheepsbouw 1838 pag. 107:

„Het is wellicht voor ons Nederlanders die zoovele voordeelen aan de zeevaart te danken hebben, eenigszins ongelukkig dat door straatwegen, stoombooten, toonkunst en koffiehuisvermaken, de lust tot werkdadige beoefening van de kennis om met kleine vaartuigen zich op het water te vermaken, zeer is afgenomen: want deze beoefening in het kleine geeft de beste gelegenheid tot beoordeeling en toepassing in het groote. Daarom alleen wordt aan het Rijks-etablisement voor de Marine te Medenblik een kostbaar en voortreffelijk oefenvaartuig en te Amsterdam eene sierlijke boeyerhaven gevonden."

Indien Van Loon getuige kon zijn hoe heden ten dage de zeilsport, en de watersport in het algemeen, zich hebben ontwikkeld, zoo zou hij zeker zijne voldoening daarover uitspreken, tevens zou hij echter de opmerking maken dat de beoefening in veel ruimere mate diende plaats te hebben waarbij hij de door hem opgesomde belemmerende afleidingen enkel maar een moderne benaming hoefde te geven, n.m.l.: automobielen, motorbooten, bioscoop en andere publieke gemakkelijkheden.

Met bijzondere goedkeuring zou hij kunnen constateeren hoe jonge zeilers worden gekweekt in den kring der zeilvereenigingen alsmede door de Ver-

eeniging ter bevordering van watersport onder jongeren, welke organisatie zelfs een opleidingsjacht onder haar beheer heeft, dat den vertrouwenden naam van Lichtstraal draagt. Ook houdt zij sedert verscheidene jaren in de wintermaanden een cursus voor jachtzeilers.

Van Loon heeft nog juist de aanneming van het wetsontwerp beleefd ter drooglegging van den Haarlemmermeer; de daarnaast gelegen Westeinder plas bestaat echter nog, daar heeft zich in de laatste jaren eene levendige beoefening der watersport ontwikkeld. Het is te wenschen dat het gevaar om ook dezen plas te doen verdwijnen voor altijd zij afgewend. Men mag daarom slechts hopen dat zij die tot uitvoerende macht bevoegd zijn, bewaard mogen blijven voor kortzichtigheid en dat zij recht van aard zullen zijn om weerstand te kunnen bieden aan de praktijken van anderen die om zekere redenen dit mooie water willen droogleggen.

De Westeinder plas alwaar een groot deel van het jaar een toenemend aantal van honderden stadsmenschen in vrije uren eene aangename gezonde verpoozing vindt, dient beschermd te worden tegen zulk eenen aanslag.

De groote stad Amsterdam moet deze gift der natuur blijven behouden en niet prijs geven aan verfoeilijke moedwillige vernietiging.

Terugkomende tot het groote soort der 17e eeuwse jachten wil ik nog vermelden dat men die nu meestal statenjacht noemt, welke naam feitelijk enkel berechtigd is voor schepen die in dienst der Algemeene of der provinciale Staten waren. Gelijke vaartuigen waren in gebruik bij de stadhouders, de Compagnieën en de Admiraliteit; komen op model of afbeelding de identiteitsmerken voor als een prinselijk wapen, de initialen der Oost- of West-Indische Compagnie, of wel de gekruiste ankers der Admiraliteit, dan weet men daaruit het onderscheid voor de juiste benaming.

Het woord statenjacht als generaliseering is een in den laatsten tijd ingeslopen vorm, toegepast hetzij uit onkunde of door omstandigheden dat het aan te duiden schip geene zichtbare kenteekenen draagt van een der andere speciale bestemmingen. Het woord heeft hierdoor beteekenis van soortaanbuiding gekregen waaruit men te verstaan heeft een vaartuig van het type als een statenjacht; wanneer het de kenmerken van eene andere bestemming draagt, zoo behoort men het daarnaar te noemen.

Aangezien de opkomst en de ontwikkeling van deze jachten ten nauwste samenhangt met het bewind der stadhouders en het bestuur der hooge staatscollegies, zoo behoeft het niet te bevreemden dat het schepen van bijzonder soort waren, eene klasse op zich zelf in inrichting en uiterlijk aanzien, geheel anders als schepen van meer gewone gedaante en bestemming.

De oudste prinsenjachten en gelijksoortige statenjachten zijn ons in woord

en beeld bekend uit den tijd toen prins Maurits zich krachtig op de be-
vechting van den Spanjaard was gaan toeleggen; deze vaartuigen, althans
de grootere, waren zeewaardige schepen, hun meeste gebruik lag op de
Zeeuwsche en Zuid-Hollandsche stroomen, de Zuiderzee en het Y. De sta-
tenjachten en admiraliteitsjachten werden gebruikt voor dienst van ver-
schillende soort voornamelijk met betrekking tot de oorlogsvloot, zij deden
deze uitgeleide, vervoerden hooggeplaatste personen en vlootvoogden. Met
een enkel woord zij hier herinnerd aan het wezen der Admiraliteit. Omtrent
het ontstaan en de ontwikkeling hiervan beveel ik aan te lezen Geschiede-
nis van het Nederlandsche Zeewezen van Jhr. J. C. de Jonge, I deel. De
oudst bekende verordening op de zeezaken is uit de regeering van Karel
den Stoute, hertog van Bourgondië, van het jaar 1475 in zake de samenstel-
ling der koopvaardijvloten, hunne bemanning en bewapening alsmede be-
geleiding door schepen enkel ter bescherming. De hoofden over zulke vloten
heetten admiraals. Na deze eerste voorloopige regeling werd een algemeen
bevelschrift gemaakt in 1487 tijdens het bestuur van den Roomsche koning
Maximiliaan, mede ter beteugeling van de zeerooverij.

Het woord admiraal, eene benaming van Arabische herkomst, was door de
kruisvaarders naar Europa overgebracht, bij ons blijkbaar 't oudst bekend uit
den tocht van Albrecht van Beieren tegen de Vriezen in 1397-'98, waarbij
twee admiralen waren aangesteld uit de huizen van Heenvliet en Egmond,
baljuwen van Amstelland, Waterland, Zeevang en Medemblik.

Gedurende een groot deel der 15e eeuw, reeds in 1438, was Hendrik van
Borselen, heer van ter Vere, aan het hoofd van eene Nederlandsche vloot;
in het midden der 15e eeuw voert hij den titel van Kapitein Generaal en
Admiraal van de Zee. Kort na het bevelschrift van Maximiliaan, mogelijk
echter eerst omstreeks het eerste kwart der 16e eeuw, maar zeker vóór den
opstand tegen Spanje werd een Raad of Hof van Admiraliteit ingesteld; de
zetel daarvan was Vere en de leden van den Raad droegen den titel van
Hooge en Mogende Heeren. Sedert Hendrik van Borselen was de waardig-
heid van Admiraal achtereenvolgens overgegaan op diens zoon Wolfaart en
schoonzoon Filips van Bourgondië, na het overlijden van dezen kwam zij
aan Adolf en Maximiliaan, de laatste heeren van Ter Vere uit het Bour-
gondische huis. Maximiliaan werd later stadhouder van Holland en Zeeland.

In de tot oudheidkamer ingerichte vierschaar van het raadhuis herinneren
eenige historiestukken aan den vroegeren bloei van het thans zoo stille
stadje. Men bewaart daar eenen fraaien verguld zilveren beker door Maxi-
miliaan van Bourgondië in 1551 aan Veere geschonken, alsmede eenige
belangrijke handschriften uit dien tijd. Ook zag ik er het model van een

oud merkwaardig baggervartaug van bijzondere inrichting hetwelk diende om de vaargeulen op diepte te houden.

Het bevelschrift van Maximiliaan was inmiddels in 1540 gewijzigd door Karel V, hij bevorderde het zeewezen en stelde eene vaste zeemacht in.

Met het begin van den tachtigjarigen oorlog hield de vastheid in het bestuur van het zeewezen op te bestaan hoewel de Raad van Admiraliteit in wezen bleef, hij werd in 1576 overgeplaatst van Vere naar Vlissingen. Ook stelde de prins van Oranje twee jaren later het College van Gecommitteerde Raden der Staten van Zeeland in, waarop het gezag hetwelk de vroegere Landraad op het zeewezen uitoefende, overging.

In de provincie Holland was de Hollandsche Landraad met het zeewezen belast. Na een kort bestaan kwam het bestuur aan de Staten zelve waaruit het College der Gecommitteerde Raden ter Admiraliteit ontstond. De Prins stond aan het hoofd en vergaderde men doorgaans te Delft, waardoor het de benaming kreeg van Admiraliteit van Zuid-Holland. In Noord-Holland berustte het beheer tijdens het begin van den opstand bij de Gecommitteerde Raden van Westvriesland en het Noorderkwartier onder voorzitterschap van Sonoy als luitenant van den Prins.

Bij den dood zijns vaders volgde prins Maurits hem in 1584 op in het gezag over het zeewezen, uit voorzorg van niet te veel macht aan Leicester te geven (1585–87) benoemden de Staten van Holland en Zeeland Maurits tot stadhouder, kapitein-generaal en admiraal, hoewel hij niettemin aan den landvoogd onderworpen moest blijven; Leicester richtte in 1586 drie nieuwe admiraliteitscollegiën op, te Rotterdam, Hoorn en Vere.

Het eerste kreeg den naam van Admiraliteit van Zuid-Holland, het omvatte deze provincie, een deel van Gelderland en de landen over de Maas. Het tweede was de Admiraliteit van Noord-Holland, het duurde niet lang of Amsterdam wist hier den zetel aan Hoorn te onttrekken, dit college omvatte Noord-Holland, Friesland een deel van Gelderland, Overijssel en Utrecht.

Wat Vere betreft, werd de zetel niet naar deze stad teruggebracht gelijk Leicester had bevolen, maar van Vlissingen naar Middelburg overgeplaatst, bij welke gelegenheid de Raad ter Admiraliteit samensmolt met het College der Gecommitteerde Raden. Na Leicesters vertrek stelde prins Maurits een vierde college in, wederom te Hoorn, zulks op verzoek der Noord-Hollandsche steden die zich door Amsterdam voelden teruggesteld. Met betrekking tot deze jaren zij herinnerd aan Nederlands aandeel in de bevechting der Onoverwinnelijke vloot in 1588, alsmede ten teeken van toenemende macht ter zee aan de expeditie naar Cadix in 1596, eveneens in gemeenschap met de Engelschen. Na nog eenige veranderingen in het bestuur en bijlegging van oneenigheden

tusschen Holland en Zeeland vaardigden de Staten Generaal op 13 Augustus 1597 eene instructie uit welke voortaan vijf Admiraliteitscollegien vaststelde, deze waren: Zuid-Holland met Rotterdam als zetel, Noord-Holland met Amsterdam, West-Friesland met afwisselend Hoorn en Enkhuizen, Zeeland met Middelburg, en Friesland met Dokkum. Dit laatste was dus eene nieuwe toevoeging, in 1645 werd de zetel van Dokkum naar Harlingen overgeplaatst. Prins Maurits werd als Admiraal-Generaal hoofd en voorzitter der vijf collegiën en van elk in het bijzonder, bij afwezigheid te vervangen door zijnen Luitenant-Admiraal.

Onder deze indeeling kennen wij de geschiedenis van ons zeewezen gedurende de aan maritieme gebeurtenissen zoo rijke 17e eeuw.

De vijf collegiën hebben bestaan tot 1795, het jaar van de stichting der Baataafsche republiek, waarbij zij samen smolten tot ééne Admiraliteit.

Het wapen was tot dien tijd een gekroonde leeuw met zwaard en zeven pijlen, staande in een schelp tegen twee gekruiste ankers welke omgeven zijn door drie letters P., beteekenende pugno pro patria. Deze letters zijn echter niet altijd bijgevoegd; op meerdere plaatsen kan men het wapen nog aanschouwen, de meest grootsche voorstelling is die in het frontespice van het oude Prinsen- of Admiraliteitshof te Amsterdam, het hoofdgebouw van het tegenwoordige raadhuis. Het middelpunt van deze hardsteen beeldengroep is de in den Hollandschen tuin staande leeuw die met beide voorpooten de gekruiste ankers voor zich houdt; hij is geflankeerd door de Gerechtigheid en Mars, verder door zeegoden, nautische instrumenten en scheepsgeschut. In het Ned. Hist. Scheepvaart Museum bevindt zich de zandsteen versiering die de onlangs afgebroken marinierskazerne op Katenburg bekroonde, zij bestaat uit twee leeuwen die het schild met de ankers vasthouden, ook komt dit schild voor met toevoeging van twee letters A (Amsterdamsche Admiraliteit) in het ornament van eene bank, thans in hetzelfde museum. Op de schepen der tweede helft van de 17e eeuw waren de zwarte ankers meest aangebracht in een wit schild dat tegen de S. B. zijde van het verwulf was geschilderd, aan den anderen kant geflankeerd door het provinciewapen; kleinere schepen als de jachten droegen het merk meestal in een medaljon in den bovenspiegel. Met betrekking tot de vloten der Compagniën zij gezegd dat vooral de gedurende het grootste deel van haar bestaan zoo machtige O.-I. Compagnie er prachtige schepen op na hield, niet alleen fraai in degelijken sierlijken bouw als ook in uiterlijke opsiëring. Onze musea bezitten modellen van het allerfraaiste soort van dit voor de geschiedenis van onze handelsvloot zoo gewichtige scheepstype.

Het oudste en als uniek stuk daarom het belangrijkste van deze modellen

is de Prins Willem van het Nederl. Museum. Zijn geheele geschiedenis is nauwkeurig bekend, het schip werd in 1649 gebouwd voor de kamer van Zeeland, het deed verscheidene reizen naar Indië en nam ter versterking van 's Lands vloot deel aan den slag in de Hoofden tijdens den eersten Engelschen oorlog. De admiraalsvlag van Witte Corneliszoon de With heeft bij die gelegenheid van den Prins Willem gewaaid toen hij tijdens het gevecht daarop overging.

Het schip is met man en muis vergaan, deel uitmakende van eene retour-vloot, te samen met eenige andere schepen daarvan in 1662 ter hoogte van Madagascar. Het model was te voorschijn gekomen bij de opruiming in een oud pakhuis der Compagnie te Middelburg, bij welke gelegenheid het in bezit kwam van den kunstschilder Schütz aldaar. Van dezen ging het over aan den heer A. W. Mensing te Amsterdam die het eerst in bruikleen, in 1913 als geschenk afstond aan het Nederlandsch Museum. In het zesde jaarverslag van het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum alwaar het zich thans van het Rijk in bruikleen bevindt, komt eene uitvoerige bespreking daarover voor van den heer J. F. L. de Balbian Verster. Verscheidene andere modellen geven een overzicht uit het verdere tijdperk tot aan het einde der Compagnie. Deze bevinden zich in het Nederlandsch Museum, Nederl. Hist. Scheepv. Museum, Maritiem Museum Prins Hendrik te Rotterdam en het Gemeente Museum te Dordrecht. Bijzonder fraai ook om reden der ongeschonden oorspronkelijke tuigage is dat der zusterschepen Padmos en Blijdorp van 1722/23 te Rotterdam. Ook bevindt zich een evenzeer fraai stuk van een twintig jaren later, het schip „de Gerechtigheid”, in familiebezit van een aanzienlijk geslacht; ik zelf bezit het model van den Oost-Indiëvaarder „de Batavier” waarvan de merkwaardigheid is dat hij een der drie schepen is welke op 2 Juli 1783 binnen een uur tijds van de Oost-Indische werf te Amsterdam te water werden gelaten. De anderen waren de Meermin en de Doggersbank, van deze gebeurtenis bestaat eene gravure door C. Brouwer naar de oorspronkelijke kleurentekening van J. Andriessen, welke laatste zich in eene particuliere verzameling bevindt. Het behoeft dus niet te verwonderen dat ook de jachten welke de Compagnieën voor den dienst in de Hollandsche wateren gebruikten, van sierlijken bouw waren, geriefelijk ingericht met eene ruime kamer midscheeps en een paviljoen op het achterdek. Aan het uiterlijk was alle zorg besteed met betrekking tot snijwerk en beschildering.

In bouw en tuigage waren zij gelijk aan de statenjachten, zoodat wij een model of eene afbeelding van dit soort schepen enkel nader kunnen vaststellen wanneer zekere kenteekenen daartoe aanleiding geven.

Bij de in dit boek afgebeelde jachten heb ik eene indeeling gemaakt tusschen die welke in dit hoofdstuk besproken worden, en de ronde jachten van het tweede hoofdstuk. Deze scheiding heeft hare reden in het verschillend soort van vaartuig, de eerstgenoemden zijn te samen gevoegd omdat zij in den romp den hoofdvorm gemeen hebben welke dezelfde is als die der spiegelschepen. Hoewel de oudste prinsenjachten en de speeljachtjes in hunne gedaante zeer die overeenkomst vertoonden, zoo is in den loop der jaren daarin wel eenige wijziging ontstaan door strakkere lijnen en veranderde indeeling. Niettemin hebben de schepen die ik tot deze groep reken, tot het einde van hun bestaan hun eigen karakter behouden.

De oudst bekende modellen van deze schepen dateeren van ongeveer 1670; het ontbreken van andere, zooals een vroeg 17e eeuwsch prinsenjacht en speeljacht, vormt eene leemte in de reeks, hetgeen daarom jammer is daar deze groote jachten uit dien tijd merkwaardig zijn wegens hunnen ouden scheepsvorm, de kleinere wegens de zeer bijzondere tuigage met het tweemast bezaanstuig. Wel is waar wordt het gemis verlicht door de uiterst nauwkeurige en uitvoerige afbeeldingen van velerlei soort door welke wij ons ook zonder aanwezigheid van een model eene getrouwe voorstelling van hunnen bouw, inrichting en tuigage kunnen maken, alsmede van hunne bestemming.

Ter verduidelijking van de mededeelingen die ik voornemens ben over deze andere jachten te doen, achtte ik het raadzaam een aantal reproducties te plaatsen van eenige schilderijen en eene teekening, waarop zulke schepen voorkomen. Hierbij kwam bijzonder in aanmerking het meermalen door mij genoemde schilderij van Vroom te Haarlem, waarvan voor dit doel eene detail-opname is gemaakt, op welke het groote jacht van prins Maurits goed in onderdeelen is waar te nemen; te meer aanleiding had ik tot deze keuze omdat in de onmiddellijke omgeving van dit vaartuig eenige merkwaardige scheepjes voorkomen die ik in de Inleiding reeds met verwijzing hier naar besprak t.w.: links vooraan eene Zeeuwsche kogge en daarnaast zoo een klein speeljacht met een aan eene roe geregen Latijnsch zeil, verder rechts ter halver hoogte eene heude; zie pl. I.

De hier volgende modellen omvatten als oudste een statenjacht van omstreeks 1670, verder twee soortgelijke uit verschillende tijden der 18e eeuw en eenige kleinere plezierjachten van uiteenloopende gedaante. Hoewel in dit boek uitsluitend Nederlandsche schepen zouden voorkomen zoo heb ik in twee gevallen gemeend van dezen regel te mogen afwijken, het eerste daarvan doet zich reeds zeer in het begin voor, alwaar ik het wenschelijk acht om ook twee Engelsche jachten af te beelden uit den eersten tijd toen zulke

schepen daar werden gebouwd onder invloed van het zich geldend makend Nederlandsch voorbeeld.

Ook is er een model dat door eenige heraldische voorstellingen in het ornament zekere beteekenis schijnt te hebben tot de regeering van den stadhouder-koning Willem III. De laatste afbeelding der serie is geen model, maar zooals men ziet een werkelijk schip, het eenige exemplaar van een Hollandsch trekjacht dat te samen met een soortgelijk kleiner roeijacht aan slooping is ontkomen.

STATENJACHT

Plaat 1 en 1A

Het hier in twee afbeeldingen weergegeven model is dat van een Nederlandsch statenjacht uit het midden van de tweede helft der 17e eeuw. Dat het als zoodanig mag worden aangeduid blijkt uit het Generaliteitswapen hetwelk het hoofddeel van het spiegelornament uitmaakt. De aanwezigheid van eene kroon boven dit wapen is eene nadere aanwijzing naar het einde van het jaar 1663 toen de Staten-Generaal uitvoering gaven aan een reeds in 1657 genomen besluit tot het snijden van een nieuw zegel, waarbij naast eenige andere wijzigingen eene kroon boven het schild werd geplaatst. Zie hier voor: „De Nederl. vlag” door C. de Waard, en „Wapens, vlaggen en zegels van Nederland” door T. v. d. Laars.

Slechts enkele personen wisten van het bestaan van dit model hetwelk zich in mij onbekend particulier bezit bevond, thans is de heer D. G. van Beuningen te Rotterdam de gelukkige bezitter, bij wien het in goede handen blijkt te zijn wanneer deze heer voortgaat zooals hij tot nog toe heeft gedaan, met het schip te laten zoo als hij het heeft gekregen.

Hoewel ontdaan van alle rondhout en tuigage behoort de hooge kwaliteit van een dermate authentiek fraai model niet vermengd te worden met een nieuw bijgemaakte tuigage.

Ofschoon ik in vele gevallen een voorstander ben van het aanbrengen van zelfs compleet nieuw tuig en dit ook dikwijls heb toegepast bij de mij toebehoord hebbende modellen, zoo zou deze maatregel hier zeer slecht van pas zijn. De romp is gaaf, de constructie nog in solieden staat en het ornament ongeschonden, met deze eigenschappen is het model een stuk op zich zelf: een monument van 250 jaren oud waaraan men niets moet veranderen of toevoegen.

Daarbij komt dat de tuigage van dit soort schepen van het allergewoonste

soort was die wij tot in alle bijzonderheden kennen uit beschrijvingen en afbeeldingen, buiten diverse modellen waar zij geheel compleet in oorspronkelijken nooit veranderden toestand aanwezig is. Ik heb het schip gezien toen de tegenwoordige eigenaar het in handen kreeg, deze deelde mij onlangs nog mede dat juist de oude beschildering zoo zeer het waardige oude karakter verhoogt. Nog erger dan het aanbrengen van eene nieuwe tuigage zou het zijn wanneer het model te eeniger tijd in handen zou vallen van een eigenaar of eenen restaurateur die het uit onoordeelkundige verfraaiingszucht zou willen overschilderen met moderne lakverf en glimmend verguldsel op eene manier zooals wij voorbeelden hebben dat het uiterlijk van verscheidene oude modellen noodeloos werd bedorven.

Zooals het schip zich hier tegen den lichten achtergrond afteekent, staat het daar als tastbaar onderwerp van eene van de Velde teekening. Werkelijk bestaat er zoo eene van een statenjacht dat zeer aan dit model nabij komt, echter niet voldoende om te zeggen dat het 't zelfde schip is.

De gelijkenis van den romp is nagenoeg volkomen, wat zeer natuurlijk is daar ongeveer gelijktijdig gebouwde schepen van één soort waren. Het verschil ligt in de uiterlijke opsiering, ter vergelijking neme men de reproductie in den catalogus van de historische afdeling der Eerste Nederlandsche tentoonstelling op scheepvaartgebied alwaar deze teekening was ingezonden door Dr. D. F. Scheurleer te 's Gravenhage. Ook daar zijn naast het gekroonde wapen de vlaggen, trommels en kanonnen, de hoekmannen hebben eene andere houding der armen en de figuur op den dolfijn is meer zijwaarts gekeerd. In plaats van kareatiden tusschen de zijvensters is daar een hangend blad-ornament, ook is het boord versierd, wat bij het model niet zoo is.

Mijne ondervinding in betrekking tot de scheepsteekeningen van Willem van de Velde, hierbij speciaal doelende op de rijke verzameling daarvan in het Museum Boymans te Rotterdam, heeft mij geleerd om hem als uiterst nauwkeurig en betrouwbaar te beschouwen; bij schepen die buiten het embleem overigens in hun ornament nagenoeg gelijk zijn, ligt het verschil slechts in de onderdeelen, soms zelf in zeer onbeduidende. Bij twee schepen zal het voornaamste verschil b.v. daarin bestaan dat het eene op het bovenste hekkbord twee leeuwen heeft, het andere twee dolfijnen. Vertoonen zij op deze plaats eene gelijke voorstelling dan zal men het verschil in de zijfiguur vinden b.v. een zeepaard en een dolfijn.

Ook in den Romeinschen hoekman die veel bij schepen der Amsterdamsche Admiraliteit voorkomt, ziet men voortdurend kleine verschillen, den arm in de zijde gesteund of neer hangend, eene speer of wel een zwaard houdend,

het hoofd naar links of naar rechts gewend en dergelijke. Ik geloof zeker dat van de Velde nauwkeurig heeft geteekend zooals het werkelijk geweest is, juist al die kleine variaties die de beeldsnijders met bedachten rade in het soms zeer gelijkvormige ornament wisten aan te brengen.

