KUNST

op het water

Nederlandse scheepssier 1650-1850

drs. J.C.A. Schokkenbroek en drs. C.E. Zonnevylle-Heyning







Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum
Walburg Pers
Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam



De gewoonte schepen te versieren met fraai houtsnijwerk, mooie beschilderingen en kleurige vlaggen is zo oud als het bouwen van schepen zelf.
Kunst op het water behandelt de ontwikkeling van Nederlandse scheepssier, met name in de zeventiende en achttiende eeuw. Tal van aspecten komen daarbij aan bod. Van boegbeeld tot overdadig gedecoreerde spiegel; van 'sierkunst' tot 'volkskunst'; van oorlogsschepen tot jachten en binnenvaartschepen.

Met behulp van authentieke voorwerpen en scheepstekeningen, schilderijen, modellen en archivalia brengen de samenstellers de hoogtijdagen van de Nederlandse scheepssier in beeld. Naast de kunstwerken besteedt *Kunst op het water* ook aandacht aan de beeldhouwers en de opdrachtgevers. Zo geven rekeningen en scheepstekeningen voor het eerst een gedetailleerd beeld van ontwerp, aanbesteding en uitvoering van decoraties op oorlogsschepen en jachten.

De vele illustraties en gedegen informatie maken van dit boek een *collector's item*, dat iedere geïnteresseerde in scheepvaarthistorie vol belangstelling tegemoet ziet.



ISBN 90-6011-941-X

KUNST OP HET WATER

Nederlandse scheepssier 1650-1850

DRS. J.C.A. SCHOKKENBROEK
DRS. C.E. ZONNEVYLLE-HEYNING

VEREENIGING NEDERLANDSCH HISTORISCH SCHEEPVAART MUSEUM
STICHTING NEDERLANDS SCHEEPVAARTMUSEUM AMSTERDAM
WALBURG PERS

Jaarboek 1995
Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum
Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam

REDACTIE
K.E. Cramwinkel
A.J. Eschauzier
dr. E.S. van Eyck van Heslinga

OMSLAGONTWERP
Marius Wagner
VORMGEVING
Walburg Pers

Omslagfoto's: Bart Lahr en Thijs Quispel
Tegenover titelpagina: 12 Valreepbord. Op het bord staat het stadswapen van Vlissingen weergegeven.

© Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, p/a Walburg Pers, Zutphen 1995.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.
Voorzover het maken van kopieën uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16b Auteurswet 1912 juncto het Besluit van 20 juni 1974, Stb. 351 zoals gewijzigd bij Besluit van 23 augustus 1985, Stb. 471 en artikel 17 Auteurswet 1912, dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 882, 1180 AW Amstelveen). Voor het overnemen van gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (artikel 16 Auteurswet 1912) dient men zich tot de uitgever te wenden.

CIP/ISBN 906011941X

Inhoud

Woord vooraf 7

Inleiding 9

'Het Schip met beeldewerck beset'
De ontwikkeling van scheepssier 11
Ontwikkeling van het schegbeeld 12
Dekversiering 15
Spiegelversiering 16
Beeldhouwers 21
Voorschriften 24

'Om derselver Sterck en Wreedheid uit te drucken'
Het beeldwerk aan Rotterdamse oorlogsschepen 26
Kosten 28
Beeldhouwers 30
Ontwerpen en modellen 32
Aanbesteding van het beeldwerk 36
Reparatiewerk 38
Technische factoren 40
Decoratieve motieven 42
Interieur 44
Ontwikkelingen op stilistisch gebied 45
Ontwerpen in rococo-stijl 48
Overgangsstijl 51
Ontwerpen in neoclassicistische stijl 52
De Franse Tijd 54

'De waterwéreld word door scheepskonst dus gebouwt'
Statenjachten, stadsjachten en speelvaartuigen 59
Statenjachten 59
Beeldhouwers 62
Jachten van overheidscolleges 63
Stadhouderlijke jachten 66
Een binnenjacht voor Willem IV 68
Het laatste stadhouderlijk jacht 71
Een jacht voor koning Lodewijk Napoleon 72
De koningssloep 74

Jachten van buitenlandse vorsten 74
Stadsjachten 76
Den Haag 77
Rotterdam 77
Gouda 81
Leiden 83
Particuliere schepen 86
Van totaalpakket naar los onderdeel 87

'Met alderley Sny, Beeld en Schilderwerk voorsien'
Scheepssier op binnenvaartschepen 88
Beeldhouwers 88
Voorsteven en boeisel 89
Dekversiering 90
Kajuit of roef 96
Kuip of 'bollestal' 97
Achterstevenversiering 97
Hakkebord 97
Helmstok 99
Roerversiering 100

Bijlage I. Biografieën van de beeldhouwers op alfabetische volgorde 110

Noten 121

Beknopte lijst van geraadpleegde literatuur 126

Verantwoording illustraties 128

Woord vooraf

Voor u ligt het vijfde Jaarboek dat door de Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, eigenaresse van de collectie, de Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam en de Walburg Pers in de reeks van publicaties over (onderdelen van) de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam wordt uitgebracht. Eén van de doelstellingen van deze reeks is het leggen van verbanden tussen diverse collecties in Nederland en daarbuiten. Ook nu weer komen collecties van enkele (maritieme) musea aan bod.