Het is niet bekend of het jacht van den heer Van Beuningen naar een bestaand schip is gemaakt of dat wij het enkel als een voorbeeld uit dien tijd moeten beschouwen, opgesierd met een gebruikelijk ornament. Wanneer het een bepaald jacht voorstelt dan is het nog de vraag of de vervaardiger in de onderdeelen tot in het uiterste nauwkeurig heeft nagebootst. Dit dus in het midden latend is het model in allen gevalle een kostbaar scheepsbouwkundig reliquie als getrouwe weergave van een statenjacht uit denzelfden tijd dat van de Velde zijne teekening maakte.

Over bouw en inrichting staan ons uitvoerige gegevens uit verschillende bronnen ter beschikking. In Witsen vindt men daarover nauwkeurige beschrijving met maten. Hij beschrijft op pag. 176 het groote jacht van de West-Indische Maatschappij, lang over steven 66 voet, wijd 19 en hol op de uitwatering 6 voet. Daarop volgend deelt hij alles mede omtrent het te Amsterdam gebouwde Zweedsch koninklijk jacht, lang 62 voet. Hiervan geeft hij buitendien eene langs- en dwarsscheepsche doorsnede alsmede een dekplan. Daar dit schip diepere wateren zou bevaren dan de onze zoo is het een weinig scherper gemaakt, hetgeen in de dwarssectie verduidelijkt is door twee gedaanten van het vlak, de hellende die aantoonst hoe dit schip gebouwd was en den vlakken meer plompen vorm die een Hollandsch jacht van gelijke grootte zou hebben.

De inrichting van voren naar achteren bestond uit een vooronder met matrozenkoojen, de kombuis, achter den mast de groote kamer die zijn licht ontving door eene langwerpige lantaarn met raampjes aan de kanten en die tevens als zitbank dienst deed. De volgende ruimte was eene andere kamer die eene trede hooger lag in verband tot het naar achteren scherper verloopende onderschip. Daarom is ook de zoldering hooger, welke ruimte gevonden werd door een sprong in het dek, de verhoogde stuurplecht die ongeveer ter hoogte van het einde van het zwaard begon. Achter deze kamer bevonden zich de wederom hooger liggende schippers- of kapiteinskamer met dien verstande dat de zoldering hier niet verhoogd is. Op het achtergedeelte van het dek was het paviljoen, de voor het karakter van deze schepen zoo kenmerkende opbouw. De vloer van dit statievertrek lag vrij van het dek welke tusschenruimte noodig was voor doorlating van den ijzeren helmstok die door het hennegat naar binnen trad en uitkwam op de stuurplecht voor het paviljoen. Daar was hij ter hanteering rechthoekig

naar boven gebogen zooals zulks aan den knop daarvan is waar te nemen op plaat 1A. Hier zien wij tevens dat bij het model de lantaren zich niet bevindt boven de eerste maar boven de tweede kamer; op de plaats waar de balustrade staat begint het verhoogde dek. De deur van het paviljoen was doorgaans tegen het boord ter voorkoming van hinder voor den stuurman, het paviljoen was veelal kostbaar ingericht met goudleeren wandbekleding, verguld snijwerk en kunstzinnige beschildering.

De figuren van het beeldhouwwerk buitenboords waren hier te lande in natuurlijke kleur geschilderd met enkel zekere daarvoor in aanmerking komende deelen van het ornament verguld. De Engelschen werkten op ruimere schaal met verguld, ook bij de groote admiraalschepen.

Naast Witsens afbeeldingen bezit het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum de fraaie origineele teekening van eene langscheepsche sectie en dekplan door Jacobus Storck, gedateerd 1670. Ook is de spiegel afzonderlijk afgebeeld waarin het wapen van Zeeland; als maten zijn aangegeven, lang over steven 62 vt., wijdt binnen zijn huyl 18 vt., hol op zijn uitwatering 6 vt. 7½ d. De indeeling is dezelfde als bij Witsen, bij beiden is de mast vrij voorlijk, in Witsen's teekening het spoor nauwkeurig op 19½ voet uit de loodlijn van den voorsteven, dus ruim een voet vóór een derde der stevenlengte; hij zegt dan ook dat masten in jachten evenals bij smakken en wijdschepen vrij veel naar voren staan opdat de zeilen des te grooter kunnen zijn. De scheg is doorgaans met eenen klimmenden veelal rood geverfden leeuw versierd, een galjoen was bij Nederlandsche jachten geen gebruik; niet te min weet ik er een met een volledig galjoen aan te wijzen, voorzien van regelingen en knieën, op twee penschilderijen van Willem van de Velde den Oude, waarop ik nader terugkom, zie B. op plaat IV en V.

Naar Witsen te oordeelen was de huid beneden het onderste berghout geteerd, waarvoor hij de aanwijzing geeft bij de beschrijving van een in 1673 naar Amsterdam opgebracht Engelsch koningsjacht; hij zegt daarvan in *Architectura Navalis* pag. 194 dat dit schip niet was geteerd gelijk men hier gewoon was bij alle schepen te doen. Vele voorbeelden zijn bekend dat de spiegel, hier bedoeld als de achterzijde van den romp, soms fraai beschilderd was; later schijnt men dit met weglating der versiering nog voortgezet te hebben door dit deel enkel geel te verven, vermoedelijk als beter uitzierende dan geteerd in aanpassing tot de beschildering van verwulf en bovenspiegel. Het onderschip was tot even boven de waterlijn wit geschilderd; dit schijnt toen bij alle schepen zoo geweest te zijn. Witsen geeft daarvan op pag. 267 de samenstelling: „De Pap, daer men de schepen mede strijckt, wert gemaect van harpuis, slechte hars, traen en zwavel; hier

hout men dat geen worm door en dringht. Soms tijds zietmen het met een slechte smearing van ongel af, voornaem als de schepen na bij en niet om de west varen. Dit wit gesmeer behoet de schepen lange tijt van met groente te bewassen of vuil te werden. Zoo zij ver om de west de wil hebben, haelt men onder om een goeden hui, daer men ontallijck veel spijkertjens in slaet: men legt hem op koeien hair: en daer wert oock wel dun geslagen loot, of koper tusschen gevoegt: en dit alles om ongediert, 't geen het hout verteert, te weeren."

Het model van den heer van Beuningen meet over steven 96 c.M. Wanneer men Witsen's jachten van 66 en 62 voet herleidt, de Amsterdamsche voet à 28,3133 dan geeft dit tot uitkomst 18,68 en 17,55 M. waardoor wij de schaal gevoeglijk kunnen rekenen als een twintigste der ware grootte, dus zeer goed mogelijk dat het in deze verhouding is gemaakt naar voorbeeld van een der toenmalige statenjachten.

De tuigage zou een hoognokzeil moeten zijn zooals nog gebruikelijk was in den aanvang der zestiger jaren, kort daarna echter werd bij deze schepen algemeen het staande gaffeltuig ingevoerd zooals zulks op plaat 3, 4 en 5 is te zien.

Met betrekking tot het Zweedsche jacht wil ik nog zeggen dat zich in de Gemäldegalerei te Weenen een schilderij van Ludolf Bakhuyzen bevindt voorstellende het IJ voor Amsterdam; geheel vooraan ziet men daar een jacht met het koninklijk Zweedsche wapen in den spiegel en getooid met de bekende blauwe vlaggen met het geele kruis en het wapen in het midden. Het schilderij — afgebeeld in Nederlandsche Marinemalerei van Willis — is 1674 gedateerd zoodat het mogelijk is dat het datgene is waarover Witsen mededeeling doet. Er valt eenig verschil op te merken in sommige details en het ornament, waarbij ik niet zeker ben of Witsen zich wel heeft beijverd om ze nauwkeurig aan te geven. Het bevreemt mij bij hem het Amsterdamsche wapen als bovenste spiegelversiering aan te treffen hetgeen ik mij enkel als bestaanbaar kan voorstellen indien bekend ware dat zulk een jacht door Amsterdam aan Karel XI van Zweden ware ten geschenke gegeven.

Nauwkeurige kennis hebben wij omtrent twee jachten die door Amsterdam in 1660/61 aan Karel II ten geschenke werden gegeven, ook voor koning Frederik I van Pruisen is hier in het begin van 1700 een fraai groot jacht gebouwd, ons bekend uit diverse afbeeldingen.

Het op plaat 1 en 1A afgebeeld model geeft dus tevens een zuiver beeld van een jacht zooals er in het midden van de tweede helft der 17e eeuw hier eenige voor buitenlandsche vorsten zijn gebouwd, gelijksoortig met

die welke in gebruik waren bij de stadhouders, de hooge colleges van Staat en de Compagnieën.

Het oudste type van deze schepen voor bepaald gebruik zal men moeten zoeken eenigen tijd vóór 1600.

Van de prinsenjachten is zooveel merkwaardigs bekend, zoowel met betrekking tot de ontwikkeling van dezen zeer Hollandschen scheepsvorm als tot de belangrijke historieteiten, dat het de moeite waard is om hier even bij stil te staan. Mij zijn geene aanwijzingen bekend of prins Willem een eigen jacht heeft bezeten, ik houd dit niet voor waarschijnlijk, de tijdsomstandigheden en zijn vroegen dood in aanmerking nemende, zoodat ik prins Maurits als de eerste stadhouder beschouw van wien dit met zekerheid te zeggén valt.

Ter wille van het overzicht en de duidelijkheid acht ik het wenschelijk om in mijne verdere mededeelingen in dit hoofdstuk eene kenbare scheiding te maken met betrekking tot de schepen en de historieteiten in verschillende tijdperken, voor welk doel ik de volgende indeeling maak:

I. Jachten van het einde der 16e eeuw.

II. Het jacht van prins Maurits.

III. Prinsenjachten van het midden der 17e eeuw.

IV. Prinsenjachten van het midden der 17e eeuw: vervolg.

V. De reis van Karel II van den Moerdijk naar Delft.

I. JACHTEN VAN HET EINDE DER 16^E EEUW.

Bij het begin der Inleiding tot dit hoofdstuk maakte ik kort gewag van jachten bij eenige kriegsbedrijven in den aanvang van den tachtigjarigen oorlog, te weten de slag op de Zuiderzee in 1573 en de uitrusting eener vloot in 1575 te Harlingen. Het reeds uitgesproken vermoeden dat deze jachten niet anders waren dan een soort ronde schepen, wat lichter, fraaiër en sneller dan gelijksoortige grootere, vindt versterking in meerdere vermeldingen alsmede in eenige afbeeldingen die het waarschijnlijk maken dat de oudst bekende prinsen- en statenjachten uit het einde der eeuw, welke reeds de vaste 17e eeuwse gedaante hebben, zoodanig een verbeterd soort waren van de aanvankelijk eenvoudige scheepjes.

De gegevens vindt men hiervoor voornamelijk in de verzameling der Muller Historieprenten in het Rijksprentenkabinet. Aldaar zijn afbeeldingen van de schepen die voorkomen op een kostbaar wandtapijt hetwelk in de Abdij te Middelburg de vergaderzaal der Staten van Zeeland siert; het stelt de gevechten te water voor die in 1574 en 1575 plaats hadden om het bezit van

Middelburg. Dit tapijt is vervaardigd tusschen 1591 en 1599 zoodat men de schepen met de noodige omzichtigheid moet beoordeelen wegens het ruim 15 jaren vroegere gebeuren; hiervan doet prent no. 694 ons een jacht zien dat reeds zeer dicht nabij komt aan het groote jacht van prins Maurits, hetwelk wij nauwkeurig kennen uit gegevens van 1600 waarop ik later uitvoerig terugkom; het op het tapijt weergegeven schip onderscheidt zich van de gewone Zeeuwsche heuden, smakken en kromstevens doordat het reeds de gedaante der ons uit lateren tijd bekende jachten heeft; het boord is naar achteren verhoogd, het heeft geene zwaarden. De bewapening bestaat uit eenige kanonnen onder het dek en de tuigage uit een sprietzeil en een Latijnsch bezaantje. Vermoedelijk is het achterschip plat, waarvan ik echter niet zeker ben daar een soortgelijk Spaansch schip waarmede het in gevecht is en hetwelk van achteren duidelijker is waar te nemen, rondgebouwd is, zulks in verband tot eene gelijktijdige afbeelding op dezelfde plaats waar dergelijke vaartuigen zeer de gedaante eener Zeeuwsche heude hebben. In dit verband maak ik melding van een afbeelding in de uitgave van 1621 van Bor 11e boek, fol. 273, waar bij eene gebeurtenis in 1577 te Antwerpen een jacht is afgebeeld met verhoogd vierkant achterschip en bezaansmast.

Eene voorstelling op eene geheel andere plaats in ons land zien wij op de kleurentekening no. 972 van het beleg van Medemblik door prins Maurits in het voorjaar van 1588, welke de vermelding draagt „belegeringhe der Stadt Medemblik door de E. M. Heeren Staten ende sijn Ex Maurittii van Nassou ao. 1588.”

Liggende op de Zuiderzee zijn daar afgebeeld en met aanteekening voorzien het „schip van de Admyrael Jan Gerbrandts” en het „jacht van de Admirael”. Het eerstgenoemde is een éénmastig schip met eenige kanonnen en zonder zwaarden, terwijl het achterdek met een soort huif is afgedekt. Het jacht is een zeer gewoon scheepje met sprietzeil, ook is daar met name een turfpont aangeduid, een soort schip zooals ik in de Inleiding heb vermeld.

Zulke ten oorlog geruste binnenschepen ziet men in grooten getale bij de krigsbedrijven op de Zuid-Hollandsche en Zeeuwsche wateren; zij hebben nagenoeg alle die huif welke over hoepels was gespannen, naar achteren tot op het roer spits toeloopende en op welker buitenkant veelal het wapen was geschilderd. De meeste dezer schepen hebben in het midden ter beschutting een verhoogd boord door welk twee of drie kanonnen naar buiten steken; aldus ziet men ze bij Bor op de afbeeldingen der gevechten bij Geertruidenberg en Middelburg in 1573, Reimerswaal 1574, Krimpen a.d. Lek en Zierikzee in 1576.

Bij het beleg van Geertruidenberg in 1593 door prins Maurits was er luidens eene prent van 1595 (no. 1018) een groot jacht in de vloot die de stad in halve-maan formatie van den Biesbosch afsloot, welk vaartuig geheel het aanzien heeft van zulke als wij hier na te noemen zullen ontmoeten bij de krijgsbedrijven van 1600. Onmiddellijk na de overgave van Geertruidenberg in einde Juni, trok prins Maurits naar Grevecoeur, van waar hem door jonker Floris van Brederode om hulp was verzocht in een brief waaruit ik de volgende zinsnede ontleen: „het zal U Excellentie believen meer Oorlogh-schepen te senden ende oock Jachten: de Vyant heeft veel Pleyten, gheladen met Artillerye. Een Pont ende Cabels sullen hier van noode zijn, om de Soldaten rasch over te setten, Hier niet zijnde als een kleine Schuyt." Zie Bor, 30e boek fol. 22.

In het 21e jaarboek van Amstelodamum (1924) komt een uitvoerige bijdrage voor van Dr. Joh. C. Breen, getiteld: „Het eerste bezoek van prins Willem I aan Amsterdam na de alteratie van 1578", waarbij de schrijver een zeldzaam boekje vermeldt waarin eene mededeeling over jachten voorkomt ter gelegenheid van het bezoek van den prins van Oranje aan Amsterdam in 1580. Dr. Breen geeft de grondige reden dat het kort na die gebeurtenis moet zijn geschreven en door Bor voor zijne eerste uitgaaf van 1602 is gebruikt. Naar deze bron verwijst Wagenaar in Vaderlandsche Historie VII pag. 329 waar hij beschrijft hoe de prins van Muiden te schepe werd afgehaald en met prachtige toestel te Amsterdam verwelkomd werd; wil men weten waarin deze pracht bestond, zoo leze men het interessante verhaal van Amstelodamum. Ik zal mij bepalen tot de van het origineel overgenomen mededeeling in Bor 1602, 14e boek, fol. 170, welke ik wat ruimer neem wegens de daar ook genoemde andere schepen: „Zij hadden toegemaect drie schuyten in maniere van een Galye, fraey gheschildert met schilden en helmen ende boevenets of tenten fraey overtogen met orangien ende blau scharlaecken, en fraey gearmeert met geschut en galerische gereetschap: noch ses jachten fraey gheschildert, en met geel en wit scharlaecken bedeckt: noch drie boots op maniere van Boeyers toe gemaect met Meersen ende diergelijke ghereetschap wat tot een boeyer behoorende is, ende mede fraey gheschildert en gearmeert met geschut als anders: noch hadden de Make-laers een Roeybaers toegemaect en fraey gheschildert, soo wel de riemen als de gehele schuyte, en achter het boevenet fraeykens gheschildert in maniere van een huys gedekt met schefelsteen. Van gelijcken hebben de Goopmans-boden een cleyn Roeybaersken toegemaect ende mede gheschildert en met een schargie behanghen."

De hier genoemde zes jachten waren dus geene statievaartuigen maar

schepen die voor deze gelegenheid fraai werden uitgedost en blijkbaar voorzien van eene geriefelijk ingerichte tent op het achterschip; misschien vindt ons nageslacht er nog eens vermaak in wanneer het nagaat hoe ons gemeentebestuur heden ten dage een eenvoudig havenbootje tot koninklijk jacht weet te transformeeren, „toegemaakt” met plantenversiering en eenige Oostersche tapijten.

Zooals ik reeds zeide komen eenige jachten op de door mij genoemde afbeeldingen zeer dicht nabij aan het prinsenjacht van 1600, waarvan wij uit de belangrijke gebeurtenissen van dit zoo bekende jaar eene duidelijke en betrouwbare voorstelling bezitten, die wij kunnen toetsen aan de afbeelding van vermoedelijk het zelfde vaartuig toen het in 1613 dienst deed bij de ontvangst van den paltsgraaf Frederik V te Vlissingen, zie pl. I.

II. HET JACHT VAN PRINS MAURITS.

Wij kennen het jacht nauwkeurig en met volkomen zekerheid van eenige prenten die betrekking hebben op den krijgstoct van prins Maurits tot ontzet van Ostende en den slag van Nieuwpoort. De beste gravure is die van Nicolaas Joh. Visscher, geteekend door Hendrik Vroom, voorstellende de groote vloot voor de kust van Vlaanderen; men mag aannemen dat deze teekening zeer kort na de gebeurtenis is gemaakt, daar zij vermoedelijk de zelfde is waarvoor bij resolutie der Staten van Holland van 10 November aan Vroom 100 gulden werd betaald voor eene teekening van dit krijgsbedrijf (mededeeling in Muller catalogus).

Het leger was voor dezen tocht op Walcheren verzameld, waarna het over de Schelde werd gezet, terwijl de vloot met de voorraden en het materieel naar de Vlaamsche kust stevende.

Op een andere prent, no. 1129^A in het Rijksprentenkabinet staat de uitvoerige beschrijving, waarvan ik de inleiding hier letterlijk laat volgen: „Aenlandinghe te Philippinen. Conterfeytinge en vertellinge der groote Scheeps armade van 27 hondert seylen, so boots, cromsteven, ten oorloge convoyert, als al d'andere menighte van smackschepen, heun, smalschepen en andere, van alle soorten, geladen met volck te voet en te peerde, ammonitie van oorloge, geschut, brugge, so wel over wateren, als peerden uyt de schepen in en uyt te lossen, behalven noch de Soetelaers schepen, in groot getal haer vergaderende voor de haven van Middelborch, ende voor 't casteel van Rammekens, met groot toeloope van volck van 't geheel Eylant van Walcheren, dese noyt gesiene, vremde, noch so grooten menighte van Schepen, welcx masten door de menighte men niet door conde sien noch tellen, vreemt om sien.”

Ik plaats deze aanhaling voornamelijk wegens de opsomming der Zeeuwsche en Hollandsche schepen; van meerdere beteekenis is voor ons de vermelding: „Den 19 Juny is syne Exell. Graef Mauritius te Arnemuyden te schepe ghegaen in syn groote Jacht van oorloghe, en te schepe gebleven” enz.

Deze benaming als een oorlogsjacht lijkt mij belangrijk, daar wij aldus de eigenlijke bestemming der oudste prinsenjachten hier zien omschreven; de vorige door mij aangehaalde gevallen toonden reeds aan dat het geenszins schepen voor vermaak waren — vooral niet in die tijdsomstandigheden — maar bewapende schepen ten gebruike van den stadhouder en vlootvoogden tot deelneming aan de krijgsbedrijven, wat mooier en geriefelijker dan andere soortgelijke en geheel anders dan het gewone soort der bewapende rivier- en binnenschepen.

Zoo een jacht was dus een geheel ander vaartuig dan het destijds reeds bestaande speeljacht, hetwelk niet anders was dan een open bootje voor plezierzeilen.

Vroom's prent stelt de voor de kust van Vlaanderen verzamelde vloot voor op 22 Juni tijdens de vermeestering van de schans van Philippine, waardoor de weg tot Ostende werd gebaad. Ruim een week later had de slag bij Nieuwpoort plaats, waarbij deze vloot op order van prins Maurits van de kust moest afsteken ter verhooging van het moraal zijner troepen. De prent is in bezit der Erven R. W. P. de Vries, het Ned. Hist. Scheepvaart Museum, het Prentenkabinet en de Universiteit Bibliotheek te Leiden.

Het jacht van prins Maurits is kenbaar aan den prinselijken standaard, en den oranje-appel op de uiterste punt van de als een galjoen uitstekende scheg, zooals men dit op het Haarlemsche schilderij van Vroom waarneemt; ook heeft het eene groote statie-lantaren hetgeen andere soortgelijke jachten niet hebben; evenmin hebben deze een scheg. Er zijn er eenige aan te wijzen; zij zijn alle van gelijke gedaante: spiegelschepen zonder zwaarden met ongeveer een dozijn stukken bewapend, waarvan er bij sommige twee op het voordek staan. Het boord heeft twee gillingen, op welke plaatsen het dek telkens verhoogt, een eigenlijk paviljoen is niet aanwezig daar hier op die plaats enkel maar de verhoogde stuurplecht is, ook is er een bij met geheel glad dek.

De tuigage bestaat op al deze schepen uit een spriettuig met aan het begin van de stuurplecht een kleine bezaansmast met Latijnsch zeil; dit is wel merkwaardig, omdat precies honderd jaar later het reeds genoemde koninklijk Pruisische jacht, alsmede sommige Engelsche ook dezen bezaansmast voeren.

Met deze wetenschap, hoe het schip er in 1600 heeft uitgezien, kunnen wij het vergelijken met de afbeeldingen die H. C. Vroom en Cornelis Claesz. van Wieringen ons geven op hunne schilderijen van de aankomst van den paltsgraaf in 1613, beide in het Frans Hals Museum te Haarlem. Tusschen deze twee stukken is eenig verschil in de schepen; zoowel het voornaamste Engelsche oorlogsschip als het jacht vertoonen enkele afwijkingen; over dit Engelsche admiraalsschip komt een grondige studie voor door R. C. Anderson in the *Mariner's Mirror*, deel III en VI, waarin Vroom aan de hand van ander vergelijkingsmateriaal betreffende dit schip als het meest correct wordt voorgesteld.

Het prinsenjacht komt in de hoofdpunten bij beiden met elkaar overeen. Ik betreur het dat de zijde van den romp op de reproductie wat onduidelijk is; hoewel de opname met zorg is geschied, schijnt de geelbruine kleur niet anders dan duister te hebben kunnen uitwerken.

Door de vijf kanonnen ter weerszijden in den breegang is het schip aan te rekenen als een zwaar bewapend jacht, buitendien staan er twee voor op het dek terwijl twee andere over het boord liggen kort voor het paviljoen.

In tegenstelling met 1600 heeft het schip op beide schilderijen zwaarden; zonder kennis te hebben van Vroom's oudere teekening waar alle jachten de poorten gelijkmatig over den breegang verdeeld hebben, is het voor onze begrippen bevreemdend hier ook eene onder het zwaard aan te treffen. Vroom geeft het zwaard heel kort en smal, zoodat het bij neerlating maar weinig onder water kan gaan; Wieringen schildert het wat langer, evenzeer echter smal, zoodat het in opgetrokken stand althans de poort vrij laat. Deze omstandigheid in betrekking tot het feit dat in 1600 geene zwaarden aanwezig waren, geeft den indruk dat zij in dien tusschenliggenden tijd kunnen zijn aangebracht, waarbij men rekening heeft te houden met de algemeene zeilkwaliteit van het schip, mede in betrekking tot den inmiddels verdwenen bezaansmast.

Het komt er dus op neer of men het jacht van 1613 hetzelfde mag beschouwen als dat van den tocht naar Philippine en Nieuwpoort.

Wieringen komt er het dichtste aan nabij door overeenkomende indeeling van den oploop en de afwezigheid van zijramen in het hoogste boord. Bij Vroom is dit anders, wel ziet men duidelijk de hand met den oranje-appel aan het uiteinde der scheg op dezelfde manier zooals hij dit in 1600 had waargenomen, een opvallende afwijking is echter het paviljoen met de vijf zijramen, waartusschen beelden prijken. Voor de nauwkeurigheid zij gezegd dat Wieringen ook eene afdekking van de stuurplecht geeft, echter maar zeer kort, zonder een extra oploop en zooals ik zeide: zonder vensters.

Eene oplossing voor deze verschillen tusschen Vroom en Wieringen moet men misschien in de omstandigheid zoeken, dat in 1614, dus een jaar na deze Vlissinger gebeurtenis, een nieuw jacht voor prins Maurits werd gebouwd, waarover ik eene vermelding vond — juist met betrekking tot het ornament — in deel II van het Archief voor kunstgeschiedenis, 1879 (Dr. D. O. Obreen, mededeeling van P. A. Leupe, ambtenaar bij het Rijks-Archief) Onder de opgave van kunstenaars die voor de Admiraliteit van Rotterdam gewerkt hebben, wordt daar de volgende betaling vermeld: „1614, 29 November. Aen Mr. Jacob Jansz. Beeldhouwer over werclloon voor hem en zijne knechts, verdient aen 't nieuwe Schip van Zijne Excellentie, in 't snijden van eenige beelden ende figuren 't sedert den 11 Maart 1614 totten 22 November, 146 L. 13 st.

Als men nu bedenkt dat Vroom's schilderij gedateerd is 1623, dus blijkbaar ter eeniger tijd in de 10 jaren tijdsverschil geschilderd, dan komt het mij waarschijnlijk voor dat het in 1613 gebruikte schip hetzelfde is als dat van den tocht naar Vlaanderen, welke gedachte versterking vindt in de weergave door Wieringen.

Indien zulks bestaanbaar is, hoe moet men dan Vroom's werk opvatten? Hij was een kenner bij uitnemendheid zoowel van de schepen als van hun ornament, buitendien weten wij in dit geval dat hij het jacht in 1600 zeker reeds goed had opgenomen.

De in de afrekening vermelde beelden en figuren geven het vermoeden meer te zijn dan enkel schildhouders, misschien zijn het de beelden tusschen de zijvensters.

Wil men zich in veronderstellingen verdiepen, dan kan men gelooven dat Vroom in 1613 het oude jacht heeft waargenomen maar hiervoor tot op zekere hoogte het nieuwe heeft nagevolgd of dat hij het nieuwe in zijn geheel weergeeft.

Misschien is dit nog wel eens op te lossen als men dieper in de betreffende archiefstukken doordringt; voorloopig ben ik tevreden met de wetenschap dat men de twee schilderijen met inachtneming van deze bijzonderheden heeft te beschouwen. Tusschen Vroom en Wieringen is ook eenig onderscheid in de bevlagging, zoowel bij het admiraalsschip als bij het jacht; hetgeen zich voor het laatste tot het volgende bepaalt:

Op den mast, bij Wieringen: rood of oranje, wit, blauw; bij Vroom: aan een vlaggestok, welke oranje, wit, blauw is geschilderd, eene vlag van gelijke kleur, met in het wit het volle wapen van den prins, waaromheen het ordelint van den Kouseband en omgeven door oranjetakken.

Op den spriet, bij Wieringen: hetzelfde wapen op een breede witte baan



Frans Hals Museum, Haarlem

Deel van een Schilderij door H. C. Vroom

Aankomst van Frederik V van de Palts te Vlissingen, 8 Mei 1613

die van boven en onder gezoomd is met eene strook rood, wit, blauw; bij Vroom: de bekende roode vlag met den zwaardhoudenden arm.

De groote vlag achterop is van rood, wit en blauw met oranjetakken in het wit.

In den spiegel staat het prinselijk wapen, gehouden ter eener zijde door eene vrouw, ter anderzijde door eene mannenfiguur.

's Prinsen persoonlijk kenteken: Saxen, met betrekking tot zijne moeder, schijnt hier in het hartschild aanwezig te zijn, op de vlag is zulks niet zeker uit te maken.

Ter volledigheid geef ik hier de samenstelling van het wapen: gevierendeeld met 1 en 4 onderverdeeld, Chalons en Oranje met een middenschild Genève; 2 en 3 gevierendeeld, Nassau, Katzenellenbogen, Vianden, Dietz. Over alles het hartschild Saxen.

De vulling boven het tweede berghout is rood met Renaissance ornament, terwijl de daarboven gelegen vertuining van af de gilling bij het zwaard, blauw is, versierd met meerminnen en dolfijnen; tusschen de vensters staan de bewuste beelden. Bij Wieringen gaat de beschrijving met meerminnen en dergelijke ook op de eerstgenoemde plaats langs de geheele scheepslengte.

De reproductie van den Vroom is ongeveer de helft van het schilderij, het Engelsche schip waarvan men enkel het galjoen en den boegspriet ziet, staat er in zijn geheel op; aan de andere zijde zijn een groot Hollandsch schip benevens eenige kleinere, alsmede de uiterste hoek van Vlissingen.

Het betreft hier de feestelijke ontvangst in Mei 1613 van den eerst 17 jaren tellenden Frederik V van de Palts, in Januari te Londen gehuwd met de 16-jarige Elisabeth van Engeland, de zuster van den lateren Karel I.

Prins Maurits was oom over den jeugdigen echtgenoot door het huwelijk van den keurvorst Frederik IV met des prinses zuster Louise Juliana.

Frederik V is door zijn ongelukkig koningschap over Bohemen bekend als de winterkoning; in October 1620 te Praag gekroond moesten zij hun rijk na korten tijd verlaten, hun zoon was prins Rupert, een bekend Engelsch vlootvoogd uit de Hollandsch Engelsche oorlogen.

De heer A. Meerkamp van Embden, Rijksarchivaris van Zeeland was zoo vriendelijk mij een uittreksel toe te zenden uit de notulen der Staten van Zeeland; deze resolutie luidt: „Is oock goetgevonden, dat de Heeren Staten gelijkelijk hen zullen vinden tot Vlissingen, om den Cheurfurst Palts-Grave, ende de Prinsesse van Groot Brittainen syne Huysvrouwe, aldaer te begroeten ende congratuleeren.”

Daarop volgt: „den 8 en 9 Mey 1613. Hebben de Heeren Staten hen ge-

vonden te Vlissingen, verwaghtende de voorsz. komste, ende na dat de voorsz. Hare Hoogheden zijn den 9 gearriveert, hebben de Heeren Staten de be hoorlijcke salutatie gedaen."

De feestelijke gebeurtenis is uitvoerig beschreven in E. van Meteren, Memo riën 1619, en Kroniek v. Holland 1636, II pag. 333, waar gezegd wordt dat eenige jachten aan de Engelsche vloot naar Ostende waren gezonden om haar binnen te loodsen; op het vernemen der saluutschoten bij het pas seeren van Sluis gingen prins Maurits, Frederik Hendrik en de prins van Portugal aan boord van hunne jachten, waarmee zij de Engelschen tege moet zeilden, op den Prince Royal overgingen en er den nacht verbleven. Het aan land gaan, de ontvangst en verdere feestelijkheden zijn nauwkeurig beschreven; dicht bij den haven-ingang ziet men de Engelsche statiebark met in het rood en wit gekleede roeiers, terwijl zich op de plecht 4 trom pretters bevinden met eene blauwe vlag; in den spiegel prijkt het koninklijk wapen en de tent is met een rood fluweelen kleed overhangen. Dit roei jacht, alsmede het daar achter volgende, geven een beeld van het aanzien van een statievaartuig, vermoedelijk in den geest zooals Bor die beschrijft bij de door mij vermelde ontvangst van den prins van Oranje in 1580 te Amsterdam. In het Rijksmuseum is een schilderij van Adriaan Pietersz. van de Venne (1589–1662) no. 2487 van den catalogus, waarvan de voorstelling klaarblijkelijk ook op deze gebeurtenis betrekking heeft. Het is een leven dig tafereel langs het kanaal naar de haven van Middelburg. Een der klei nere Engelsche schepen vaart naar de stad op, evenals een klein jacht, we derom kenbaar aan vlag en wapen, dat wel hetzelfde is als hetwelk Vroom aangeeft bij het havenhoofd; achterop voert het eene witte vlag bezaaid met oranje-appels.

In 1620 zou Frederik V andermaal van een prinsenjacht gebruik maken, thans onder minder glorierijke omstandigheden. Na zijne nederlaag te Praag tegen het keizerlijke leger week hij in November met zijn gezin naar Ne derland, op welke reis hen te Emmerik tot verder vervoer een jacht van prins Maurits wachtte. (Joan van de Sande: de Nederl. Historiën 1663). Het groote schip bij Vroom is de Prince Royal in 1608–10 door Phineas Pett te Woolwich gebouwd. Phineas was de grootste meester uit deze fa milie van beroemde scheepsbouwers welke de Engelsche marine gedurende twee eeuwen, van Hendrik VIII tot Willem III, met de grootste en fraaiste schepen heeft voorzien. Een der bekendste van zijne ontwerpen is de door zijnen zoon Peter gebouwde Sovereign of the seas (Royal Sovereign) van 1637, een driedekker van 100 stukken.

De romp van den Prince Royal teekent zich op de reproductie helderder

af dan het jacht, het schip voerde destijds 50 tot 60 stukken; dit getal spreekt hier niet, doordat de poorten der onderlaag op de voorste na allen gesloten zijn. Boven de galerij ziet men de drie struisveeren van den kort voor het huwelijk van zijne zuster gestorven kroonprins Henry, het zelfde teeken is ook thans nog bij den prins van Wales in gebruik. Naast de veeren, als op meerdere plaatsen, staan de letters H. en P., beteekenende Henry Princes, ook komen de initialen van den koning voor: James Rex.

Het schip is tweemaal verbouwd en met den tijd meegaande vertuigd, het eindigde zijn bestaan in den vierdaagschen zeeslag, waarbij het op den derden dag, 13 Juni 1666 vast raakte op den Galloper. De Vice Admiraal George Ascue moest zich toen overgeven aan Cornelis Tromp en Isaac Sweers, waarna het fraaie schip op last van de Ruyter werd verbrand, welke overgave door den jongen Van de Velde is weergegeven op een schilderij in het Rijksmuseum. Eenige stukken zilverwerk aan Ascue toebehoorend kwamen aan den Schout bij Nacht Sweers, thans zijn zij als erfstuk in bezit van den heer H. H. del Court van Krimpen te Velsen, die ze in bruikleen aan het Ned. Hist. Scheepvaart Museum afstond, waar zij bijdragen om de herinnering wakker te houden aan eenen tijd toen het mogelijk was dat eene Nederlandsche vloot een Engelsch admiraalsschip kon vermeesteren.

Aan het einde gekomen van de beschrijving der jachten uit het tijdperk van prins Maurits wijs ik nog eens op de gelijkenis van den romp en zijnen opbouw, met dien der toenmalige kleine spiegelschepen, de jachten zooals wij die ontmoeten in de vloten der O. I. Compagnie. Vooral is deze gelijkenis sprekend op Vroom's schilderij bij het van achteren geziene kleinere jacht bij het rechtsche havenhoofd; de grootste breedte ter hoogte van het onderste berghout met daarboven het hooge verwulf en invallend boord. Deze vaartuigen hadden evenzeer gelijkenis met de spiegelschepen als de gewijzigde jachtvorm van het op plaat 1 en 1^a afgebeelde model zulks aantoonst tot de schepen van zijnen tijd. De platte afsluiting van het achterschip had in den Nederlandschen bouw hare intrede gedaan in de eerste helft der 16e eeuw, eenige tientallen jaren later werd deze bouwwijze algemeen toegepast bij de zeegaande schepen van oorlog en de groote koopvaarders. Kleinere schepen, als kustvaarders, binnenschepen en visschersvaartuigen bleven rond; ook handhaafde zich deze vorm bij een zeeschip van grootere afmeting: de fluit, welke van af het einde der 16e eeuw in groot aantal werd gebouwd en gedurende de geheele 17e eeuw het koopvaardijship bij uitnemendheid bleef.

De oudste schepen van het type statenjacht, alsook de veel kleinere speel-

jachten volgden dus de bouwwijze van het spiegelschip; dit geeft mij aanleiding om van zulk een vroeg 17e eeuwsch klein zeeschip, een dusdanig jacht, het model ter vergelijking weer te geven, het is eene reconstructie van de door Hudson gebruikte Halve Maen der O. I. Compagnie, welke ik heb geplaatst als eerste der modellen van hoofdstuk VI.

Thans volgen eenige jachten uit den tijd van stadhouder Frederik Hendrik.

III. PRINSENJACHTEN VAN HET MIDDEN DER 17^E EEUW.

Ter verkrijging van een indruk omtrent het aanzien en het gebruik van deze jachten plaats ik een zestal afbeeldingen van eenige fraaie schilderijen en eene teekening, aan de hand waarvan ik de voornaamste schepen zal bespreken. Drie van deze stukken zijn penschilderijen van Willem van de Velde den Oude, zij zijn met de pen in O.I. inkt op een geprepareerden grond geteekend en munten uit door groote nauwkeurigheid.

Plaat II is de reproductie van een schilderij door Johannes van de Capelle (1624/25—1679), no. 681 van het Rijksmuseum; het heet in den catalogus van 1921 „begroeting van de regeeringssloep door de binnenvloot, kalme zee met eene menigte zeilschepen, op den voorgrond een sloep met talrijke figuren.” In 1912 luidde de titel „het admiraalzeilen” met dezelfde bijvoeging, terwijl de toeschrijving in de eerste helft der 19e eeuw nog grootscher was, n.m.l. het bijeenverzamen van de expeditie naar Chatham. De oorsprong van deze twee titels getuigt van een zonderling begrip omtrent admiraalzeilen, als van het aanzien der vloot van de Ruyter en Jan de Witt; geheel anders is dan ook de voorstelling die C. G. 't Hooft van dit stuk weet te geven in zijne bijdrage „Onze vloot in de schilderkunst” in het Bredius-gedenkboek. De heer 't Hooft heeft n.m.l. prins Frederik Hendrik in de sloep ontdekt, zittende naast den stuurman; buiten de gelijkenis gelooft hij zulks vast te mogen stellen uit eene aan een blauw lint om den hals hangende draagpenning welke die van den Kouseband zou zijn, alsmede uit de saluutschoten en huldebetuigingen van groetend schippersvolk. De jongeling met ontbloot hoofd wordt voorgesteld als Frederik Hendrik's zoon, de latere stadhouder Willem II; het komt mij voor dat de heer 't Hooft met de aanwijzing dezer twee personen volkomen juist is, want zoowel Frederik Hendrik als Willem II zijn goed gelijkend.

Intusschen geloof ik niet dat de hier aanwezige rivier- en binnenschepen, alsmede de geheele voorstelling iets te maken heeft met eenig krijgsbedrijf, zooals men zich een tafereel zou moeten voorstellen van dien tijd, b.v. de expeditie naar Hulst in 1640. Soldaten zijn op het schilderij nergens te zien,



Rijksmuseum, Amsterdam

Schilderij door J. v. d. Cappelle

Ruim water met Prinsenjacht en Binnenschepen, omstreeks 1640

de menschen op de pont lijken boeren te zijn die twee paarden bij zich hebben, een bruin en een wit.

Het jacht is zonder twijfel een prinsenjacht en een ander dan hetwelk wij reeds van Vroom's schilderij kennen; van het wapen hetwelk door de vlag bedekt is, is een der tenants zichtbaar, eene naakte menschenfiguur, welke omstandigheid reeds een wapen van Generaliteit of provincie uitsluit. De onderste vulling is blauw, terwijl de beschildering boven het tweede berg-hout verschillende stukken krijgsmaterieel omvat. De naar den toeschouwer gekeerde hoekfiguur is een engel of eene vrouw met bazuin, ook het zwaard is beschilderd en de kop daarvan als een leeuwensnoet, zooals toen gebruikelijk was; wanneer men in de lengte langs het zwaard kijkt, wordt deze voorstelling duidelijk. Achter het jacht ligt een van kleiner soort, de kruitdamp onttrekt dit aan het gezicht, zoodat enkel de lange mast met den hoogen smallen bezaan zichtbaar is, het is de eerste mast links van het groote jacht; de nadere aanduiding om te kunnen zeggen tot wat soort vaartuig deze mast behoort, zal straks blijken.

Dezelfde kruitdamp beneemt tevens het gezicht op het voorschip, waardoor niet is uit te maken of het schip wel of niet een galjoen heeft.

Wanneer men zich een getrouw beeld wil vormen hoe Frederik Hendrik met zijn jacht en eene binnenvloot heeft deelgenomen aan een gevecht tegen de Spanjaarden, zoo diene daarvoor het schilderij van 1633 door S. de Vlieger in het Rijks Museum, hetwelk in den catalogus vermeld staat als de slag op het Slaak in den nacht van 12 op 13 September 1631.

Wagenaar, Vaderl. Historie XI geeft van deze gebeurtenis de verkorte beschrijving, hoe de prins, die in Holland en Zeeland zooveel oorlogsschepen als mogelijk was had verzameld, zijn leger van tien duizend man te water van Geertruidenberg naar Bergen op Zoom overbracht.

Het schilderij geeft een levendig beeld van het gevecht tusschen de Staat-sche en Spaansche vloten op het Slaak bij Tholen; zij bestonden enkel uit rivier- en binnenschepen, waaronder een soort zeer groote breede roei-booten die Wagenaar schouwen noemt. Verscheidene der Spaansche schuiten waren vastgeloopen, het schilderij geeft eene duidelijke voorstelling van de heerschende wanorde in het gevecht, dat zoowel te water als te land werd gevoerd. Daar ziet men ook het prinsenjacht dat er zeer naar uitziet alsof het 't zelfde is als dat van Cappelle's schilderij; het schip ligt zoo gewend, dat men juist die deelen ziet welke daar aan het oog onttrokken zijn, het heeft geen galjoen, enkel de gewone lange scheg met den klimmenden leeuw.

Met betrekking tot den vermoedelijken leeftijd van Willem II is het interes-

sant even eenige mijlpalen uit zijne jeugd na te gaan; geboren op 27 Mei 1626, huwde hij op 12 Mei 1640 met Maria, de oudste dochter van Karel I, zij was niet ouder dan tien jaar en kwam eerst twee jaar later naar Nederland. Willem II had zich voor dit huwelijk in April met eene vloot van 20 schepen onder den luit. admiraal Tromp naar Engeland begeven van waar hij in Juni terugkeerde.

Er zijn van dezen meester nog drie schilderijen bekend met nagenoeg dezelfde voorstelling, zij zijn in de hoofdpunten gelijk en verschillen in enkele onderdeelen; men kan slechts gissen of deze meerdere exemplaren verband houden met de beteekenis der gebeurtenis of wel met opdrachten of eigen liefhebberij. Deze stukken bevinden zich in de National Gallery te Londen en in de musea te Budapest en Weenen, men vindt de eerste twee afgebeeld in het handige platen-album met beschrijvingen van de werken der groote Nederlandsche zeeschilders, van F. C. Willis: *Niederländische Marine-malerei*, het andere in den catalogus der *Gemäldegalerie* te Weenen.

Op het stuk der National Gallery, gedateerd 1650, ligt het jacht anders om; links daarvan is het speeljacht met den hoogen mast, die de eenige aanduiding daarvoor is op het Amsterdamsche schilderij, welk jacht geheel is afgedekt met een witte tent. De pont is wat meer naar het midden, een zelfde soort opvarenden met eenige paarden waarvan het witte over het boord uit het water drinkt; de sloep waarin ook blijkbaar Frederik Hendrik en Willem II, vaart op dezelfde plaats in gelijke richting. Om en achter de jachten, alsmede ter zijde zijn ook hier vele schepen.

Het schilderij te Budapest komt zeer met dit overeen, het afgedekte speeljacht op dezelfde plaats, het boerenfolk met 3 of 4 paarden op de pont, waarvan er één wit is en een ander drinkend. In de sloep geloof ik Frederik Hendrik te kunnen herkennen, terwijl van de overige opvarenden niets met zekerheid te zeggen is. Achter de twee jachten is nog een derde zichtbaar hetwelk naar zijne gedaante hetzelfde schijnt te zijn dat op de drie hier gereproduceerde penschilderijen eene voorname plaats inneemt, zie A op plaat III, IV en V. Ook is er eene toevoeging die op de Amsterdamsche en Londensche stukken niet voorkomt, dit zijn eenige oorlogsschepen rechts ter zijde op tamelijken afstand, waarvan een de admiraalsvlag voert en zijn spiegel naar den toeschouwer keert. Het emblema is een wapen en de mogelijkheid bestaat dat de figuur daarvan op het schilderij is vast te stellen, hetgeen uitkomst zou kunnen geven of deze voorstelling en de admiraalsvlag eenige diepere beteekenis hebben of enkel ter verlevendiging van het tafereel dienen.

Dit oorlogsschip, iets duidelijker weergegeven, komt ook voor op het 1649

gedateerde stuk te Weenen; het jacht, de pont en de andere schepen liggen eenigszins anders; ook varen hier twee sloepen naast elkander, in een waarvan blijkbaar de stadhouder is gezeten. In de verte, geheel links, is een vierkante stompe toren zichtbaar, zooals wij zulke kennen van sommige Zuid-Hollandsche havensteden, het water is ook hier, evenals op de andere stukken, zeer ruim.

Het is moeilijk te zeggen welke gebeurtenis deze schilderijen weergeven, het Rijksmuseum houdt zich wijselijk aan den veiligen kant door verder niets daarover te zeggen of te veronderstellen; zij hebben blijkbaar een onderling verband dat misschien op te helderen is wanneer men de stukken zelf of althans goede fotografiën raadpleegt, want de reproducties zijn voor het waarnemen der details als de personen en het wapen, veelal te onduidelijk. Indien men hieromtrent meerdere zekerheid kan verkrijgen lijkt mij eene oplossing niet uitgesloten; afgaande op het voorkomen van Willem II zou men die moeten zoeken omtrent het jaar 1640 en dan zeer zeker in den zomer, althans in een jaargetij dat men reden heeft om een jacht met eene tent af te dekken. Ook de persoon die naast Willem II staat, ons den rug toekeerend, blootshoofds met zwarte lokken en in 't rood gekleed, schijnt eenige beteekenis te hebben daar wij hem evenzoo aantreffen op het schilderij der National Gallery. Het geven van eene toeschrijving in dit genre schilderijen, waarbij zoovele details aan vaste gegevens moeten beantwoorden is meestal moeilijk en buitendien neemt men daarbij eene verantwoording op zich tegenover anderen die goedgeloovig alles — ook de dwaalbe-grippen — voor juist zouden willen aannemen.

IV. PRINSENJACHTEN VAN HET MIDDEN DER 17^E EEUW: (vervolg).

Het fraaiste jacht uit het tijdperk van Frederik Hendrik en Willem II ziet men afgebeeld op plaat III, IV en V naar penschilderijen van Willem van de Velde den Oude; het eerste behoort aan Z. K. H. den Prins der Nederlanden, de beide anderen zijn onder no. 2460 en 2467 in het Rijks Museum. Het rijk versierde jacht voert in den bovenspiegel het prinselijk wapen, hetwelk blijkbaar dat van Willem II is, geflankeerd door twee vrouwenfiguren met bazuin, buitendien zijn er twee kolommen tusschen deze en de hoekbeelden.

Het wapen is op de schilderijen goed te herkennen, waarvan zelfs op pl. III het derde kwartier: Vianden — een dwarsbalk van zilver op rood — is waar te nemen.

Voor betere verwijzing heb ik de voornaamste schepen op de drie repro-

ducties met overeenkomende letters aangeduid; de reden dat ik deze stukken heb gekozen, heeft een meervoudigen grond: eerstens omdat zij de fraaiste jachten vertoonen, weergegeven door den grootsten meester van dien tijd, tweedens wegens hun onderlinge samenhang en ten derde door de groote overeenkomst tusschen no. III en IV.

Allereerst wil ik trachten in het daglicht te stellen welke plaats in ons land hier kan zijn aangeduid.

De twee schilderijen van het Rijksmuseum, dragen luidens den catalogus de volgende titels:

No. 2460, pl. IV: Het prinsenjacht en het statenjacht aan den Moerdijk, in afwachting van Karel II en den hertog van York, 1660.

No. 2467, pl. V: Het prinsenjacht en het statenjacht verlaten den Moerdijk 1660 met Karel II en den hertog van York aan boord; beide op eene toeschrijving van den heer C. G. 't Hooft, zie zijne mededeeling in het Bredius gedenkboek.

De toeschrijving is blijkbaar op geen anderen grond geschied als dat hier een aantal jachten en binnenvaarders bijeen is, waarbij zich ook het jacht bevindt hetwelk in 1660 Karel II van den Moerdijk naar Delft vervoerde (het vaartuig D).

Twee der schilderijen geven echter in een klein detail eene aanwijzing die mij tot eene andere oplossing heeft geleid.

Indien dit de wal van den Moerdijk zou zijn, welke is dan de toren aan den uitersten linkerkant op pl. III, en de bebolwerkte stad op dezelfde plaats op pl. V?

De korte vierkante toren heeft 4 kleine hoektorentjes en in de stad verheft zich boven de wallen en huizen eene kerk van kenmerkende gedaante, met sierlijken toren en een lang dak waarop een dakruiter.

Het opmerken van deze bijzonderheden had reeds eenigen tijd mijn vertrouwen in het begrip van den Moerdijk geschokt, want waar moest men daar zulk eene stad zoeken. Het ver verwijderde Willemstad, hetwelk eene achtkantige kerk had, kan daarbij niet in aanmerking komen. Mijne gedachte werd hieromtrent in vastere baan geleid toen mij de groote gelijkenis en overeenkomst opviel met eene afbeelding van Bergen op Zoom in eene Duitsche stedenbeschrijving der Nederlanden, *Topographia Germaniae Inferioris* van Caspar Merian, Frankfurt 1659, een tamelijk zeldzaam boek dat ik toevallig in eigen bezit heb. Aldaar ziet men de kerk in dezelfde gedaante, alsmede den vierkanten toren bij de waterschans; ik ben den stand der kerk nauwkeurig nagegaan op de bijgevoegde plattegrond, mede in vergelijking met Blaeu's stedenatlas van 1649, de kerk staat

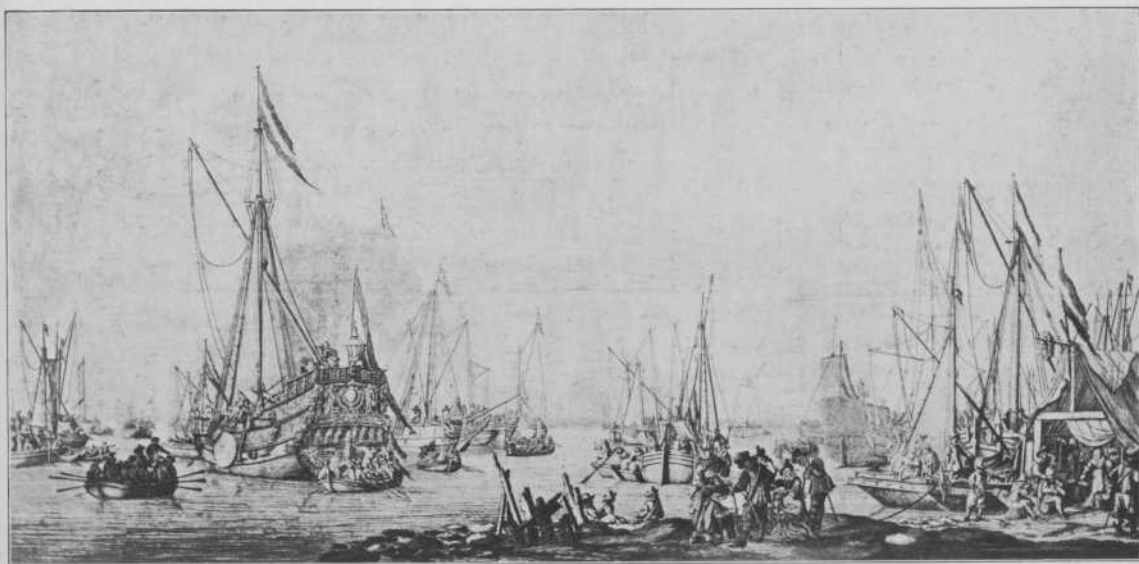


A B C

Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden

Penschilderij door W. van de Velde den Oude

Ruim water met Jachten en Binnenschepen



A B C D

Rijksmuseum, Amsterdam

Penschilderij door W. van de Velde den Oude

Ruim water met Jachten en Binnenschepen

nagenoeg in richting oost-west, met den toren naar het westen, zoodat men dezen van het N.W. rechts van het dak ziet, zooals op pl. V. In het aardrijkskundig woordenboek van Van der Aa vindt men uitvoerige bijzonderheden over Bergen op Zoom en zijne gebouwen, waaronder deze in 1442 gebouwde en in 1747 afgebrande kerk.

Een gezicht uit het N.W. met eene dusdanige peiling op kerk en toren voert naar den Z.O. punt van het eiland Tholen; van hier uit stel ik mij dan ook voor dat Van de Velde de ontwerpen voor zijne schilderijen maakte, zuidwaarts ziende over de Ooster Schelde en het verdrongen land van Reimerswaal.

Nadere toelichting vindt men bij Van der Aa en in de Kroniek van Zeeland door M. Smallegange 1696; men leze op pag. 133 de gesteldheid van de Eendracht — het water dat Tholen van Brabant scheidt — en der daar liggende Broodelooze schorren en eene schans op den Brabantschen wal, het Mollegat. Op deze hoogte bestond toen een veer, ook wordt gezegd dat een vendel krijgsknechten op den dijk de wacht placht te houden.

Het wijde water, het veronderstelde Bergen op Zoom in het Z.O., de veerschuiten, en de soldaten met betrekking tot de vele forten in den omtrek, dit alles schijnt mij toe een verband te vormen dat eenige zekerheid geeft om te kunnen denken dat Van de Velde's schilderijen ons een tafereel aan den oever van dit deel der Ooster Schelde doen zien.

Het gladde water zou eene onjuiste weergave zijn indien wij hier het Hollandsch diep op 24 Mei 1660 voor ons zagen, daar de wind zoo sterk was en het water zoo bewogen dat de Princesse Royale de beweging van het schip niet kon verdragen „ende sich geïncommeert bevindende van de zee-sieckte, sich genootsaecht bevonde te bedde te gaen leggen” om welke reden de koning den kapitein deed vragen, of er geene beschutting te vinden was, waarop deze tot uitkomst gaf dat zulks niet te verwachten zou zijn voor Dordrecht bereikt was”, zie: Verhael van de reys ende 't vertoeven van Carel II pag. 32 (Ned. Hist. Scheepv. Museum).

Het schilderij van Zijne Koninklijke Hoogheid is door den heer 't Hooft niet in het verband van den Moerdijk opgenomen, vermoedelijk omdat het jacht D hetwelk Karel II in 1660 vervoerde, hier niet te zien is; 't komt mij echter voor dat men pl. III en IV als nagenoeg gelijk mag beschouwen, enkel verschillend in eenige andere wending van sommige schepen, alsmede in enkele details, van welke het meest storend is dat de masttop van het jacht A op beiden niet van gelijken vorm is. Ik aanvaard dit zooals het is, zonder mij te willen verdiepen waarom Van de Velde dit gedaan heeft, welke bijzonderheid mij geen aanleiding geeft om enkel hier-

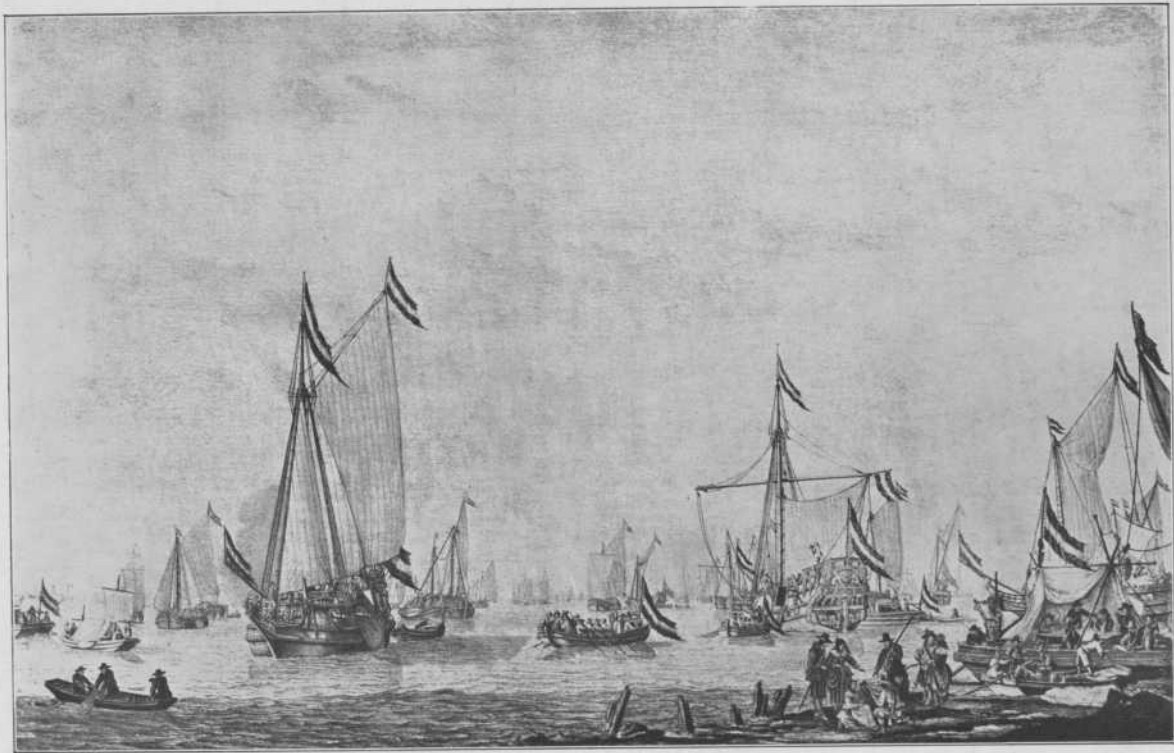
voor de twee schilderijen als van verschillenden tijd te beoordeelen, want vele andere punten zijn te sterk overeenkomend b.v. het scheepje C met uitgezette fok en de over het achterschip opgezette tent.

Het jacht A heeft op pl. IV en V den paalmast zooals ik dien reeds vroeger beschreef, met lange top, dubbele zaling, steuntouwen en puttingwant; boven aan de steng is eene kleinere zaling en ezelshoofd tot steun van den vlaggestok. Zoo is het ook bij jacht D op pl. V; op pl. IV schijnt dit schip een opgebonden steng te hebben, daar op den masttop een ezels-hoofd ligt, wat echter bij de reproductie niet waarneembaar is.

Jacht B is op alle drie de afbeeldingen vermoedelijk hetzelfde schip, op pl. IV en V ziet men dat het een vol galjoen heeft met regelingen en knieën, hetgeen in Nederland geene gewoonte was; het achterschip lijkt op pl. III zeer op het prinsenjacht bij Cappelle pl. II, zoowel in gedaante als in versiering, waarbij ik herinner aan de vroeger uitgesproken onzekerheid of het schip aldaar, alsmede op de buitenlandsche schilderijen al of niet een galjoen heeft.

Op pl. III zijn slechts twee jachten zichtbaar, op pl. IV zijn er drie, en vijf op pl. V, waar behalve de door mij aangeduide er een achter de vlag van de sloep, en een ander tusschen de jachten D en B zichtbaar is. Tot nu toe maakte ik slechts kort gewag van jacht D, hetwelk op pl. V veel duidelijker te zien is dan op pl. IV. Dit vaartuig heeft eene zekere vermaardheid, daar het in 1660 gediend heeft tot het overbrengen van Karel II van den Moerdijk naar Delft. Wij kennen het van meerdere schilderijen en niet het minst van een fraaie teekening van den romp door Willem van de Velde den Jonge, waarvan pl. VII de reproductie is. De teekening is thans in het Nederl. Hist. Scheepv. Museum, tot voor enkele jaren hoorde zij aan den heer C. G. 't Hooft, die haar beschrijft in zijne bijdrage in het Bredius-gedenkboek. Een in het ornament boven het roer aanwezig jaartal 1647 leidde den heer 't Hooft er toe dit jacht te beschouwen als datgene over welks bouw eenige mededeelingen worden gedaan in Obreen's Archief voor Nederl. Kunstgeschiedenis II pag. 16 en 18. Het betreft eenige betalingen aan de kunstenaars die voor de Admiraliteit van Rotterdam aan het prinsenjacht werkten, dat in 1646 was aanbesteed en in 1647 werd voltooid.

Op 21 Dec. 1646 werd f 250.— betaald aan den schilder Jacobus de Vileers, ter goeder rekening en in mindering van hetgeen hij zou verdienen aan het te maken schilderwerk in 't nieuwe jacht van Zijne Hoogheid, welke betaling met f 1250.— verder werd voldaan op 24 Juni 1647, toen de beschikking met landschappen in twee kamers van dit schip was voltooid; verder staan drie betalingen vermeld, gezamenlijk ruim f 1855.— op 23 Jan.,



A

D

B

Rijksmuseum, Amsterdam

Penschilderij door W. van de Velde den Oude

Ruim water met Jachten en Binnenschepen

14 Mei en 1 Dec. aan den beeldsnijder Pieter Verschuer voor beeldwerk. Het is dus begrijpelijk dat Willem van de Velde, de eminente schepentee-kenaar, dit fraaie nieuwe jacht is gaan afbeelden en daarbij het jaartal in het ornament aangaf.

De 4 groote beelden aan den zijkant van het paviljoen zijn kenmerkend voor het aanwijzen van dit jacht op diverse schilderijen, zoo ook op pl. IV en V. Het door twee leeuwen gehouden wapen is gevierendeeld: 1 Nassau, 2 Katzenellenbogen, 3 Vianden, 4 Dietz; op de grens van 1 en 2 Meurs, van 3 en 4 Buren; als middenschild, gevierendeeld: 1 en 4 Chalons, 2 en 3 Oranje, hartschild Genève.

Met deze indeeling kennen wij het wapen van de stadhouders Willem II (Frederik Hendrik was 14 Maart 1647 overleden) en Willem III, zóó komt het ook voor in den spiegel van het prachtige model van een Hollandsch admiraalsschip toebehoorend aan den ex-keizer van Duitschland, hetwelk in 1913 was ingezonden op de Historische afdeeling der Entos tentoonstelling.

Van de meerdere schilderijen waarop dit jacht voorkomt, bezit het Mauritshuis een prachtige v. d. Velde de J. waarop te zien is dat de beelden in natuurlijke kleur zijn geschilderd, de leeuwen zijn bruin, terwijl zekere daarvoor in aanmerking komende deelen van het ornament verguld zijn.

Na de bespreking en afbeelding van vele jachten, van af het einde der 16e eeuw, ben ik door dit vaartuig teruggekeerd in het tijdperk waaruit het fraaie model van den heer Van Beuningen stamt, men vergelijke pl. VII met plaat 1A en men zal beamen wat ik reeds eerder zeide: dit jacht is een levende Van de Velde.

Ik heb geene moeite gedaan en had daarvoor ook geene bijzondere aanleiding, of na te gaan is welke de voorstelling der penschilderijen kan zijn; in plaats van met onzekere veronderstellingen daaromtrent, wil ik mij liever bezighouden met de merkwaardige reis van Karel II, toen deze zich bij zijne uitroeping tot koning van Engeland in Mei 1660 van Breda naar Scheveningen begaf, van welken tocht hij den afstand van den Moerdijk tot Delft te water aflegde.

Het jacht van Willem II was, vermoedelijk om reden van diens vroegen dood, overgegaan aan de Admiraliteit van Rotterdam, het was het grootste en het fraaiste der 13 jachten die aan bovengenoemden tocht deel namen, om welke reden de koning het voor zich zelf verkoos.

In verband tot dit onderwerp plaats ik op pl. VIII de reproductie van een bekend schilderij van Lieve Verschuier uit het Rijksmuseum, hetwelk het passeeren van deze vloot langs Rotterdam voorstelt.

V. DE REIS VAN KAREL II VAN DEN MOERDIJK NAAR DELFT.

Deze gebeurtenis is uitvoerig beschreven in een zeer interessant boek „Verhael, in forme van journael van de reys ende 't vertoeven van den seer doorluchtigen ende machtige prins Carel II, koning van Groot Brittanniën" door Abr. de Wicquefort, bij Adrian Vlack, 1660. (Ned. Hist. Scheepv. Mus.)

Hoe verleidelijk het ook is om meerdere bijzonderheden mede te deelen, zoo moet ik mij tot den scheepstocht bepalen.

Het vorstelijk gezelschap waarvan de koning met zijne broeders, de hertogen van York en Gloucester, en zijne zuster, de Princesse Royale — weduwe van Willem II — de hoofdpersonen waren, kwam op 24 Mei tusschen 11 en 12 uur aan den Moerdijk, komende van Breda, waar de koning op het kasteel der Oranjes verblijf had gehouden.

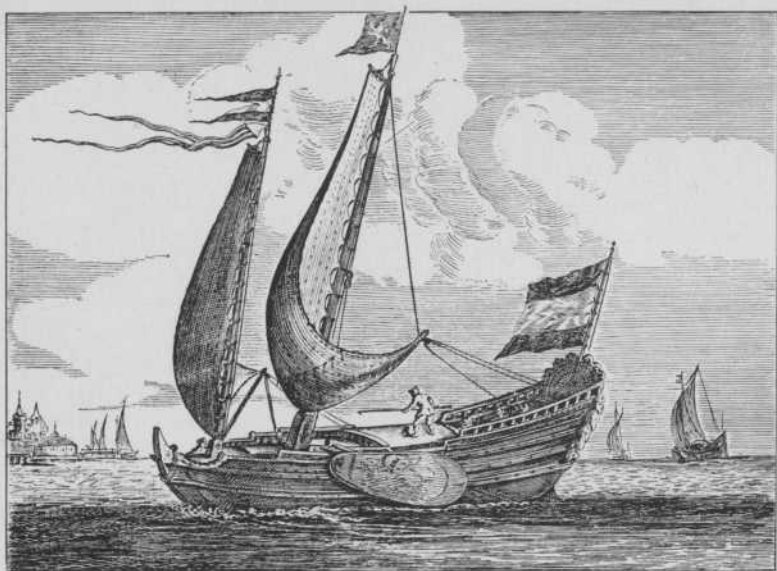
De Gedeputeerden van de Staten van Holland waren aan den Moerdijk aanwezig om den koning bij de intrede van hun gebied te complimenteren, want dit deel van Brabant werd toen tot Holland gerekend. De regeling berustte bij de Staten Generaal, die nauwkeurig hadden vastgesteld hoe het moest gebeuren met huldebetoon en het gebruik van karossen en jachten. Ten gebruike van den koning hadden zij dat der Princesse Douariere (Amalia van Solms, weduwe van Frederik Hendrik) geleend, hij verkoos echter een ander, dat hij kende als grooter en geriefelijker, en waarmede hij reeds eerder had gevaren. „Het jacht waarin de Koningh gingh, is voor desen gemaect geweest door den Prins van Orange, maer het komt tegenwoordich toe het College van de Admiraliteyt van Rotterdam, ende was sonder twijffel het grootste van dese kleyne Vloot".

Dit is dus het in 1647 gebouwde jacht, met de beelden aan den zijkant van het paviljoen, alhier voorkomend op pl. IV, V, VII en VIII.

Voor deze gelegenheid waren 13 jachten en een groot aantal andere schepen in gereedheid gebracht; om den schijn te vermijden aan iemand de voorkeur te willen geven bij het groote getal aanzienlijken en hoogwaardigheidsbekleeders, verzocht Lodewijk van Nassau, heer van de Lek en van Beverweert, den koning het gezelschap over de schepen te willen indeelen, waarna deze den hertog van York tot admiraal aanstelde.

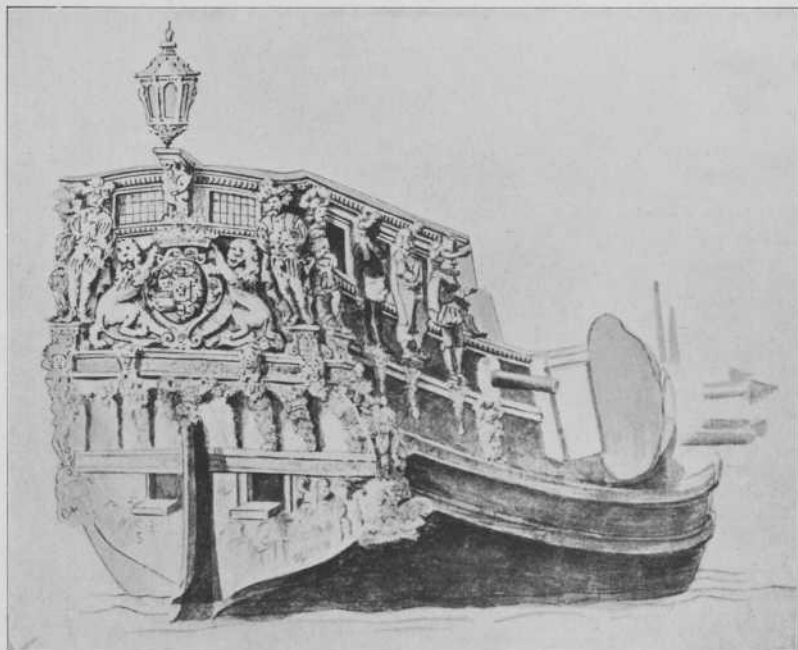
Deze schepen, zeker de fraaiste die beschikbaar waren, zijn als volgt in het reisverhaal vermeld:

1. Jacht der Admiraliteit van Rotterdam, eertijds van den stadhouder Willem II: de koning.
2. Jacht der Princesse Douariere: de hertog van York, als admiraal.
3. Jacht der Staten van Holland: de hertog van Gloucester.



Ets door S. Savry

Speeljacht, midden 1^e helft der 17^e eeuw



Nederl. Hist. Scheepvaart Museum
Amsterdam

Teekening door W. van de Velde den Jonge

Prinsenvacht, gebouwd 1646-'47

4. Jacht van den Raad van Staat: de Princesse Royale.
5. Jacht van den Raad van Staat: de Gedeputeerden van de Staten Generaal.
6. Jacht van den Heer van Beverweerd: de Gedeputeerden van de Staten van Holland.
7. Jacht, genaamd „de Maecht van Zeeland”: diverse aanzienlijke personen.
8. Jacht van den kapitein Brouwer: de markies van Ormondo, Viceroy van Ierland (Brouwer wordt in „Obreen's Archief” II pag. 15 en 17 genoemd als schipper-commandeur bij de Admiraliteit van Rotterdam).
9. Jacht, genaamd „de Post van Zeeland”: Eduard Somerset, markies van Worcester, met zijn familie.
10. Jacht van de Heere van Wassenaer (luitenant admiraal van Holland): aanzienlijke Engelschen.
11. Jacht van de stad Dordrecht: Monsieur de Clarges en Gedeputeerden van het leger.
12. Jacht van de Heere van Noortwijck, gouverneur van Sluis: Lord Gerard en andere Engelsche heeren.
13. Jacht van den prins van Oranje: het personeel der Princesse Royale.

Blijkbaar reeds in het begin van den tocht had de beteekenisvolle gebeurtenis in de geschiedenis van het jachtzeilen plaats, dat de Amsterdamsche burgemeester Cornelis van Vlooswijck aan den koning namens zijne stad een dergelijk jacht ten geschenke aanbood als waarop zij zich bevonden, hetgeen in het verhaal aldus staat vermeld: „De Koning bevont inder daet sijn Jacht soo bequaem, ende soo wel gemaect, dat hy seyde, disconserende met de Gedeputeerden, dat hy eenen op de selfde maniere soude doen maecken, soo haest as hy in Engelandt gearriveert soude syn, om sich op de Teems boven de brugge, daer van te dienen. De Heere van Vlooswyck, Burgemeester van Amsterdam, ende een van de Gedeputeerden van de Provintie van Hollandt, nemende occasie om aen syn Vaderlandt een considerable dienst te doen, seyde aen den Koningh, datmen onlanghs eene in haer Stadt gemaect hadde, het welcke by na van een gelycke sterckte was ende ten minste wel soo bequaem, nemende de vryheyt het selfde aan syne Majesteit te presenteren, de Selve biddende, aan de Magistraet de genade aen te doen van het selfde te accepteren. De Koning accepteerde het niet absolutelyck, maer vervreemde sich daer van niet soo seer, ofte men dede op het advys, 't welck de Heere van Vlooswyck aende Magistraet gaf, van het geene in dese occasie ghepasseert was, dat Jacht inkoop, 't welcke het College van de Admiraliteyt hadde gekregen vande Oost-Indische Compagnie, ende het selfde in Staet brengen, om die groote

Prins daer mede te vermaken: Ende om het selfde meerder glans te geven, dede de Magistraet het buytenste van de Kejuyt vergulden, terwyl eenige van de beste Schilders van het Landt arbeyden schoone schilderyen te maken, waer mede men het selfde sedert noch verciert heeft".

De heer C. G. 't Hooft heeft door een onderzoek in het Amsterdamsche Gemeente Archief belangrijk de kennis vermeerderd omtrent de uitvoering van deze aanbieding, waarvan hij mededeeling doet in het 19e jaarboek van Amstelodamum, 1920: „Een geschenk van Amsterdam aan Karel II van Engeland in 1660", alsmede in „The Mariner's Mirror", 1919: „The first English yachts". Hierdoor kennen wij den inhoud van den brief van Burgemeesters en Regenten die ter overhandiging werd medegegeven toen het jacht op 12 Augustus 1660 van Amsterdam vertrok, alsmede van de koninklijke dankbetuiging.

Het Ned. Hist. Scheepvaart Museum bezit de teekening door J. A. Storck waar het jacht onder Engelsche vlag, met een staand gaffeltuig, zeilklaar op het Y ligt; ook bestaan er twee fraaie teekeningen van den romp, respectievelijk in de collectie Van Gijn te Dordrecht door J. Beerstraten en in het Britsch Museum door W. v. d. Velde de J. Het onafgewerkte jacht was voor f 4300.— door de Gemeente van de Admiraliteit overgenomen, uit de rekening blijken de volgende bijzonderheden: „'t Jacht lanck over steven 72 voeten, wijt binnen de huylt 19 voeten en 10 duym, hol onder den overloop 8 voeten geboeyt met drie tols plancken, voorts de kiel, stevens en inhout met balken en knies naer behooren, daer in gemaeckt een achter met een voorkamer met 4 bedsteeden en bancken, achter een camer voor de capiteyn, bij de mast een vertreck voor de loods, een combuys; voor een camer voor de matroosen, achter een paviljoen, voort roer en swaerden en overloop en polders en clampen, cooyen voor de matroosen, werck, pick en teer sooveel het hol aengaet."

Ik heb de afbeelding achterwege gelaten daar het schip van hetzelfde aanzien is als de jachten op pl. VII en pl. 1 en 1A. Het koninklijk wapen met de tenanten vulde nagenoeg den heelen bovenspiegel terwijl een eenhoorn de scheg sierde; de bespreking der Engelsche jachten op plaat 2 en 2A. zal mij gelegenheid geven mede te deelen hoe het met het jacht in Engeland is gegaan en hoe het aanleiding gaf tot den bouw van soortgelijke schepen aldaar.

Terugkomende tot den tocht van den Moerdijk, zij gezegd dat men aanvankelijk voor de afvaart middagmaal had willen houden, maar omreden de Prinsesse Royale zich wegens het bewogen water en den sterken wind ter ruste had moeten begeven, werd dit uitgesteld tot bij Dordrecht, alwaar men omstreeks drie uur passeerde. De Magistraat had gaarne den koning binnen hare veste willen verwelkomen even als die van Rotterdam en Delft,

welke alle te voren „door expresse Gedeputeerden deden bidden, haer de eere te willen doen, van door hare Steden te passeren, ende sich aldaer in het aenkomen te ververschen. Maer syne Majesteyt excuseerde sich, soo wegen de tegenwoordige staet van syne saken, die de selve niet toelieten op de wech te vertoeven, als om dat syn passage de inwoonders nootsaekelyck moste incommoderen, aende welcke hij niet soude nalaten sich verobligeert te vinden over de affectie die ze hem bethoonden." In „Beschrijvinge der Stad Dordrecht," 1677, van Matthys Balen pag. 885 is beschreven hoe de bevolking op de bolwerken was samengestroomd waar uit 40 stukken saluutschoten werden gebracht; er wordt daar gesproken van „houdende anker boven de Noord" alwaar de hooge overheidspersonen den koning begroetten en hem een levende steur en eenige voor de stad gevangen zalmen aanboden, welke steur hij gelastte hem ingezouten na te zenden. Ik vermoed dat men hiermede een goede Dordtsche gewoonte in eere heeft willen houden, want toevallig lees ik bij Balen dat bij het bezoek van den Roomsch-koning Maximiliaan in 1485 eveneens een steur werd gepresenteerd. In het Mauritshuis te 's-Gravenhage leeft de herinnering aan dit huldebetoon van 1660 voort in den titel dien men aan een schilderij van W. v. d. Velde de J. gegeven heeft.

Dit fraaie stuk omvat een ruim water bij zeer weinig wind, alwaar zich tusschen eenige binnenschepen het jacht met de beelden bevindt met nog een ander in de verte; ik vermeldde dit stuk reeds met betrekking tot de beschildering van het ornament, zie pag. 111. Een roeijacht, het achterstuk afgedekt met een blauw kleed als tent, verwijderd zich juist van het jacht. De catalogus beschrijft dit schilderij (no. 201) op door den heer C. G. 't Hooft aangegeven gronden als de begroeting op de rivier te Dordrecht. Deze heeft Karel II aan boord van het jacht ontdekt (zie: Brediusgedenkbboek) en werkelijk buigt zich eene gestalte over het boord die eenige gelijkenis met den koning heeft, welke identiteit ik in 't midden laat. Een ieder kan daarover zijn eigen oordeel vellen; het is mij echter niet duidelijk waarom dit eenzame jacht met slechts enkele personen aan boord, en een ander in de verte, in de omgeving van binnenschepen en eene pont, juist het passeeren der jachtvloot voor Dordrecht moet voorstellen; het water is voor de Merwede buitengewoon wijd en het kalme weer niet in overeenstemming met de omstandigheid dat het des morgens hard waaide en de wind in den namiddag niet was gaan liggen, hetgeen men uit het reisverhaal weet en ziet aangetoond bij het passeeren van Rotterdam, zie pl. VIII. Ook is het bekend dat de koning reeds meermalen met dit schip had gevaren, om welke reden hij het voor dezen laatsten tocht had verkozen.

Willem v. d. Velde heeft zich meermalen aangetrokken gevoeld dit jacht in soortgelijke omgeving af te beelden; Willis geeft de reproductie van een zoodanig schilderij hetwelk zich in Buckingham palace bevindt en volgens hem 1659 is gedateerd, waarbij is op te merken dat het schip hier een mast met lange top heeft terwijl die bij het stuk van het Mauritshuis zeer kort en gekromd is. Het reisverhaal vermeldt dat men de vloot „een quartier uurs onder de stadt" deed stil liggen met het voornemen om voor den nacht bij samenvloeiing van Noord en Lek voor anker te gaan. Intusschen kwam bericht dat het Parlement den koning met ongeduld verwachtte om hem in het bezit van zijne kroon te stellen, alsmede dat eene vloot van vele oorlogsschepen dien morgen voor Scheveningen was aangekomen om hem af te halen, daarom werd de reis bespoedigd en dien avond langs Rotterdam en Delfshaven doorgevaren tot Overschie.

Het schilderij van Verschuier beantwoordt volkomen aan de beschrijving: „ende passeerde 's avonds voorby de Stadt van Rotterdam, alwaer de contrarie wint de Vloot veroorsaecte te laveren, ende door die middel twee ofte driemaal dicht by de haven te komen, tydt gevende dat de Stadt konde syne Majesteyt salueren met de musketten van de Borgerye die in wapenen waren, onder hare vaendels, op de Bolwercken, ende op het oude ende nieuwe Hooft, ende met alle het geschut vande Stadt, ende vande schepen die op de stroom lagen."

Hier zijn negen jachten te onderscheiden die ik op de reproductie met betrekking tot eenige hier volgende kenmerken en bijzonderheden heb genummerd:

- 1 en 2: niets bijzonders te onderscheiden.
- 3: in den spiegel het wapen van Holland, alsmede hetzelfde (roode leeuw op geel) in de vlaggen op mast en spriet; blijkbaar het jacht der Staten van Holland met den hertog van Gloucester.
- 4: enkel het zeil zichtbaar, op den mast eene rood, wit en blauw, met twee gekruiste ankers in het wit; een der Admiraliteitsjachten.
- 5: in den spiegel een niet te herkennen wapen, blijkbaar gedeeld of in vieren, met kroon en tenanten.
- 6: groot Zeeuwsch jacht, het provincie-wapen in den spiegel en in de vlaggen; aan te merken als de „Maecht van Zeeland" of de „Post van Zeeland".
- 7: enkel het zeil zichtbaar.
- 8: het voormalige prinsenjacht, nu der Rotterdamsche Admiraliteit, met den koning en de hem begeleidende personen. Karel II staat op het dek links van den schoothoek van het zeil, blootshoofds, met de handen in elkaar en goed herkenbaar.
- 9: een bezaanjacht, misschien tot de vloot behorende.



Rijksmuseum, Amsterdam

Schilderij door Lieve Verschuier

De Jachtvloot met Karel II passeert Rotterdam, 24 Mei 1660

Met betrekking tot de tuigage wijs ik er op dat alle jachten hier een mast met korte gekromde top hebben. Met zonsopgang werd de tocht van Overschie voortgezet en Delft reeds om 5 uur bereikt, alwaar men evenals in den Haag door de vervroegde aankomst met den grootsten spoed de ontvangst had voorbereid. Later op den ochtend verschenen de karossen met 6 paarden en had de begroeting plaats door een aantal Gedeputeerden der Staten Generaal en der Staten van Holland namens welke laatste de raadpensionaris Johan de Witt den koning aan boord van het jacht toesprak; ook was de tienjarige prins van Oranje van den Haag medegekomen.

Hier eindigde Karel II's zeiltocht; het reisverhaal bespreekt breedvoerig het verblijf en al het ceremonieel in den Haag alwaar hij in het Mauritshuis logeerde. Op 2 Juni scheepte het geheele gezelschap Engelschen zich te Scheveningen in op de oorlogsschepen; alvorens te vertrekken gaven de koning en de hertog van York hen nieuwe namen waardoor de parlementschepen tot koningsschepen werden, hetgeen voor het vertrek uit Engeland reeds was voorbereid door verandering der wapens en vlaggen.

Zoo heette de „Naseby” van dat oogenblik „Royal Charles”, het was hetzelfde schip dat 7 jaar later als de voornaamste prijs van den tocht naar Chatham naar Hellevoetsluis werd opgebracht; het eenige overblijfsel is het koningswapen uit den spiegel, de bekende trophee in de marine-afdeeling van het Nederlandsch Museum.

Ik wil nog mededeeling doen van een merkwaardig persoon die zich op deze vloot bevond. Dit is Samuel Pepys (1632—1703), de schrijver van het dagboek bekend als „Pepys' Diary”, loopende van 1 Januari 1660 tot 31 Mei 1669, hetwelk een rijkdom aan gegevens en bijzonderheden bevat voor de geschiedenis van dit voor Engeland en Nederland evenzeer gewichtige tijdvak; buitendien werpen zijne aantekeningen een interessanten blik op de zeden en gewoonten van dien tijd, op het hof van Karel II en de inrichting van het Engelsche zeewezen.

Pepys was meegegaan als secretaris van den admiraal Edward Montagu, die een neef van hem was; deze werd na de terugkomst tot graaf van Sandwich verheven, de Jonge noemt hem een sieraad van het Engelsche zeewezen, hij sneuvelde in den slag van Solebay in Juni 1672. Pepys geeft interessante beschrijvingen van het verblijf der Engelschen in den Haag en Scheveningen, hij keerde terug op den „Royal Charles” en werd kort daarna „Clerk of the Acts” en in 1672 secretaris der Admiraliteit. Zij die den inhoud of althans een deel van zijn hoogst merkwaardig dagboek kennen, zullen er een genoeg in vinden de kleine St. Olave's church in Hart street te bezoeken, ontsnapt aan den brand van Londen en gelegen dicht bij den

Tower. Naar deze plaats voeren vele herinneringen uit zijn leven, daar voelden hij en zijne vrouw zich gewichtig in hunne eigen bank waartegenover hij na haar overlijden een borstbeeld deed aanbrengen, ook is er een monument voor hem zelf in 1883 aangebracht onder voorstanding van Henry Benjamin Wheatly, de samensteller der volledige uitgaaf van het dagboek.

Met deze korte woorden heb ik Pepys ingeleid als de persoon aan wien wij menige belangwekkende bijzonderheid danken omtrent de kennis der eerste jachten, die in Engeland werden gebouwd nadat daar het geschenk der stad Amsterdam in Augustus 1660 was aangekomen, welk schip door den koning naar zijne zuster „Mary” genoemd was.

* * *

Voor verdere kennis van het „type statenjacht” uit het laatste kwart der 17e eeuw, bestaat een omvangrijk materiaal in onze kunst- en scheepvaart-verzamelingen; ik wil nog zeggen dat de O.I. Compagnie zulke schepen ook in Indië gebruikte, te oordeelen naar de prenten bij Valentijn hetzij met of zonder zwaarden; zie daarvoor de afbeeldingen van Batavia, Malakka en Hoegly a.d. Ganges, in „Oud en Nieuw Oost-Indiën”, IV en V.

ENGELSCH JACHTEN

Plaat 2 en 2A

Deze drie afbeeldingen van twee Engelsche jachten dienen om een beeld te geven hoe deze onder Engelsche bouwwijze naar het voorbeeld der Hollandsche „Mary” in gewijzigden vorm waren gebouwd. Deze twee modellen zijn wel niet van de eerste van dit soort, maar uit beschrijvingen weten wij dat zij van gelijke bouw en inrichting waren.

Wij vinden de verschijning van de „Mary” op de Theems in Pepys' dagboek aangeteekend op 15 Augustus 1660, ter gelegenheid dat Karel II zijn geschenk was gaan bezichtigen (het dagboek is in den ouden stijl van tijdrekening welke 10 dagen bij de onze ten achter was, de Gregoriaansche of nieuwe stijl was in Nederland aangenomen in 1582 op 15 December die tot 25 December gemaakt werd).

Augustus 15: „To the office, and after dinner to White Hall, where I found the King gone this morning by 5 of the clock to see a Dutch pleasure boat below bridge, where he dines, and My Lord with him”, met „my Lord” is Montagu bedoeld.

Peter en Christopher Pett, scheepsbouwmeesters der koninklijke werven te

Deptford en Woolwich, en zoons van den reeds vroeger door mij genoemden Phineas Pett — bouwmeester van de „Prince Royal” — kregen opdracht elk een soortgelijk jacht als het Hollandsche te bouwen, resp. voor den koning en den hertog van York. Peter Pett was zijnen vader in 1647 als Commissioner of the Navy te Chatham opgevolgd en als zoodanig bij de Restauratie gehandhaafd tot de gebeurtenis van 1667 op de rivier van Rochester, waarbij men hem voor een groot deel de schuld gaf dat de fraaiste schepen door de Hollanders genomen of vernietigd werden.

Pepys twijfelde er aan of het door Peter Pett te bouwen jacht het Hollandsche zou kunnen overtreffen, hetgeen uit de volgende vermelding blijkt: November 8: „In the afternoon Commissioner Pett and I went on board the yacht, which indeed is one of the finest things that ever I saw for neatness and room in so small a vessel, Mr. Pett is to make one to outdo this for the honour of this country, which I fear he will scarce better.”

De volgende vermelding geldt een bezoek toen de bouw reeds gevorderd was; ik heb deze wat uitvoeriger genomen dan noodig was om even een indruk van Pepys' notities te geven.

1661 Januari 13: „In the morning we all went to church, and sat in the pew belonging to us, where a cold sermon of a young man that never had preached before. Here Commissioner came with his wife and daughters, the eldest being his wife's daughter is a very comely black woman. So to the Globe to dinner, and then with Commissioner Pett to his lodgings there (which he has for the present while he is building the King's yacht, wick will be a pretty thing, and much beyond the Dutchman's) and from thence with him and his wife and daughter-in-law by coach to Greenwich Church, where a good sermon, and fine church, and a great company of handsome women.”

Vervolgens eene bezichtiging door den koning:

Januari 14: The King hath been this afternoon to Deptford, to see the yacht that Commissioner Pett is building, which will be very pretty; as also that his brother at Woolwich is in making”.

In het voorjaar 1661 waren beide jachten gereed, waarover de volgende aantekening:

Mei 21: „And then we took boat to Woolwich, where we staid and gave order for the fitting out of some more ships presently. And then to Deptford, where we staid and did the same; and so took barge again, and were overtaken by the King in his barge, he having been down the river with his yacht this day for pleasure to try it; and as I hear, Commissioner Pett's do prove better than the Dutch one, and that that his brother built.”

De koning en de hertog van York noemden de schepen resp. naar hunne verloofde en gemalin:

„Katherine”: 94 ton, kiellengte 49 voet, wijd 19 vt., hol 7 vt., naar Catharina van Braganza (huwelijk 21 Mei O.S. 1662).

„Anne”: 100 ton, kiellengte 52 voet, wijd 19 vt., hol 7 vt., naar Anne Hyde, dochter van Lord Clarendon (geheim huwelijk 3 Sept. O.S. 1660).

Het Amsterdamsche geschenk bepaalde zich niet enkel tot de „Mary”, want er volgde in 1661 nog een jacht; dit was een kleiner vaartuig, een bezaanjacht van 35 ton, ongeveer van het soort als het hekjacht op plaat 8, maar grooter, fraaier en met eene kajuit voorzien. Wij kennen het nauwkeurig van een schilderij — vermoedelijk door Barent Cornelis Kleeneknecht — waar het scheepje onder de Engelsche koningsvlag op het Y zeilt.

Op dit kenteeken alsmede door het koninklijk monogram — twee naar elkaar toegekeerde C — was het herkend door den heer C. G. 't Hooft, die gedurende eenige jaren eigenaar van het stuk was voor het in 1921 eigendom van het Nederl. Hist. Scheepv. Museum werd.

In September ging Pepys met vrouw en vrienden de 4 koninklijke jachten bezichtigen:

September 14 „At the office all the morning, at noon to the Change and then home again. To dinner, where my uncle Fenner by appointment came and dined with me, thinking to go together to my aunt Kite's that is dead; but before we had dined comes Sir R. Slingsby and his lady, and a great deal of company, to take my wife and I out by barge to shew them the King's and Duke's yachts. So I was forced to leave my uncle and brother Tom at dinner and go forth with them, and we had great pleasure, seeing all four yachts, viz., these two and the two Dutch ones. And so home again, and after writing letters by post, to bed.”

De Engelsche geschiedschrijver John Evelyn geeft in zijn „Diary” een kort verslag van een wedstrijd op de Theems tusschen de „Katherine” en „Anne”:

1 October: „I sailed this morning with his Majesty in one of his yachts (or pleasure boats), vessels not known among us till the Dutch East India Company presented that curious piece to the King; being very excellent sailingvessels. It was on a wager between his other new pleasure-boat, built frigate-like, and one of the Duke of York's — the wager 100 l.; in the race from Greenwich to Gravesend and back. The King lost it going, the wind being contrary, but saved stakes in returning. There were divers noble persons and lords on board, his Majesty sometimes steering himself. His barge and kitchen-boat attended. I brake fast this morning with the King at return in his smaller vessel, he being pleased to take me and only four more, who

were noblemen, with him; but dined in his yacht, where we all eat together with his Majesty".

Evelyn noemt hier abusief de O.I. Compagnie als de schenkster van de „Mary”; Pepys had het dien dag te druk met huiselijke bezigheden en zijn werk in de Navy-office.

Na de komst van het bezaanjacht dat van aanvang af „the Bezan” werd genoemd, werden er twee kleine jachten gebouwd: de „Charles” te Woolwich door Christopher Pett, van 36 voet kiellengte, 14½ voet breed, 7 voet hol, 38 ton; en de „Jamie” (of „Jemmy”) te Lambeth door Peter Pett, van 31 voet kiellengte, 12½ voet breed, 6 voet hol, 25 ton. Met den bouw van het laatst genoemde bemoeiden zich diverse personen die Pepys smadelijk de virtuozen noemt, waarvan dan ook de uitslag was dat dit jacht het in een proefwedstrijd tegen de „Bezan” moest afleggen.

1662 Augustus 13: „Thence to Lambeth; and there saw the little pleasure-boat in building by the King, my Lord Brunkard, and the virtuosoes of the town, according to new lines, wich Mr. Pett cries up mightily, but how it will prove we shal soon see”.

In de volgende aantekening geeft hij met voldoening blijk dat zijne verwachting niet ongegrond was:

September 5: „Up by break of day at 5 o'clock, and down by water to Woolwich: in my way saw the yacht lately built by our virtuosoes (my Lord Brunkard and others, with the help of Commissioner Pett also) set out from Greenwich with the little Dutch bezan, to try for mastery; and before they got to Woolwich the Dutch beat them half a mile (and I hear this afternoon, that, in coming home, it got above three miles) which all our people are glad of.”

De koning schijnt de „Bezan” niet veel gebruikt te hebben, het meeste genoegen had Pepys er van in het maken van kleine pleiziertochten op Theems en Medway; om van de vele gevallen een enkel te noemen:

November 17 1665: „And so away to my Bezan again.... and sayled all night, and came to Erith before break of day”.

De twee kleine jachten, de „Jemmy” en de „Charles”, dienden tot spelevaren, welke liefhebberij met de verschijning der Hollandsche jachten hare intrede in Engeland had gedaan en zich zou ontwikkelen tot de toonaangevende plaats die het Engelsche jachtwezen reeds langen tijd inneemt.

Wij hebben uit de aantekeningen gezien dat plezierzeilen in Engeland geen gebruik was, dat soortgelijke jachten daar niet bestonden alsmede dat het Hollandsche woord „jacht” door Engelsch gebruik en schrijfwijze later tot eene internationale benaming is geworden. Hoewel de Engelschen kennis

hebben van een soort jacht, de „Disdain”, dat in 1604 door Phineas Pett als instructieschip voor den prins van Wales was gebouwd (de jeugdig gestorven broer van Karel I en der koningin van Bohemen) zoo rekenen zij het begin van den jachtbouw met de komst der Hollandsche „Mary”, (voor „Disdain”, zie „Mariner's Mirror” II pag. 60).

Het zou mij te ver voeren de verdere ontwikkeling te bespreken, waarover reeds veel is geschreven, want de archieven der Engelsche Admiraliteit en andere bescheiden bevatten een rijk materiaal. In „the Mariner's Mirror” wordt veel over de geschiedenis, bouw en tuigage der oude jachten medegedeeld, ook door den enthousiasten schrijver E. Keble Chatterton wiens boeken „Sailing ships and their story” en „Fore and aft craft” in Nederland bekendheid hebben. Ter volledigheid zij gezegd dat hij in het laatstgenoemde werk voortdurend spreekt van een als eerste koningsjacht gebouwde „Jenny”, blijkbaar ten gevolge van eene noot in Pepys' „Diary”, Wheatly uitg. bij 15 Aug. 1660, aan welke de in 1662 gebouwde „Jemmy” misschien niet vreemd is.

Met de wetenschap dat de „Mary” een schip was van gelijken bouw en aanzien als het jacht op plaat 1, 1A en VII, dan valt bij vergelijking met de Engelsche jachten op plaat 2 en 2A onmiddellijk het kenmerkende verschil op met de uitvoering der Pett's; deze was eene nabootsing zoover als het een schip van soortgelijke gedaante en bestemming betrof waarbij van overeenkomst nauwelijks sprake is, want hunne creaties getuigen van een beraden eigen ontwerp. Evelyn's uitdrukking „built frigate like” spreekt uit den scherpen slanken scheepsvorm en de meerdere diepgang, waardoor zwaarden overbodig werden, zulks in tegenstelling tot het ronde plompe Hollandsche met den breeden bodem, geringere diepgang en zwaarden. Door dezen fregats-gewijzen bouw onderscheidden zich terzelfder tijd onze kleinere, scherpe, lichter bewapende oorlogsschepen (fregatten), van de grootere die wegens de ondiepe zeegaten volgebouwd moesten zijn.

Zooals men bij de „Navy” ziet, hadden de Engelsche jachten een galjoen, hetgeen ik in ditzelfde tijdperk bij een Hollandsch jacht enkel weet aan te wijzen bij het jacht B op pl. IV en V; ook ziet men dat het boeisel niet doorloopt tot den steven, maar afbreekt bij de bovenste regeling van het galjoen, alwaar het dek door een schot recht is afgesloten. De Hollandsche stuurinrichting waarbij de roerpen door het hennegat in het verwulf naar binnen trad, loopende tusschen het dek en den vloer van het paviljoen, werd veranderd in een roer welks kop door den overhang van het hekwerk steekt, zoodat de helmstok over het paviljoen leidde, hetwelk men door deze gewijzigde methode had laten zakken, waardoor de jachten van aanvang af

het kenmerkende Hollandsche uiterlijk misten daar hun boord slechts met twee gillingen in sierlijke lijn opliep; ter verduidelijking zie men zulk eene inrichting bij het Hollandsche jacht op plaat 5 en 6. De ronde geschutpoorten waren deels voor gebruik, deels voor versiering, de tuigage was als bij de Hollandsche schepen, waarbij op te merken dat in het laatst der eeuw ook het kitstuig in zwang kwam. De „Mary” eindigde haar bestaan met een schipbreuk bij Holyhead in 1675, waarna een naamgenoot werd gebouwd van 166 ton, ons bekend uit teekeningen door Van de Velde, welk jacht in 1677 prins Willem III en zijne gemalin Maria Stuart na hun huwelijk naar Nederland bracht.

Van al de jachten die uit het bouw- en geschiedkundig materiaal nauwkeurig zijn na te gaan, wil ik hier een drietal noemen wier namen ook in de annalen van onze geschiedenis gegrift staan.

Ik had reeds eerder behooren te zeggen dat deze schepen, hoewel aanvankelijk door den koning en den hertog van York uit liefhebberij aangebouwd, als Admiraliteitsjachten deel uitmaakten van de oorlogsvloot. Het als eerste te noemen geval betreft het geschil over de kwestie van het salueeren, dat zich voordeed toen op 24 Augustus 1671 het Engelsche koningsjacht „Merlin”, uit de Maas komende, door de Hollandsche vloot zeilde die niet ver van Westkappel ten anker lag, waarbij het op korten afstand „de Gouden Leeuw”, het admiraalschip van Van Gent passeerde. De moedwillig verkeerde uitlegging en beschuldiging van een vermeende belediging der koningsvlag wordt als eene door de Engelsche oorlogspartij uitgelokte aanleiding tot den derden Engelschen oorlog beschouwd. Men leze over dit voorval de uitvoerige mededeeling bij Gerard Brandt „Het leven en bedrijf van den heere Michiel de Ruyter”, 1687: 24 Augustus 1671; op dezelfde plaats vindt men de brieven van de Ruyter en van Gent, welke zij ter hunner rechtvaardiging aan de Staten Generaal schreven, gedaan op „de Zeven Provinciën” en „de Gouden Leeuw”. In hetzelfde boek lezen wij op 21 Augustus 1673 tijdens den slag bij Kijkduin — een der roemrijkste ontmoetingen uit dezen oorlog — het tot zinken brengen van het Engelsche jacht „Henrietta”.

Na dezen slag liet de Ruyter door eenige fregatten en adviesjachten de zee afzoeken naar Solebay en den mond der Theems, van waar op 28 Augustus de kommandeur Kornelis van der Hoeven met zijn fregat „Schiedam” bij de vloot terugkeerde, met zich voerende een veroverd „verguld Koningsjacht, genoemd de Katharina, bemant met 28 mannen, koomende van de riviere van Londen, inhebbende een voornaam chirurgijn of wondtheeler dien men hadt afgezonden, om eenige personen van aanzien, die op d’Engelsche vloote gequettst laagen te bezoeken en bij te staan.” Het betreft hier niet

minder dan de in 1661 gebouwde „Katherine" en zoo zien wij dit schip eenige dagen later als prijs naar Amsterdam opgebracht op het Y aankomen, voorwaar een tegenstelling met juist 13 jaar geleden toen koning Karel den bedankbrief aan den Magistraat eindigde met de woorden: „prians Dieu nos bons amys qu'il vous ayt en sa sainte et digne garde. — Vostre bien bon amy, Charles R".

Deze gebeurtenis was juist iets voor Witsen, zoowel om het merkwaardige van dit vreemde jacht als om de toedracht, want hij was geen vriend der Engelschen; daarvan geeft hij blijk door zijne scherpe bewoordingen in zijn verhaal van den tocht naar Chatham in de 1e uitgaaf van zijn bekende werk. De ter dezer zake deskundige heer Wouter Nijhoff maakte mij opmerkzaam dat mijn exemplaar een der zeldzame is waarin dit verhaal volledig voorkomt; in andere komt het niet voor, of verkort met weglating der voor Engelsche gevoelens kwetsende zinsneden. De veranderingen in deze passage moeten tijdens den druk zijn ontstaan daar de weglating in de andere exemplaren door omzetting van eenige bladzijden enkel merkbaar is door het overslaan van de nummers 475 en 476 der pagineering. Zeer waarschijnlijk was Witsen op aandrang van anderen tot deze wijziging overgegaan; men leze over deze drie variaties, alsmede over het nog niet geheel opgehelderde verdwijnen van nagenoeg de geheele 2e uitgaaf, de verhandelingen van W. Nijhoff, S. P. l'Honoré Naber en Dr. van Huffel in de jaargangen 1914, 1915, 1921, 1925 van „Het Boek", het tijdschrift voor boek- en bibliotheekwezen.

Het bestaan van deze uitgaaf is eerst in 1914 opgemerkt, dat eerder had kunnen plaats hebben wanneer men in een brief van Witsen van 1690, uit zijn mededeeling dat hij „Architectura Navalis" spoedig zou uitgeven, had begrepen dat een tot nog toe onbekend werk van hem het daglicht moest hebben gezien. J. F. Gebhard Jr., welke grondige Witsen-kenner ik het voorrecht had tot mijne familie te mogen rekenen — heeft er destijds niet aan gedacht dat deze titel eene her-uitgaaf van „Aeloude scheepsbouw en bestier" kon beteekenen; in zijn belangrijk werk „Het leven van Mr. Nicolaas Cornelisz Witsen", 1881/82 geeft hij in deel II pag. 285 den inhoud van dezen brief die Witsen aan zijnen vriend Gijsbert Cuper schreef en waarin tot bovenstaande mededeeling de volgende woorden aansluiten: „So Uwe Edele onderentusschen het werk belooft te lesen en mij misgrepen, aenstotelijkheden of iets anders dat beter daer niet in was, belooft aen te wijsen, mij sal groot pleyzier geschieden". Ik vermoed dat dit verzoek eene voorzorg was opdat zich niet eene herhaling van het geval van 1671 zou voordoen; dat zulks toch geschied zou zijn, en wel op veel krachtiger wijze.

zou men kunnen gelooven uit de woorden van La Lande in „Abrégé de Navigation” — een 18e eeuwsch boek waarop de heer Nijhoff mij opmerkzaam maakte — waar op pag. 9 te lezen staat: „le traité de N. Witsen eut beaucoup de reputation en Hollande, mais les Etats Généraux en ordonnèrent la suppression”.

In hoeverre deze sobere mededeeling waarheid kan bevatten, laat ik aan de beoordeeling van hen die ter zake deskundig zijn; de geheimzinnigheid die de uitgaaf en het geringe aantal bekende exemplaren omhult, is intusschen nog niet opgehelderd.

In deze „Architectura Navalis” lezen wij op pag. 194 de beschrijving van „Een Jaght van Zijne Majesteit van Engelandt” — de buitgemaakte „Katherine” — die ik hier in haar geheel laat volgen, zoowel wegens de bijzonderheden omtrent dit eerste Engelsche jacht als om de inrichting van een vorstelijk jacht in het algemeen:

„Op den 4 September 1673 wiert tot Amsterdam voor de palen een zeer kostelyk Jaght, van zyne Majesteit den Koning van Engelandt, gezien. Het leght laegh op het water, voert 10 metale stukken en is derwyze van be-loop, en opbouw, dat het zee houden kan. Zeil en mast is gaffelwerk, na de gestalte als men hier te Lande gewoon is te gebruiken. De steven staat op en neer, na de nieuwe wyze, van een hecht stuk gevormt. Heeft een aardig geelverwigh galjoen, van Zee-Nimphen en Godinnen gedragen; het steekt de borst breed uit, doch is onder scherp, en smoegh van gebit, zeer geschikt om 't water te snyden, en goede vaert te nemen. Rondom buitenwaarts, twee voet onder het boortsdek, is 't met kostelyk beeldt- en snywerk bezet, gout-verwigh geschildert, van snakeryen, beelden, en gewassen. Het heeft geen zwaarden. Is ook van buiten niet geteert, gelyk men hier gewoon is alle scheepen te doen, 't welk groote cieraat aanbrengt; want het Iersche hout, daar het van gemaakt is, laat zyn aart, en rosse verwe, aangenaam aan 't gezicht des te beter zien; dit hout te teeren, met verwe, of iets anders, te bewaren is niet noodigh; want dit is het vastste hout dat elders in Europa gevonden werdt, sluitende alle worm en ongedierte uit. Wel is waar is dit hout niet zoo buighzaam zy als het eikenhout, dat in deeze Landen tot de Scheeps-bouw wordt gebruikt, waarom dit Jaght buitenwaarts ook van zoo een gebogen be-loop niet is, als men de Jaghten hier te Lande bouwt, maar meer recht-zydigh, 't geen doch niet misstaat, schoon veele Meesters daar in de aardigheid van een schip stellen. Het heeft weinig hout voorscheen: De mast is derwyze gestelt dat men hem met wiggen gints en weder kan verplaatzen om zeilaadje te zoeken: van de top derzelve waait een zyde wimpel, die bij stilte tot aan het water hangt; en

't is alom met vlaggen trots opgetooit. De spiegel is onder rondt, en, na de Engelsche wyze, hoogh en breed uitgezet; praalt op zijn kroon met drie ronde en vergulde lantarens: een Maaght, in statigh gewaadt, zoo het schynt Engelandt verbeeldende, aardigh uitgesneden, en verguldt, staat daar tegens aan, voerende in de verhevene rechterhandt het Majesteits Wapen; in de linker handt draaght zij een Scepter, daar een Lelie op staat; welke handt een gebukt gedierte nederhoudt: het overige van de spiegel is onder met gevogelte en andere uitgesneden aardigheden, alle gelykelijk met een Koningskroon gedekt. Het verdek van dit Jaght is meest plat. In twee vertrekken, die de achterste zyn, treedt men met eenige trappen nader; het voorste is een brave zaal, rondtom met konstwerck beschildert, vergult, en met Kistemakers lyst-werck gepronkt; het achterste, daar men door dit voorste inkomt, treedt met een trapje of twee op; hier staat een aardigh ledikant en ziet men vensters achteruit; alom bekleedt zynde met gout-leder. Boven deze tweede kamer, welke eenige voeten boven den overloop uitsteekt, staat de man te roer; en de helmstok, zynde van yzer is zeer aardigh gebogen, dat van iemandt over-eindt staande bestuurt kan worden. Het achterste gedeelte van dit dak, daar de achterste kamer onder komt, is hooger als het voorste, welstaanshalve. Onder deeze twee zalen op de scheepsbodem, zyn verlooren hokken, tot berging van scheeps-tuigh, en gereedschappen. In de voorste zaal is een trap, met een deur, waardoor men daalt in een kamer, wiens vloer des schips bodem is: door deeze gaat men in een andere kamer, en door die in de kombuis, welke voor in het schip staat; deeze kamers zyn rondtom met bedsteden en afschutnels, afgescheiden, beschildert met 's Konings Wapens, en vergult. De twee achterste galderijen staan niet zoo hoogh als men dezelve veelmaals hier te Lande in Jaghten stelt, om dat men met die de ruime zee meerder bouwt als men met d'onze gewoon is te doen. Op den overloop staan lantarens, die de benedenste vertrekken het licht verschaffen. Achter op het hoogste dek, als ook op den overloop zyn hier en daar kasjens tegens boort aan, met vergulde deurtjens geslooten. De lengte en breedte deezes Jaghts overtreffen al vrij eenige voeten het hierboven opgehaalde Zweedsche Jaght. Het kan boven met luiken en deksels wel dicht geslooten worden. om 't zeewater te keeren."

Men kan zich Witsen tijdens deze deskundige beoordeeling voorstellen, rondom het jacht varende om het uiterlijk op te nemen en bij het verblijf aan boord overal den fijnen geest van den bouwmeester bespeurende, die uit het voorbeeld der „Mary" dit hoogstaande ontwerp had weten te scheppen. Misschien heeft hij het dek afgestapt en daarbij de meerdere lengte geconstateerd dan van het Zweedsche koninklijk jacht, door hem aan dit

voorafgaande en ook reeds in 1671 beschreven; zie mijne mededeeling hierover op pag. 91.

Wij kunnen ons dus geen betere en meer volledige toelichting wenschen tot datgene wat ons uit andere bronnen over deze jachten bekend is en zoo zal de lezer Witsens bevinding als leidraad gebruiken bij de aanschouwing der twee modellen op plaat 2 en 2A.

Beide zijn afgewerkt op de in Engeland veelvuldig gebruikelijke manier: zonder beplanking onder het berghout en zonder dekplanken, hetgeen eenzijdig een begrip van onvoltooidheid opwekt, anderzijds eene verhooging der constructieve waarde.

Aan den heer R. C. Anderson dank ik naast de afbeelding van zijn jachtmodel, de nauwkeurige maten die ik hier in de Engelsche termen weergeef, „26.7 inches from stem to sternpost, 25.5 inches on the gun deck from plank to plank outside, 23.1 inches on the actual keel or 20.8 inches by the usual formula. Her extreme beam is 7.5 inches and her beam outside the planking is 7.3 inches. The reason for the very long actual keel is that the stem is very upright". In beide modellen zien wij de kenmerken waarop Witsen den nadruk legt, voornamelijk de scherpe bouw als tegenstelling tot den buikigen Hollandschen scheepsvorm, en de steven die na de nieuwe wijze rechtstandiger is.

Het model dateert vermoedelijk van omstreeks 1670 of kort daarna; een deel van het spiegelornament is niet meer aanwezig waardoor geene identiteit tot een der jachten uit dien tijd is vast te stellen. Het heeft geen tweede venster in de zijde, zooals bij de hieronder genoemde „Navy" en bij andere jachten het geval was. De eigenaar van het fraaie model behoort tot de grondige kenners van den ouden scheepsbouw, wat hij getuigt in vele wel doorwrochte verhandelingen, onderzoekingen en mededeelingen, voornamelijk gepubliceerd in het reeds meermalen door mij genoemde tijdschrift „the Mariner's Mirror" het orgaan der „Society for Nautical Research", waarvan hij sedert de oprichting in 1910 een der Bestuurders is. Onze Engelsche geestgenooten hebben ter rechter tijd de wenschelijkheid ingezien om zich tot gezamenlijke beoefening aanéén te sluiten, waardoor een vaste kern is ontstaan en verder wordt aangekweekt.

Het andere, door twee afbeeldingen weergegeven model is op zijne afmetingen vastgesteld als de „Navy", en mij aldus beschreven: „The Navy is 25.4 inches on the gun deck and her caculated keel is 20.6 inches, the „tread" wich includes the false stem is 23.5 inches. The beam is 7.8 inches extreme and 7.5 inches outside the planking. These dimensions work out almost perfectly on a 1:28 scale for the Navy of 1673, the yacht used by the Navy Board of which Sergison was secretary".

Als aanvulling hiertoe ontleen ik uit „Fore and Aft Craft”, E. Keble Chatterton pag. 146 dat de „Navy” door Sir Anthony Deane te Portsmouth was gebouwd met 48 voet kiellengte, 17½ voet breedte en 7 voet diepgang. Men ziet hier duidelijk de in den overhang van het hekwerk hooger opgetrokken achterstevens met het zooveel langere roer als bij de Hollandsche jachten; in den bovenspiegel prijkt het wapen der Stuarts: gevierendeeld, 1 en 4 onderverdeeld met Frankrijk en Engeland, 2 Schotland, 3 Ierland. De 4 sterren op den spiegel, welke eveneens het bovenste boeisel sieren, zijn het insigne van de Kouseband-orde, de achtstralige ster met in het midden het ordelint rondom het St. George kruis.

Dit model maakte met 14 andere deel uit van de voormalige „Cuckfield Collection” die voor eenige jaren in haar geheel is overgegaan aan Colonel H. H. Rogers, Voorzitter der te New York gevestigde „Shipmodel Society”, een historisch scheepsbouwkundig genootschap dat reeds vele 1e rangs modellen verzamelde.

De verzameling ontleende haren naam aan Cuckfield Park in Sussex, de familiebezitting welke door Charles Sergison (1654—1732) in 1691 was verworven. Hij was een opvolger van Pepys als „Clerk of the Acts” (1689—1719) en vormde eene verzameling van fraaie belangrijke scheepsmodellen, die in ongewijzigde samenstelling in het bezit der familie is gebleven tot zij in 1922 aan den tegenwoordigen bezitter werd verkocht. Hoewel de Engelschen zich troosten met het gevoelen dat zij bij dezen in goede handen is, is het te begrijpen dat men dit historisch bezit met leede oogen het land uit zag gaan. Bij bezoeken aan den heer Anderson had ik gelegenheid ook dit jacht alsmede de geheele Cuckfield collectie te zien, benevens die van het „training-ship Mercury” te Hamble nabij Southampton, in welke zich een soortgelijk koningsjacht van omstreeks 1680 bevindt. De voornaamste van deze modellen vindt men in de prachtwerken: „Ship models” 1923 door E. Keble Chatterton, en „Sailing ship models” 1924 door R. Morton Nance. Pepys heeft ook scheepsmodellen verzameld, waartoe de lust bij hem ontwaakte toen hij op zijn kantoor in een kast een model vond „which I long to know whether it be the King's or Mr. Turner's („Diary” 6 Juni 1662). Op 12 Aug. bezocht hij den scheepsbouwmeester Anthony Deane te Woolwich: „He promises me also a model of a ship, which will please me exceedingly, for I want one of my own”. Hij liet zijne verzameling bij testament na aan zijnen vriend William Hewer, met de aanbeveling dat zij zou „be preserved for public benefit”; men weet niet met zekerheid wat er van geworden is, er werd wel eens verondersteld dat eenige in het bezit van Sergison zouden gekomen zijn, zie „Mariner's Mirror” I.

Ook de meermalen door mij genoemde hertog van York, de latere James II had in St. James palace eenige modellen van oorlogsschepen; Peter Pett bewaarde de zijne te Chatham waarvan wij door Pepys weten dat hij ze bij den aanval der Hollanders in veiligheid bracht, voor welke zorg onder zulke omstandigheden hij zich als volgt verontschuldigde: „he did believe the Dutch would have made more advantage of the models than of the ships, and that the king had had a greater loss thereby”, zie *Sailing ship models*, Morten Nance. Petts gedachte is wel wat naief wanneer hij dacht dat de Hollanders, die gekomen waren om de koningsschepen te vernielen en daarbij het fraaiste van allen wisten te ontvoeren, zich veel aan eenige fragile modellen zouden hebben laten gelegen liggen.

De liefhebberij in den jachtbouw en het zeilen nam in Karel II's bezigheden eene voorname plaats in; niet alleen dat hij zelf stuurde, maar hij bemoeide zich ook met het ontwerpen en den bouw, hij inspecteerde op de werf te Woolwich de balk die voor de kiel moest dienen en besprak met zijnen bouwmeester het nut van eene looden huidbekleding; ook zal hij zelf verscheidene namen bepaald hebben; het eerste jacht naar de koningin, het in den slag van Kijkduin genomene naar zijne moeder en een ander, de „Fubbs”, als bijnaam naar de tot hertogin van Portsmouth verheven Louise de Querouaille. Hij moet wel zeer van het water hebben gehouden, want naast al deze jachten bestond er te Londen een merkwaardig vaartuig voor verblijf en vermaak van den koning en zijne omgeving.

Witsen vermeldt het op pag. 13 van het bijvoegsel tot het 4e hoofdstuk: Schepen, om hun zonderlijk gebruik, in ongemeene aanmerckinge, aldus: „Voor weinigh tijdt zeker vaartui gh tot Londen in wezen is geweest, 't welk zoo langh was, dat het de Koningh diende om met de bal daer in te speelen, boven was het plat, voor en achter scherp, had Lust-prieelen en een open Speel-baen in de midden.”

Ik veronderstel dat Witsen het vaartuig heeft gezien tijdens zijn tweede Engelsche reis, in den zomer van 1668; zie hiervoor Gebhard, *Leven van Witsen I*, pag. 55. Wat moet de degelijke Amsterdammer, die gewend was op het Y de speeljachten te zien zwieren, van dit vreemdsoortig schip gedacht hebben, eene drijvende kegelbaan.

In *Architectura Navalis* pag. 49 — dus van het bijvoegsel 1671 hier naar het hoofdstuk overgebracht — laat hij bij bovenstaande vermelding den koning er uit; Willem III was te deugdzaam en had meer gewichtige zaken te volbrengen als om het luchthartig hofleven van zijnen koninklijken oom voort te zetten; buitendien hield hij liever verblijf te Hampton Court „daer hem de lucht best beviel”, dan in White Hall.

Het bewuste schip was de „Folly”, bij Engelsche scheeps-oudheidkundigen bekend als eene drijvende taveerne en in eene noot in Pepys' Diary, Wheatley VII pag. 400 aldus vermeld: „the Folly was a floating house of entertainment on the Thames, which at this time was a fashionable resort”.

Het verwondert dus niet hier ook Pepys aan te treffen die zijne vertering „in the Folly 1 sh” onder andere uitgaven noteerde op 13 April 1668.

Op aanwijzing van den heer R. C. Anderson dank ik nauwkeurige beschrijving en afbeelding aan Commander C. N. Robinson (Royal Navy) en den heer Cecil King, respectievelijk Vice president en Councillor der Society for Nautical Research.

Het vaarttuig dat ter hoogte van Somerset House — destijds een paleis — op stroom lag, komt voor op een gezicht van de Theems door Knyff, 1720 (of Kyp?) welke afbeelding is opgenomen in „Somerset House, Past and Present, by Raymond Needham, published by Fisher Unwin, 1905”, alwaar de beschrijving luidt: „Moored opposite the stairs in mid-stream was a kind of house-boat, known as the Folly. About this time it served the purposes of a coffee-tavern, and was frequented by the wits and fashionables of the day. It eventually became so common and notorious that it was abolished by order of a local magistrate.”

De afbeelding komt met een tegenwoordige huisboot overeen, zooals er in Engeland zoo vele en hier slechts enkele bestaan; het is een groote pont, bijna geheel ingenomen door den opbouw waarin langs den zijkant 12 ramen en een ingang. Bovenop is een wandeldek met omleuning, kleine paviljoens in de hoeken en een in het midden, op de manier zooals wij dit van Witsen vernamen: van boven plat en lustprieelen.

Op soortgelijke manier als in 1660 een Hollandsch jacht de grondslag van den Engelschen jachtbouw was geweest, deden zulke schepen tengevolge van het Fransch-Engelsche bondgenootschap van 1672 hunne intrede in de Fransche marine. Colbert, die zoo krachtig het zeewezen bevorderde, wenschte jachten aan de vloot toe te voegen, voor welk doel hij de hulp van zijn broer Charles Colbert de Croissy inriep, die gezant te Londen was. Aldus werden door den scheepsbouwmeester Sir Anthony Dean aan de admiraliteitswerf te Portsmouth twee kleine jachten gebouwd met de bestemming deel uit te maken van de miniatuurvloot op het Grand canal in het park te Versailles, welke ten doel had om de koninklijke belangstelling voor verbetering van het zeewezen aan te kweeken. Het was dus van belang dat de jachtjes door kunstzinnig ornament een aantrekkelijk aanzien kregen, zij waren niet grooter dan 45 en 48 vt. met slechts 3 vt diepgang; in den zomer van 1675 arriveerden zij te Havre, waarna zij de Seine opvoeren tot

Saint-Cloud, om van daar over land naar de plaats van bestemming vervoerd te worden. Colbert zag zijn wensch vervuld, want niet lang daarna werden jachten bij de vloot ingevoerd; verdere bijzonderheden over dit onderwerp vindt men in een artikel van Jules Sottas in the *Mariner's Mirror* VI.

De verdere geschiedenis van het Engelsche jachtwezen getuigt van toenemenden bloei en het innemen van eene toonaangevende positie; de groote fortuinen der aanzienlijken maakten het bestaan mogelijk der fraaie vloten van de vele jachtclubs, waarvan de Royal Yacht Squadron aan de spits staat.

Ik behoef slechts eenige beroemde wedstrijden te noemen als de America-cup, de oceaanwedstrijden en de jaarlijksche ontmoetingen op de reede van Cowes, hunne deelname aan den Dover-Helgoland wedstrijd en de Kieler Woche, alsmede de bijna-klassieke namen: Alarm 1834, Bloodhound 1874, Valhalla 1892, Britannia 1893, Valkyrie 1893 en zoovele andere.

Wij Amsterdammers hebben soms gelegenheid de fraaie schoeners, kot-ters en stoomjachten in onze haven te zien, den waren indruk krijgt men echter wanneer men deze prachtschepen in hunne eigen kustwateren aanschouwt, onder den groenen wal van het golvend heuvelland, vooral wanneer zij zich gedurende de wedstrijdweek van Cowes in grooten getale rondom het koningsjacht vereenigen. Dan krijgt men de overtuiging dat het koninklijk voorbeeld, reeds dateerend van Karel II, steeds een machtige factor voor den bloei van het Engelsche jachtwezen is geweest.

JACHTMODEL EINDE DER 17^E EEUW

Plaat 3 en 3A

Dit model werd reeds afgebeeld en door den heer C. G. 't Hooft beschreven in bijlage E van het 7e jaarverslag (1923) der Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, waarin het genoemd wordt: Een Jacht van Karel II van Engeland.

Onder dezen titel wordt aansluiting gezocht tot de Folly, een naam die in onze onvolledige kennis der Engelsche jachtgeschiedenis tot voor korten tijd met zekere geheimzinnigheid omhuld was.

Ik beeld dit model in hoofdzaak af wegens het aardige ornament waarin eenige heraldische voorstellingen voorkomen die misschien eenige aanwijzing tot de beteekenis kunnen geven. Het scheepje dat in 1919 door aankoop bij een Amsterdamschen antiquair eigendom van het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum werd, heette toen afkomstig te zijn van den

Parijschen kunstschilder Gérôme; het geeft den indruk het werk te zijn van iemand die zijne vaardigheid het meest in het decoratieve gedeelte deed uitkomen, waarbij niet uit te maken is of deze bekwame beeldsnijder tevens de vervaardiger van den uit een blok gesneden romp is.

Dit vaartuig is van het type: statenjacht, waarbij opvalt dat het op de Engelsche manier geene zwaarden heeft; behalve dit is er aan den romp niets van eenige gelijkenis met de Engelsche bouwwijze te bespeuren, want als men het vergelijkt met de jachten op pl. 2 en 2A, dan treden de volgende verschillen aan het licht: de rondere vorm, de breede afsluiting van het achterschip en het doorloopen van het boord naar den voorstevan, welke geheel Hollandsch is, zoowel wegens den forschen opgetrokken neus als de grootere helling en de aanhechting van de scheg, die zooals uit de reproducties blijkt, bij de Engelsche schepen in rechte lijn naar de kiel verloopt.

De kiel die bij Hollandsche zoowel als bij Engelsche jachten geheel recht behoort te zijn, is bij het model eenigszins oplopend, hetgeen een gevolg is van beschadiging die men door bijsnijding heeft opgezuiverd. De heer E. H. Baay, oud-assistent van het Nederlandsch Museum en deskundig beoordeelaar van scheepsornament, schat de versiering naar den stijl uit omstreeks de laatste 20 jaren der 17e eeuw en zeer vermoedelijk van Engelsch maaksel; in dit opzicht moeten wij voor de beteekenis van het model wel degelijk met een Engelsch begrip rekening houden, want de versiering van het opboeisel — een hertenjacht met jagers en honden tusschen geboomte — is heelemaal niet Hollandsch, zij doet ons veel meer denken aan Witsen's beschrijving der Katherine waarvan het boord rondom met kostelijk beeld en snijwerk, snakerijen en gewassen bezet was; ook zij gewezen op de zes, deels werkelijke, deels blinde geschutpoorten, die hier door het gemis van zwaarden regelmatig verdeeld zijn.

Het vlakke dek en het Hollandsche paviljoen met de onderdoorlopende helmstok en uitgebouwde zijramen, staan wederom — te zamen met den algeheelen vorm van den romp — eene vlotte aanvaarding voor een Engelsch jacht in den weg. Ik heb mij er niet in begeven om de wel eens gemaakte veronderstelling na te gaan omtrent een mogelijk bestaan van jachten van gemengd Hollandsch-Engelsch karakter in verband tot het koningschap van onzen stadhouder Willem III en wil liever afwachten wat onze Engelsche vrienden over dit onderwerp weten te zeggen, want binnen korten tijd zal daar een omvangrijk plaatwerk verschijnen handelende over het geheele Engelsche jachtwezen, van af de Disdain tot op onzen tijd.

In het midden latend of er een jacht heeft bestaan waar naar dit model kan zijn nagebootst, heb ik mij er toe bepaald om een oplossing te vinden

of de kenmerkende heraldische voorstellingen eenig licht op de beteekenis kunnen werpen. Hierbij zij gezegd dat het snijwerk buitengewoon knap is, want uiterst fijn is bv. de uitvoering van het schegbeeld: een ruiter op een paard waarvan het achtereinde een dolfijnstaart is en waaronder zich nog eene figuur bevindt, vermoedelijk eene Nereïde. Wat in de versiering de aandacht trekt, is het volgende: de figuur tusschen de vensters in den boven-spiegel, het daaronder staande wapen, de dieren ter weerszijden en een op de reproductie niet zichtbaar ornament hetwelk zich bevindt op een deurtje dat toegang verleent tot de trap der benedenvertrekken.

Het eerst genoemde kenteeken is een door een rand omgeven kruis, hetgeen in verbinding met de sterpunten in de hoeken, het aanzien heeft van het borst-insigne der Kouseband-orde, het St. George kruis omgeven door den eigenlijken Garter, met de achtstralige ster tot ondergrond. Bij deze samenstelling zijn veelal de verticale en horizontale sterpunten van mindere grootte dan die in de hoeken; aldus ziet men haar op de keerzijde van zilveren munten met den beeldenaar van Karel II, Queen Anne en nog heden ten dagen onveranderd bij de 2 shilling-stukken. Ook noemde ik reeds de aanbrengring daarvan tegen den spiegel en het boeisel, het was blijkbaar een veel voorkomend gebruik bij oorlogsschepen, men zie hiervoor den spiegel van vermoedelijk den „Royal George" van 1715 bij Morton Nance en ik zelf bezat gedurende eenige jaren een fraai groot model van 100 stukken van omstreeks 1840, ook zoo gedecoreerd, hetwelk onlangs in bezit van den heer Anderson is overgegaan. Bij ons model is de omranding bezet met 4 kronen die de ster voor een deel aan het oog onttrekken en wel zeer zeker duiden op de koningskronen van Engeland, Frankrijk, Schotland en Ierland, evenals wij dit zien in derzelfder kruis-gewijs rondom het ordeteeken geplaatste wapens op de keerzijde der munten. Eene gelijke voorstelling zag ik op eene penning van Karel II in de verzameling van den heer W. K. F. Zwierzina, op de voorzijde een schip met het van macht ter zee getuigende: *pyator Maria vindico* (ik eygene my vier zeeën) en op de keerzijde de 4 kronen boven de emblema's: de roos, lelie, distel en harp, met het omschrift *Carolus a Carolo*. Van meerdere beteekenis dan de voorstellingen op deze munten en penning is voor ons de aanwijzing bij een model van een Nederlandsch oorlogsschip uit den tijd van den stadhouder-koning.

Dit is het bekende groote model in het Nederlandsch Museum te Amsterdam, dat zich on-officieel verheugt in den naam William Rex, met welke betiteling men rekenschap heeft te houden dat dit van de admiraliteit van Zeeland herkomstige model van 70 stukken (gebouwd in 1698 en getuigd

onder toezicht van den luitenant admiraal Evertsen) bezwaarlijk de „Koning William” van ongeveer 90 stukken kan zijn.

Deze fantasienaam dankt zijn ontstaan aan de initialen W R en dit is wel het merkwaardige, dat deze als bijvoeging voorkomen in een figuur wier samenstelling veel gelijkt op die bij het jacht, want wij zien hier 4 maal de W met tegen elk been eene R en een kroon er boven, dus 4 gekroonde R W R op dezelfde plaats als de 4 enkele kronen bij het model. De figuur staat boven in den spiegel en is zoo groot dat het inschrift „Hony soit qui mal y pense” gemakkelijk op de omranding had kunnen staan of althans de gesp en het neerhangende einde van het lint kenbaar konden zijn; met beide is dit niet het geval, zij zijn tenminste niet waar te nemen, ook is het geen rechthoekig, maar een breedarmig kruis, door welke afwijkingen wij bij de beoordeeling de noodige omzichtigheid hebben te betrachten daar wij niet weten in hoeverre wij hier met onnauwkeurige uitvoering hebben te rekenen of dat het kruis gelijk aan die kan bedoeld zijn, welke in gelijken vorm aan de kroon voorkomen. Voor zoo ver het geoorloofd is om wegens de hier zeer accuraat weergegeven ster, dit kruis met zijne omranding als het middenstuk van het insigne van den Kouseband te beschouwen, dan zou dit koningsmerk de viervoudige toevoeging der initialen beteekenen tot het ordeteeken, waarvan Willem III sedert 1653 drager was.

Indien deze gevolgtrekking juist is, dan hebben de modellen van jacht en oorlogsschip dit met 4 kronen bezette ordeteeken met elkaar gemeen, waarbij het in 't laatste geval zeker is dat het betrekking heeft tot het koningsschap van Willem III. Het gevierendeelde wapen boven het roer heeft in het 1e en 4e kwartier een rechtarmig kruis, in het 2e en 3e een klimmende leeuw, in welke samenstelling het gelijk is aan dat van de provincie Utrecht, zooals dit van 1672 tot 1705 zonder het middenschild (het wapen van de stad Utrecht) werd gevoerd.

De provincie Utrecht had in den oorlog van 1672, tegen het bondgenootschap van Engeland, Frankrijk, Munster en Keulen, eene bijzondere betekenis daar hier het binnengerukte leger van Lodewijk XIV tot staan kwam, ook hielden binnen hare grenzen vele Hugenoten verblijf; er bestaat eene fraaie prent op de bevrijding der provincie (Rijksprentenkabinet) zoowel als eene gedenkpenning van 1688 op het verblijf der door de herroeping (1685) van het Edict van Nantes (godsdienstvrijheid, 1593) uitgeweken in Utrecht wonende Franschen.

Hoewel de twee dieren, welke dit wapen flankeren vreemdsoortig van vorm zijn, is het duidelijk dat die met opzet zoo is bedoeld en niet moet worden opgevat als eene gebrekkige uitvoering van eenig dier van andere gedaante.

Het ronde lichaam, de korte pooten en het gemis van ooren en staart wijzen de richting aan waar men zoo een dier moet zoeken; tot toelichting dien ik te zeggen dat de oogenschijnlijke staarten de koppen van twee later ingeprikte spelden zijn.

De door het vermeende Kouseband-ornament en het Utrechtsche wapen opgewekte gedachte, dat zulke naar de regeeringsperiode van koning Willem III kunnen wijzen, heeft er mij toe geleid om het voor waarschijnlijk te houden dat de dieren twee padden zijn en wel in hunne beteekenis als eene bespottling op Frankrijk.

Hiervoor diene men te weten dat padden — ten rechte of ten onrechte — als de oorspronkelijke figuur in het Fransche koningswapen werden beschouwd, waarvoor later de drie gestyleerde lilies in de plaats kwamen. Men vindt dit vermeld in „Nieuwe Hollandsche Scheepsbouw, 1695" van Carel Allard pag. 27 bij de beschrijving der daar afgebeelde vlag: „De Leliën, volgens het gemeene gevoelen, zijn genomen door Clovis, nadat een Heilige Heremiet van Joyenval hem gezegt hadde dat hem die van een Engel uit den hemel gebracht waren, om het Fransche Wapenschild daar mede te versieren, om welke reden zij de Engelen tot supports hebben. Het is zeker dat deeze Koning zijn voorzaaten drie padden in haar Wapen gevoerd hebben, en om de schrikkelijkheid deezer dieren te bewimpelen, zijnder verscheide Auteurs, die hier tegen geschreven hebben; sommige onder haar zeggen dat het drie Kroonen geweest zijn, andere drie wassende Maanen, eenige, drie Draaken, zich zelve met haar staart verwurgende, andere Arenden enz. Wat hier van zij laten wij elk gelooven 't geen hem goed dunkt". In dit verband zien wij de padden op meerdere spotprenten uit de jaren toen de kansen van den Zonnekoning tijdens den negenjarigen en den Spaanschen Successie-oorlog waren gaan verkeeren en zijne heerschzuchtige veroveringsplannen door gevoelige slagen waren gedwarsboomd, zoowel te land als ter zee (La Hogue, 1692). Dusdanige prenten bevinden zich in het Rijksprentenkabinet bij Muller's Historieprenten:

2793: „La France persécutée", een Fransche kalender van 1689—'90, waarbij het wapen met drie padden.

3173: de lamgeslagen keurvorst van Beieren, Lodewijks bondgenoot, zit op een wagentje dat door twee padden wordt getrokken, en zegt:

De Franschman gaf me wondermild
Twee padden uit zijn wapeschild
De derde houd hij al zijn leve
Om 's vijands helde te vergeve.

3102: spotprent op het huwelijk van „Don Quichotte de France met Spagnoletta infante,” Filips van Anjou, zoon van den dauphin, met de infante van Spanje: „Uw geele lelie stinkt, licht door padden van uw oude schild bespogen.”

3062: „Pour la gloire des vieux Gaulois” het wapen met drie padden.

Willem III was als leider van het Groot verbond van Weenen en tevens als voorvechter van het door de korte regeering van Jacobus II in Engeland bedreigde Protestantisme, de felste tegenstander van Lodewijk XIV.

Na bovenstaande mededeelingen over de drie heraldische voorstellingen moet thans het ornament vermeld worden hetwelk op den binnen- en buitenkant van het deurtje voorkomt, dat toegang tot de trap geeft. Dit is op beide zijden hetzelfde: een krans met twee doorgestoken gekruiste takken, blijkbaar een lauwerkrans met twee palmtakken; aan den binnenkant zijn die op de gewone manier diagonaalsgewijze gekruist, op den buitenkant eenigszins verwrongen, maar niettemin duidelijk in het lofwerk en niet met andere beteekenis uit te leggen.

Dezelfde figuur komt voor in den spiegel van het Hollandsch admiraalschip op Backhuysen's Maas-gezicht voor Rotterdam, gedateerd 1689, in het Rijksmuseum, aan welk schilderij men den titel heeft gegeven „De Koning William voor Rotterdam”, vermoedelijk omdat het embleem 's konings borstbeeld voorstelt, geflankeerd door de wapens van Engeland en Schotland, buitendien waait van den spiegel de roode vlag met het devies „pro religione libertate”. De Engelsche bewoording „for the protestant religion and the liberty of England” stond in den grooten standaard (in één schild vereenigd het volle Oranje wapen en het Engelsche) die Willem III bij zijn overtocht in Nov. 1688 naar Engeland voerde, alsmede in de roode vlag der admiralen en voornaamste kapiteins; zie hiervoor de vlaggen bij C. Allard. Aan de haven van het aan Torbay gelegen Brixham herinnert een bij de 200-jarige gedenking door Nederlanders geschonken standbeeld aan de landing van Englands bevrijder. Ik noteerde van het voetstuk het volgende inschrift: Prince of Orange, afterwards William III, King of Great Britain and Ireland, landed near this spot, 5th. November, 1688, and issued his famous declaration „The Liberties of England and the Protestant Religion I will maintain”, waaraan op wensch van wijlen koning Willem III staat toegevoegd: „Engeland's vrijheid door Orange hersteld”. De datum 5 November is Engelsche oude stijl, want de landing had naar onze rekening plaats op den 15en, een dag later dan de prins had gewenscht, want de 14e was zijn geboorte- en trouwdag, welk drievoudig samenvallen hij gaarne als een gunstig voorteeken had gezien (Wagenaar, Vaderl. Historie).

Toen Backhuysen's schilderij in 1911 aan het Rijksmuseum kwam las ik eeni-

gen tijd later een beschrijving daarvan in een tijdschrift welks naam, evenals dien van den auteur, ik mij niet met zekerheid herinner, maar naar ik vermoed niet vreemd is aan de toeschrijving. Ik weet niet of er een schip met dusdanig spiegel-ornament heeft bestaan, men dient er echter rekenschap mede te houden dat deze tweedekker van 70 stukken evenmin op den in 1688 gebouwen tot de Admiraliteit van Zeeland behoorenden driedekker „Koning William” van 90 stukken lijkt, als het model der z.g. „William Rex” in het Nederlandsch Museum; zie de Jonge: Nederl. Zeewezen III, pag. 732.

Wij kennen het aanzien en ook de spiegel-indeeling van deze schepen van het eerste charter (170 voet) nauwkeurig uit Allard, alsmede door het eenigst bekende model van een dusdanig schip van het Noorderkwartier, hetwelk de heer R. C. Anderson in 1914 op eene antiekveiling te Amsterdam verwierf. Het is afgebeeld bij Morton Nance: Sailing ship models; het is te betreuren dat het zeldzame stuk niet voor ons nationaal bezit behouden is gebleven.

De tuigage van het jachtmodel is de gewone in Holland en Engeland gebruikelijke, en dateert vermoedelijk ten deele van een niet nauwkeurig vast te stellen tijdstip der 19e eeuw; de zeilen zijn volkomen gaaf en sterk, mogelijk is het staande want ouder. Er zij op gewezen dat de reparateur die hier 't laatst aan gewerkt heeft, den hommer van de steng ongebruikt heeft gelaten voor inschering van het val van het razeil, op de reproductie is hij door dit zeil aan het oog onttrokken; ook weten wij niet wie de Hollandsche vlag op het schip heeft gezet.

Onder andere omstandigheden zou men met de mogelijkheid moeten rekenen dat het Utrechtsche wapen betrekking tot den naam van een jacht kon hebben; hier lijkt het mij echter aangewezen om hetzelve in het verband der andere voorstellingen op te nemen.

Het scheepsbouwkundige deel van het model is goed amateurwerk, geheel verschillend van de hooge kwaliteit der Engelsche admiraliteits-modellen en ook geheel vreemd aan Hollandsche herkomst; het maaksel komt het dichtst nabij aan de kleine uiterst fijn bewerkte modellen van Engelsche driedekkers uit hetzelfde tijdperk, zooals ik die hier een enkele keer in den antiekhandel ben tegengekomen. Verdere gevolgtrekkingen kan ieder voor zich zelf maken. Zoo er niet te eeniger tijd met zekerheid een bestaand hebbend jacht aan te wijzen zij, in gedaante met dit overeenkomend, kan men zich in gissingen verdiepen met welke bedoeling de onbekende artiest — misschien een Fransche uitgewekene — in dit model de emblemen heeft vastgelegd die in hun gezamenlijk verband op de regeeringsperiode van den stadhouder-koning Willem III schijnen te zinspelen.

Plaat 4

Hier zien wij een vaartuig van het soort der statenjachten als 18e eeuwse opvolger van soortgelijke schepen uit de 2e helft der 17e eeuw. Bij vergelijking met het jacht van plaat 1 en 1A merken wij op dat de romp wat strakker van lijn is, het dek heeft geene verhoogde stuurplecht en het ornament heeft zich naar den tijd gewijzigd. Dit model is een van de twee volkomen aan elkander gelijke die beide aan het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum behooren; ditgene is afkomstig uit de nalatenschap van Jhr. W. Six te Hilversum, het andere, gedateerd 1736, was eenige jaren in mijn bezit en daarvoor het laatst uit Friesland herkomstig. Beide zijn onmiskenbaar van denzelfden maker en van gelijke afmeting, enkel in het ornament verschillen zij, hetwelk bij het hier afgebeelde zuiverder van stijl is.

De maten zijn in c.M.: lang 145, wijd 43, hol 20. De romp was in vervallen staat hetgeen waarschijnlijk een gevolg was dat het model als vijfverscheepte zal hebben dienst gedaan, ook was niets meer van het tuig aanwezig, de beschildering en het vergulde ornament waren in goeden staat zoodat de restauratie, die aan het museum werd uitgevoerd, zich bepaalde tot herstellingen aan kiel en beplanking, en nieuwe optuiging. Hiervoor maakte de directeur gebruik van de nauwkeurige gegevens uit het scheepsbouwkundig archief der familie van Zwijndregt, door een nazaat van deze aan het museum geschonken. Meerdere leden van dit geslacht waren in drie generaties gedurende de 18e eeuw scheepsbouwers aan de Admiraliteit van Rotterdam, van wier werf in 1665 ons meest beroemde schip de „Zeven Provinciën” van stapel was gelopen; de bekendste was Leendert van Zwijndrecht, die in 1757 eene „Verhandeling van den Hollandschen Scheepsbouw” uitgaf, waarmee hij bedoelde den Hollandschen roem te verdedigen tegen de aanvallen en het veldwinnend geloof dat het sedert 1700 ingetreden verval van ons zeewezen enkel kon worden verholpen door toepassing van Fransche of Engelsche bouwwijze en aanstelling van vreemde meesters zooals reeds te Amsterdam de leiding aan een Engelschman was toevertrouwd. De voorvechter voor de verbeteringen in onzen scheepsbouw was de Vice-admiraal Cornelis Schrijver; uitvoerig leest men hierover in „Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen IV, door de Jonge, het boek van Van Zwijndregt, en in „Grondbeginselen van den Scheepsbouw” 1759, zijnde eene vertaling van het Fransche werk van Du Hamel du Monceau. In het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum bevindt zich een zeer fraai model van

een schip van 40 stukken door L. van Zwijndrecht naar zijne bouwwijze vervaardigd. Zij bouwden niet alleen oorlogsschepen maar ook andere van uiteenlopend soort, waaronder in 1767 een jacht voor den stadhouder Willem V. Bij het model dat ons hier bezig houdt dient nog gewezen te worden op het sterk uitkomende kenmerk van den Hollandschen bouw, rechte zijden en platten bodem.

Het aantal afbeeldingen uit verschillende tijdperken der 18e eeuw is zeer groot, zoowel uit het begin toen de jachten nog rijk versierd waren als uit lateren tijd toen het ornament soberder was geworden. Vele schilderijen, teekeningen en gravures geven ons een ruim overzicht van hun aanzien en gebruik, terwijl wij de bouwkundige gegevens aan een aantal nauwkeurige constructietekeningen ontleenen, zooals eene in het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum: een heerenjacht lang 74½ vt., wijd 19 vt. 3 d., hol 8 vt. 7 d. Modellen van dit soort jachten zijn niet zoo zeldzaam, eenige bevinden zich in het Maritiem Museum „Prins Hendrik” te Rotterdam, andere in particulier bezit; het decoratieve uiterlijk gaf zonder twijfel aanleiding tot de vervaardiging welke omstandigheid tevens de reden is dat van vele eenvoudige scheepjes maar een enkel of heelemaal geen model bestaat.

Het is mij niet bekend wanneer het laatste vaartuig van het soort der statenjachten uit de vaart genomen is, zij komen nog voor op enkele platen in den „Atlas van de Zeehavens der Bataafsche Republiek” van 1805.

Intusschen kan men het uitsterven gevoeglijk stellen met betrekking tot de overname van de Oost-Indische Compagnie door den Staat in 1798/1800 en de veranderingen en den toestand van ons zeewezen tijdens de Bataafsche Republiek en de Fransche overheersching.

Hiermede verdween dit jacht van zuiver Hollandsch maaksel, zoo belangwekkend in de geschiedenis van onzen jachtbouw en voor het eng verband tot vele historische feiten.

JACHT, MIDDEN DER 18^E EEUW

Plaat 5 en 6

Wanneer wij het model van plaat 1 en 1A als een stuk op zich zelf beschouwen dan is het hier afgebeelde midden 18e eeuwse jacht verreweg het fraaiste van alle soortgelijke modellen die wij kennen.

Het behoort tot degenen die voor een zeker aantal jaren ons land zijn uitgegaan, veelal voor weinig geld weggekocht door buitenlandsche schilders, want van zulke herkomst is dit model dat in 1924 aan het Nederl. Hist.

Scheepvaart Museum kwam toen het door een Amsterdamschen anti-quair uit de boedelveiling van een schilder te Brussel, naar Amsterdam was gebracht. Zoo kwamen wij in het bezit van dit zeldzame stuk, want het eenigste dat tot dusverre bekend was, is een soortgelijk scheepje in het Maritiem Museum „Prins Hendrik" te Rotterdam, echter kleiner en niet zoo fraai en compleet van uitvoering. De aanwinst was uit dien hoofde belangrijk omdat de bouw en inrichting anders is dan bij de andere schepen van het type statenjacht, waarbij wij als voornaamste verschil opmerken dat de helmstok over het paviljoen loopt op dezelfde manier waarop ik wees dat de Engelschen dit van aanvang af bij hunne jachten toepasten. De zeer fraaie reproducties toonen dit duidelijk aan; door de veranderde stuurinrichting verviel de noodzaak van het hooge paviljoen, zoodat men dit kon laten zakken. Plaat 5 laat zien dat de voor-ramen der kajuit juist boven het dek komen, waarbij eenige treden toegang geven tot de deur aan B.B., terwijl wij op plaat 6 zien hoe het verwulf vervallen is en de hoogere steven tot aan het dek van het paviljoen is doorgetrokken waarbij de kop van het roer door den overhang van het hekwerk steekt; op dit dek is hij in een houten kastje besloten.

Ook het voorschip is eenigszins anders: de boegspriet ligt op den steven inplaats van er naast en het verhoogde boord loopt niet door, het breekt vierkant af bij de bovenste regeling der galjoen-achtige schegversiering op welke plaats het kraan balkje recht vooruit in de richting van het boord ligt.

Het is wel merkwaardig dat het onderstuk van den romp uit een blok is gemaakt, echter op zoodanige manier dat dit geen schade doet aan het aanzien en de beteekenis. De afwerking is in alle deelen onberispelijk en zelden zag ik een model dat zoo compleet is in onderdeelen, zelfs kan men door de vensters der kajuit het miniatuur servies waarnemen dat op tafel staat, ook de heerenkamer is ingericht met kooien die afgesloten zijn met zijden gordijnen. De streng doorgevoerde schaal en de zuivere verhoudingen leggen op het scheepje een stempel van fijnheid en nauwkeurigheid waardoor het zich boven andere fraaie modellen verheft, in wier onderdeelen in vele gevallen de juiste verhoudingen verwaarloosd zijn.

Het op het model voorkomende jaartal 1761 wijst naar het midden en 2e helft der 18e eeuw, waaruit wij het bestaan van verscheidene jachten van deze bouwwijze kennen.

Het Maritiem Museum „Prins Hendrik" bezit de fraaie bouwteekening van een dusdanig jacht, lang 63 voet, dat in 1764 voor den stadhouder Willem V is gebouwd, ook vindt men er een in de serie Groenewegen als admiraliteitsjacht. Het model meet in c.M. over steven 94, wijd 29, hol 12. Er zij

nog opgewezen dat het schip bij aankoop in geheel ongeschonden staat verkeerde zoodat de in alle deelen oorspronkelijke tuigage er toe bijdraagt dat dit fraaie geheel complete model als het fraaiste van dit soort schepen mag worden aangemerkt.

HEKJACHT EINDE 17^E EEUW

Plaat 7

Wij zien hier het eenigst bekende model van een naar den open boven-spiegel genoemd hekjacht, of naar zijne tuigage meer bekend als bezaanjacht, het dateert vermoedelijk uit het laatst der 17e eeuw en kwam van de Zaanstreek toen ik het voor 12 jaren in handen kreeg, waarna het in 1919 aan het Nederl. Hist. Scheepv. Museum overging. De afmetingen zijn in c.M. over steven 61, wijd 26, hol 7. Het stelt een eenvoudig scheepje voor, geen kunstzinnig versierd jacht van een rijken Amsterdammer, meer ten genoege van een zeiler bij wien uiterlijke weelde niet als noodzaak gold, waarbij op te merken is dat de mate van opsiering zeker in direct verband stond tot de kosten die de lastgever bij den bouw wenschte te besteden.

Het scheepje is achter den mast open, met banken langs het boord en eene kleine achterplecht met bergplaats; de vorm en lijn zijn zeer fraai, men lette op het breede ronde voorschip met den vallenden steven en het fijn besneden verloop naar achteren. De algemeene vorm en het oplopende boord doen ons dit vaartuig kennen als een laat 17e eeuwsch model der oudere speeljachten die in de geschiedenis van onzen jachtbouw zoo eene voorname plaats innemen, want in deze worden wij verondersteld ons oudste soort pleziervaartuig te zien.

In deze beteekenis noemde ik het bij de inleiding tot dit hoofdstuk als een der in 1600 bestaande 4 soorten van jachten. De leemte dat wij van een zoodanig jacht geen model bezitten, wordt vergoed door een groot aantal zeer nauwkeurige afbeeldingen van allerlei aard. Om ook hier daarin te voorzien geef ik op pl. VI eene ets van Salomon Savry met zulk een speeljacht uit ruim het midden van de 1e helft der 17e eeuw.

Deze spiegelscheepjes hadden in hunne gedaante veel overeenkomst met de grootere jachten en met de pynassen en zeegaande jachten der O. I. Compagnie, men vergelijkte dit speeljacht met het prinsenjacht op pl. I en met de Overijssel en Vrieslant op pl. IX.

Op deze laatste zien wij tevens twee jachten, het eene ligt tegen de Mau-

ritius en is in het midden met eene huif overdekt, blijkbaar is dit het stadsjacht; op het andere, een open jachtje met hekwerk, is men juist bezig het razeil te hijschen.

Het speeljacht heeft een bijzondere beteekenis voor de geschiedenis van den Nederlandschen bezaan, want op deze scheepjes is dit zeil ontstaan en heeft zich van daar over andere vaartuigen verbreid. Ik deed hier over reeds uitvoerige mededeeling onder de rubriek „Van de zeilen en den mast” in de Inleiding, alwaar ik aantoonde hoe een Latijnsch zeil aan eene roe, en zonder mast, spoedig tot den hoogen bezaan werd, en deed uitkomen dat het galeituijg hieraan vermoedelijk ten grondslag lag, hoewel men voor oogen moet houden dat het Latijnsche zeil ook in gebruik was bij zekere Indische prauwen en Valentijn een zoodanig vaartuijg afbeeldt met eene gebogen roe, ondersteund door een korte sterkhellende vork, hetgeen toen zeker reeds een oud gebruik was (Oud en Nieuw Oost-Indiën, III 2e stuk). Omstreeks 1625 was het Latijnsche zeil nog in gebruik en eenigen tijd daarna was de tuigage als op pl. VI met 2 masten op de grootere en één mast op de kleinere jachten, in dit laatste geval stond hij zeer voorlijk, ook waren nooit steuntouwen aanwezig. Uit zulke schepen bestond de jachtvloot die op het Y manoeuvreerde tijdens den watertocht op 3 September 1638 bij het bezoek van Maria de Medicis (koningin-moeder van Frankrijk, weduwe van den in 1610 vermoorden Hendrik IV) aan Amsterdam, waar zij 4 dagen luisterrijk werd onthaald.

Dien middag had zij eerst een watersteekspel op den Amstel bijgewoond, na afloop waarvan door de St. Antoniesluis met roeijachten naar het Y werd gevaren, waar op de O.-I. werf een schip afliep dat haren naam kreeg. Toen voer men langs het havenfront onder begeleiding der vele jachten naar de Prinsengracht, waar de koningin aan land ging; hiervan bestaat eene fraaie ets door S. Savry, die gereproduceerd is in het werk: Amsterdam in de 17e eeuw.

Op pl. VI ziet men goed de indeeling met het roefje en de door het hooge boord zeer diepe stuurkuip, de bovenspiegel rustte op stijlen als bij het model van pl. 7. De manier waarop het scheepje zeilt met de boomen over verschillend boord, doet mij denken aan „Het roer ligt mid-scheeps, de vlagge wijst vooruit” met welke woorden wijlen Jhr. W. Six op 15 Dec. 1915 te Amsterdam het Congres voor Watersport opende, en de groote bekoring welke van deze eenvoudige afbeelding uitgaat leidde mij er toe om haar als versiering van den band te kiezen.

Witsen geeft op pag. 175 de teekening en eenige certers van zulke jachten, met nauwkeurige maten voor de onderdeelen t.w.: een speeljacht lang over

steven 42 voet, wijd binnen de huid 9 vt. 4 dm., hol op het berghout 3 vt. 8½ dm.; en een „klein jacht”: lang 30 vt., wijd 5 vt. 2½ d., hol 3 vt. Deze certers moeten dateeren van geruimen tijd voordat hij zijn boek uitgaf en is dit een van de onzekerheden waarmede men bij Witsen meermalen moet rekenen, want het blijkt dat het eerstgenoemde jacht het ouderwetsche tuig met twee Latijnsche zeilen moet hebben gevoerd omdat hij de afmeting geeft van „de grote roe lang 46 voet, de voor-roe 34 voet”. Men mag te Amsterdam de opkomst van het spelevaren met dit soort jachten in het begin der 17e eeuw stellen. Reeds vroeger vermeldde ik een open schuitje met Latijnsch zeil op het profiel van Amsterdam in 1606 en wijs ik nog eens naar het speeljacht met een zoodanig tuig op de reede van Vlissingen in 1613, zie pl. I: achter het prinsenjacht.

De toename der zeilliefhebberij spreekt uit de aanwezigheid van twee jachthavens die beide op de kaart van Balthasar Florisz. van Berckenrode, 1625, zijn afgebeeld, de eene was de door het gemeentebestuur in 1622 toegestane ligplaats voor speeljachten aan den steiger der in 1613 gebouwde Stads-herberg (zie Handvesten II pag. 759), de andere was eene verzameling van schiphuizen langs den westelijken Amsteloever aan de buitenzijde der Blauwbrug, ook stonden daar eenige in het midden van het water en aan het begin der tegenwoordige N. Heerengracht; op Amstel en Y zeilen een aantal jachten, bijna alle met twee Latijnsche zeilen en enkele waar de roe reeds tot mast is geworden en korte gaffels te zien zijn; ook is er een eenmastig jachtje tusschen. Intusschen lees ik in „Bladzijden uit de geschiedenis der jachthavens en van de zeilsport te Amsterdam” 1925, het gedenkschrift der zeilvereeniging het Y, van mijn neef Ernst Crone, dat er reeds in het begin van 1600 een als oudste aan te merken jachthaven heeft bestaan aan het toen pas ontstane tegenwoordige Bickers-eiland, hetgeen hij ontleent aan den Nederl. Mercurius, 1781. Alle 17e eeuwse geschiedschrijvers over Amsterdam, alsook Wagenaar van 1765, wijden over de jachthavens uit. Wegens den in 1658 begonnen vierden uitleg, waarbij de in 1663 voltooide Hooge Sluis het stuk water van af de Blauwbrug tot Binnen-Amstel maakte, werd de Amsteljachthaven naar de buitenzijde van Kattenburg verplaatst, zie Commelin I, pag. 240. Volgens genoemd familielid geschiedde dit in 1658; vermoedelijk heeft de oude haven nog eenigen tijd bestaan of was daar eene andere, want Domselaer 1665, IV pag. 270, noemt 3 havens, waarvan één buiten de stadsgrachten, aan de oostzijde in den Amstel; ook Melchior Fokkens, Beschrijving van Amsterdam 1662 en 1663 pag. 343 spreekt van drie of vier: waaronder een „groote schoone haven” in den Amstel. Eerstgenoemde schrijver, III pag. 284 vertelt van de sierlijke geschilderde

en vergulde speeljachten met kostelijke zijden vlaggen en wimpels, en wil men Fokkens gelooven dan moet hun aantal wel zeer aanzienlijk zijn geweest: „aen 't Y zijnder Havens daer groote overdekte Jachten leggen, die kunstigh van binnen en van buyten verguldt en gheschildert zijn, achter en ter zijden met kunstigh net beeldwerck geciert; deze Jachten zijnder eenige honderden gelijk in 't Y, zoo zijnder ook in den Amstel, enz" vervolgens: „Zommige dezer Jachten zijn overkostelijk van binnen met kostelijke kaminen gelijk Prince wooningen gemaakt: zo heeft de Stadt haar bijzondere groote Jachten en Sloepen om groote Heeren en Mevrouwen, ja Koningen en Koninginnen mee in te halen, en deze Jachten pralen cierlijk met haer Zeylen, zijde Vlaggen en Wimpels, daer men altemet zoo een hondert bij elkander ziet."

Wagenaar I, pag. 601 verhaalt hoe na het vertrek van Karel II, zijne zuster de Princesse Royale op 15 Juni 1660 met haren zoon, de latere stadhouder Willem III een bezoek aan Amsterdam bracht, ter welker gelegenheid de jonge prins zich op het Y vermaakte, zeilende als Admiraal over 100 jachten; reeds in 1642 had de jachtvloot haar en haren gemaal hulde bewezen toen zij als jonggehuwden in gezelschap van Frederik Hendrik en der koningin van Engeland onze stad bezochten. Het grimmelde op het Y van speeljachten en sloepen, zegt Dapper (1663).

Van meerdere bekendheid zijn de spiegelgevechten ter eere van Czaar Peter in 1697 en 1717; vooral van het eerste kennen wij de bijzonderheden omtrent deelnemende jachten der O. I. en W. I. Compagnie en vele andere, de seinen van den admiraal en het geheele verloop der gebeurtenis. Hier van bestaat eene prent met uitlegging (Prentenkabinet 2986) en een fraai schilderij van A. Storck in het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum. Op de kaart van 1625 komt een tweemastig speeljacht voor, hetwelk een volgetuigde boegspriet heeft als bij een groot zeeschip, n.m.l. met een blinde steng, ook heeft het een galjoen; iets dergelijks ziet men bij soortgelijke jachten op de prenten der Indische reedes bij Valentijn (Oud en Nieuw Oost-Indiën, II beschrijving van Amboina), daar zijn het eenmastige jachten die deels eene blinde steng voeren, of een boegspriet enkel met de gewone blinde.

Het Hollandsche speeljacht was dus ons pleziervaartuig bij uitnemendheid maar op den duur hebben zij het niet kunnen volhouden tegen de boeiers die tegen het einde der 17 eeuw in zwang kwamen en weldra de fraaie jachtjes verdrongen.

JACHT OMSTREEKS 1700

Plaat 8 en 8A

Het hier afgebeelde vaartuig is evenals het hekjacht van plaat 7 een late vorm der 17e eeuwsche speeljachten, want de spiegel is geheel gesloten en het boord minder oplopend. De grootte is ongeveer op te maken uit de roef en de stuurkuip, achter welke eene bergplaats is waarover de helmstok loopt; wanneer het schip wat grooter was, bevond zich daar eene tweede kajuit met zijramen. Het model is lang 67, wijd 26, hol 8 c.M.; het is aardig versierd met snijwerk tegen den spiegel en het verwulf, de dolfin tegen het boord, en de beelden — een man en eene vrouw met een hoorn van overvloed — naast den steven. Het scheepje had ons land reeds verlaten en was in handen van eenen antiquair in Bremen van wien ik het in 1913 kocht, daarna heb ik het zoo goed mogelijk in orde gebracht en de latere overschildering verwijderd, waaronder de oude kleuren nog tamelijk goed aanwezig waren.

SPIEGELJACHT OMSTREEKS 1800

Plaat 9

Wij zien hier het model van een soort jacht waarvan de laatste exemplaren nog voor eenige tientallen jaren bestonden. Men noemde ze wel spiegeljacht, en is het feitelijk niet anders dan eene voortzetting van het bij plaat 8 besprokene en tevens de laatste vorm die nog aan het oorspronkelijke speeljacht herinnerde. De achterste kajuit heeft aan weerszijden van den steven een flink venster, zoodat de gedaante van het achterschip met den overhang en het hooge roer veel gelijkt op die van het grootere jacht op plaat 6. Men kan dan ook zeggen dat de zuivere modellen van statenjacht (plaat 4) en speeljacht (plaat VI) elkaar in dit spiegeljacht ontmoeten, waarbij de jachten van plaat 5, 6 en 8 als tusschenvorm zijn te beschouwen. Zij hebben vermoedelijk een goede honderd jaar bestaan, het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum bezit de werkteekening van een dusdanig „zeil pleysier jacht" door den scheepsbouwmeester van 's Lands werf te Amsterdam, Willem Lodewijk van Gendt, in 1761 gebouwd; het mat in Amsterd. voet: lang $36\frac{3}{11}$, wijd binnen de huid $11\frac{5}{11}$, hol $4\frac{2}{11}$. Bij Groenewegen zien wij er een afgebeeld als „Jacht met een bezaanzeyl" zoodat deze scheepjes blijkbaar geen vaste benaming hadden. In de inleiding tot dit hoofdstuk poogde ik den oorsprong en de beteekenis van den scheepsnaam jacht eenigszins in

het daglicht te stellen en het is nu wel duidelijk dat hij, vooral met inbegrip van den tegenwoordigen tijd, tot de meestomvattende groeps- en bestemmingsnaam is geworden, reeds in de 17e en 18e eeuw van geheel anderen aard dan de oer-oude namen bij binnenvaart en visscherij, zooals: pleit, ever, kaag, buis, enz.

De spiegeljachten waren het veelvuldigst in gebruik in den tijd vóór en na 1800, men ziet ze verder op vele afbeeldingen uit de 1e helft en het midden der 19e eeuw. Ik herinner mij er een, blijkbaar het laatst overgeblevene, dat in de jachthaven der „Zeilvereiniging het Y" lag, aan den Westerdoksdijk bij den voormaligen veesteiger; van uit de daarnaast gelegen zwemschool van Harthoorn keek men juist in de ramen van den spiegel, waardoor het mij is bijgebleven dat dit schip er anders uitzag dan de gewone boeijers. Het behoorde als „Dina Gesiena" aan den heer H. G. Koster H.G.zn. die er mij in latere jaren van vertelde, en omstreeks 1850 als „Koophandel" aan den notaris C. Molenpage; kort voor 1900 is het verdwenen, zoo men zegt naar Parijs. Met betrekking tot het model wil ik nog zeggen dat ik het uit vervallen toestand heb opgeknapt, behalve het tuig is er echter niet noemenswaardig aan vernieuwd. De jachten waren van achteren plat terwijl dit model rond is, of er zulke hebben bestaan of dat dit eene eigenaardigheid van het model is, zou ik niet kunnen zeggen. Ik wijs nog op de boordversiering der achterste kajuit: aan elken kant een slang, een dergelijk ornament als de door-eengestrengelde dolfijn en slang op plaat 65 A. Het model is niet grooter dan 33 c.M. over steven, de romp is een blokje, het is echter aardig bewerkt.

TREKJACHT 2^E HELFT DER 18^E EEUW

Plaat 10

Van de vele trekjachten is dit het eenigste exemplaar dat aan den slooper is ontkomen, welke omstandigheid het deelt met een soortgelijk kleiner roei-jacht, beide behooren thans aan het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum. Dat ditgene bepaaldelijk een trekjacht is, blijkt uit de afwezigheid van banken in het voorschip en roeiklampen op het boord, het moest dus getrokken worden door een paard; soms voerden zij ook kleine zwaarden ter verhooging der zeilkwaliteit voor geval dat men van den gunstigen wind wilde profiteeren of zich bewoog op plassen waar niet gejaagd kon worden. Tot dit soort schepen behoorden de stadsjachten ten dienste van den magistraat der groote steden, zooals wij er te Amsterdam uit verschillende tijdperken kennen.

Bij de beschrijving van pl. 7 wees ik reeds op een als stadsjacht aangeduid vaartuig met spriettuig en in het midden met een huif overdekt, dat langs zij de Mauritius ligt (zie pl. IX) en bij den tocht van Maria de Medicis over het Y in 1638 gebruikte men een groote roeisloep met eene tent over het achterstuk. Uit de 2e helft der 17e eeuw kennen wij ze nauwkeurig van diverse schilderijen en andere afbeeldingen, zij hebben dan het aanzien van het hier afgebeelde jacht, maar wel dubbel zoo lang, met 9 ramen in de roef en een ruimer voor- en achterschip; zoo zien wij ze bij W. v. d. Velde d. J., L. Backhuysen en A. Storck, op Amstel en Y, meestal geroeid wordende en ook wel met een Latijnsch zeil. Bij het bezoek van Amalia van Solms, de weduwe van Frederik Hendrik, in 1655 aan Amsterdam, werden de twee stadsjachten naar Utrecht gezonden om haar af te halen, zie Wagenaar, Amsterdam I 592; deze vermeldt ook dat de trekjachten van Stad en Admiraliteit benevens de ijsbreker in zijnen tijd hunne ligplaats hadden onder de oostelijke bogen der Hooze Sluis (III 507). Veelvuldig leest men van deze dienstvaartuigen als „binnenjachten”, ter onderscheiding van de groote zeiljachten, zij behooren dus tot de jaagschuiten en waren ook bij welgezetten stedelingen in gebruik, die er zich mee naar hunne aan het water gelegen buitenverblijven begaven. In Amsterdam gaan onze gedachten dan voornamelijk naar de boorden van Amstel en Vecht, waar wij ons aan de nog bestaande deftige behuizingen zoo'n jacht kunnen voorstellen, gemeerd liggende aan het bordes bij den waterkant.

Men noemde ze ook tentjacht en glazen jacht of glazen sloep; van Yk (1697) geeft de maten van een tentjagt, „dat door een paard getrocken wierd,” in Rijnlandsche voet: lang 37 vt. 6 d., en wijd 7, hol op het berghout 2 vt. 2 d., de kiel 30 vt. 6 d., de tent lang 18 vt. 6 d., benevens de verdere afmetingen. Het Nederl. Hist. Scheepv. Museum heeft de teekening van een „glaase sloep” lang 46 vt., wijd 8 vt. 6 d., hol 2 vt., met 9 ramen, van 1756; ook van Loon (1838) geeft afbeelding en beschrijving van een trekjacht, lang 12, wijd 3½ en diep 1.80 el, met eene roef voor 15 personen. Het op plaat 10 afgebeelde jacht is lang 25 en wijd 8 vt., zijne geschiedenis is na te gaan over de laatste tientallen jaren, toen het reeds zijnen eigenlijken dienst niet meer deed. Het was in Waterland en schijnt iemand van den Purmerendschen naam Jaski er betrekking op gehad te hebben; daarna kwam het in bezit van een eenvoudig man, Gerrit Duif, die er vele jaren als woonschuit mee heeft gelegen in het grachtje te Volendam. De achterste drie ramen der roef waren zijn woonvertrek, hij sliep dwarsscheeps in de afgesloten voorste ruimte. Het scheepje was zeer in verval, vooral de romp waarvan een deel der inhouten waren vergaan en de beplanking opgelapt. De bovenbouw had

ook geleden maar was geheel in ouden toestand en al het ornament gaaf en ongeschonden, dank zij eene beschermende, meermalen opgelegde grijze verflaag en niet het minst door de instinctmatige piëteit van den bewoner, die er nooit iets aan vertimmerde; hij wist dat hij iets bijzonders had en af en toe leverde hem dit een klein voordeel wanneer buitenlandsche artiesten zijne woonschuit wilden nateekenen of schilderen. In dezen verwaarloosden maar nog geheel oorspronkelijken toestand trof ik het scheepje aan in 1912, waarbij ik hoogst verbaasd was dat zoo iets nog bestond en nog meer dat niemand zich had bemoeid om dit merkwaardige schip te behoeden voor verder verval en verkoop naar het buitenland, want de eigenaar toonde zich onmiddellijk bereid zijn woonschuit te verkoopen voor een prijs die hem in staat stelde zich op het land te kunnen vestigen. Zoo werd het jacht mijn eigendom, welke koop vriend Duif als zeer voordeelig voorstelde, want op het ornament zat onder de verf „wel een kwartje dik goud" en de kroon boven het wapen was een waarborg dat voor dit voormalig „koninklijk jacht" geen sluisgeld behoefde betaald te worden. Dit argument bleek de eerste teleurstelling te zijn, want geen sluiswachter die daar iets voor voelde, buitendien kostte het de grootste moeite het jacht door de nauwe sluis te Edam te krijgen, vroeger had het daar zeker beter door gekund maar nu was het zoo in de zijden uitgezakt dat het er met een millimeter speelruimte doorheen getrokken moest worden. Toen het op de helling was gehaald bleek het in zulk een slechten toestand dat het dreigde aan alle kanten uit elkaar te zullen vallen; na eene voorloopige reparatie en opknapping heb ik het toen ingezonden op de Eerste Nederl. Tentoonstelling op Scheepvaartgebied te Amsterdam in 1913, waar het de aandacht trok, vooral toen het bij het koninklijk bezoek in September een aantal opvarenden in oude kleederdracht aan boord had, op welken dag de opname dezer reproductie is genomen. Twee der costuums zijn origineele uit de Zaanl. Oudheidkamer, gedragen door dochters van den beoefenaar der Zaausche oudheidkunde G. J. Honig te Zaandijk (het kleine meisje en de zittende dame links) de daarnaast zittende en de heeren zijn kinderen van den heer E. H. Baay, de derde dame en de schipper hebben den schepenteekenaar Lenselink tot vader en het moortje dat voor het ophalen der bruggen op de trompet moest blazen, heet Filarski.

Na dien tijd heb ik het jacht grondiger laten restaureeren, daar dit het eenige middel tot behoud was. Zoo werden eenige inhouten vernieuwd of versterkt en eene eiken huid aangebracht, ook is al het snijwerk afgeloogd daar de overblijfsels van oude beschildering en verguld geene waarde hadden, hierdoor trad eerst recht het nog geheel gave, zuivere Lodewijk XV ornament aan het licht.

In 1919 heb ik het scheepje naar Arnhem gezonden tot deelname aan het Vaderlandsch Historisch Volksfeest, waar het op 4 Sept. — wederom met Zaankanter bemand — op een wagen in den grooten folkloristischen optocht mede reed (zie het gedenkboek: Neerlandsch Volksleven, door D. J. van der Ven, de organisator van het feest en deskundig voorstander van het behoud der kennis van nog aanwezig materiaal betreffende ons volksleven). Duif vertelde mij dat het vroeger reeds aan eenen optocht te Haarlem had deelgenomen. Aanvankelijk dacht ik het jacht aan het Openlucht Museum af te staan, intusschen vond ik het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum eene meer aangewezen plaats, zoodat het daar beland is, waar het thans onder een afdak op het erf staat, wachtende op een betere opstelling wanneer te eeniger tijd een flink maritiem museum de voorloopige huisvesting zal vervangen. Te zamen met een soortgelijk roeijacht zijn dit herinneringsstukken uit den goeden ouden tijd toen nog geen getier en geraas langs wegen en vaarten heerschten. Dit roeijacht is van Zaaansche herkomst en fraai bewerkt met Empire-ornament, zulke z.g. glazenjachtjes werden daar tot voor eenige tientallen jaren gebruikt voor bezoeken, kerkgang, spelevaren en kleine tochten. Het scheepje werd door den heer P. Smidt van Gelder, destijds te Bennebroek, uit sloopershanden gered, men heeft het kunnen zien voor den ingang der Historische afdeeling der E.N.T.O.S. tentoonstelling en onlangs is het eveneens aan het Nederl. Hist. Scheepvaart Museum gekomen.

Ik wil nog zeggen dat de waterlijn, die op de reproductie geheel recht is, gegolfd behoort te zijn, zooals bij deze scheepjes veelal gebruikelijk was, hetgeen ik ook later zoo heb veranderd. Een golvende waterlijn kwam ook voor bij de sloepen der oude walvischvaarders, ook ziet men het wel bij pronkmodellen van oude driemasters.