Dit vijfde Jaarboek gaat over de ontwikkeling en verschijningsvorm van Nederlandse scheepssier tussen 1650 en 1850. Het vervaardigen van scheepssier was een belangrijk en structureel onderdeel van de activiteiten op een werf. Het snijwerk moest een eenheid vormen met de rest van het schip, en had in de loop der tijden verscheidene functies. De rijke collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum te Amsterdam staat in dit overzicht centraal. Scheepstekeningen, scheepsmodellen en andere driedimensionale voorwerpen worden als bronnen gebruikt.

Het schrijven over scheepssier is niets nieuws. Wel nieuw is de grote hoeveelheid onbekend en onthullend materiaal dat uit Nederlandse archieven is verzameld en voor het eerst in deze omvang en context wordt gepresenteerd. Niet alleen vormen archivalia de fundamenten voor de middelste twee hoofdstukken. Ook konden op basis van de archiefstukken biografieën worden samengesteld van beeldhouwers, de kunstenaars die voor admiraliteitscolleges, stedelijke overheden en particulieren in binnen- en buitenland zoveel fraai snijwerk hebben geleverd.

Op deze plaats betuigen wij graag onze dank aan mevrouw C.E. Zonnevylle-Heyning. Toen zij hoorde van de plannen om een Jaarboek over Nederlandse scheepssier samen te stellen schroomde zij niet haar in de loop der jaren verzameld (archief)materiaal af te staan. Daarnaast heeft zij met nimmer aflatend enthousiasme in de loop van het project suggesties voor verbeteringen van de algehele opzet aangedragen. Ook danken wij hier KPMG en de Vereniging Nationaal Instituut voor Scheepvaart en Scheepsbouw voor de genereuze financiële steun die wij van hun kant hebben mogen ontvangen.

Moge dit boek de lezer inzicht verschaffen in de wijze waarop gedurende de periode van de zeilvaart zowel op zeegaande schepen als bij de binnenvaart de versiering van deze schepen ter hand werd genomen!

Drs. J. Bakker,
directeur Stichting Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam

Drs. G.M.W. Acda,
voorzitter Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum

'Ten lesten ick mijn Hulck op 't vlacke vanden stroom
Voor 't ancker ryen sie, 't ghelijckt byna een droom:
Wat vlaggen sietmen hier afswieren van haer stengen.
Wat kleuren groen, en geel, hen mengsel hier vermengen.
Orangie blangie bleu. wat purper, en rood goud,
Wat levend vermillioen het oogh met lust aanschout.
Wat wapens brommen hier, in wimpels toppestanders,
En slyers fijn van draed. o welcke Salamanders!
Wat Leeuwen silverblanck in paers, in rood, in groen.
Hier sweeft een Adelaer. daer slingert een Griffoen
Hier pronckt een Pauwesteert besaeyt met gouden oogen
De prael van Iunoos koets. en ginder komt gevlogen
Een witte Noahs duyf met den lyven tack.
Daer daeld Mercurius van 't lichtgesterrent dack.
Gins drijft een Pegasus met Perseus op de baren,
En dreyght het Zeegedrocht, en wil de maeghd bewaren.
Ick sie Andromeda besturven, Orion,
En al het hemels heyr, en sterren maen, en son.
De winden vryen vast de levendige verven,
En lecken 't kaeckelbont, en willen 't noode derven.
Het Schip met beeldewerck beset is een goet deel,
Hoe bralt die galdery dat Vorstelijck kasteel.
Hoe Christen reeders hoe! wat mannen, zydy droncken,
Het geen de Nood bedocht misbruyckty om te proncken.
Te rijcke schatten heeft de Zee u toegebracht.
Sy werpt u peerlen op, ghy besightse tot pracht'.

(Joost van den Vondel, *Het lof der Zee-vaert*. Uitgegeven met inleiding, vertaling en commentaar door Hans den Haan (Uitgeest 1985), vers 111-136, 32)

Inleiding

De gewoonte schepen te versieren met houtsnijwerk of kleurige beschilderingen is zo oud als de gewoonte (houten) schepen te bouwen voor het transport van goederen en personen. In de loop der tijden is over het onderwerp scheepssier nogal wat gepubliceerd. Veelal grijpen de auteurs terug op secundaire, gepubliceerde bronnen.
In dit boek is gekozen voor een opzet die verschilt van de gangbare. Doel was op basis van oorspronkelijk bronnenmateriaal de decoratie van Nederlandse schepen tussen 1650 en 1850 in kaart te brengen. De jaartallen hebben te maken met de periode waarin Nederlandse scheepssier zijn hoogtepunt bereikte qua omvang en met het tijdvak waarin stalen scheepsbouw houten scheepsbouw verving. Scheepssier keert vanaf dat moment nog slechts mondjesmaat terug op schepen. Wij hebben ons niet alleen moeten beperken tot een bepaalde periode. Ook enkele categorieën schepen zijn door ons grotendeels buiten beschouwing gelaten. Zo wordt weinig aandacht besteed aan vissersschepen. Evenmin komen schepen van de grote handelscompagnieën VOC en WIC uitgebreid aan bod.
Door bij het onderzoek naar scheepssier gebruik te maken van en verbanden te leggen tussen primaire bronnen als archiefmateriaal, ontwerptekeningen en literatuur uit de zeventiende en achttiende eeuw is het mogelijk gebleken een goed beeld van de toepassing van scheepssier te krijgen. Onomwonden kunnnen wij stellen, dat scheepssier een structureel onderdeel vormde van de scheepsbouw. Aan dit onderdeel werd uitgebreid aandacht besteed. Nooit was er sprake van dat de decoratie op het laatste moment er nog maar even snel bij werd gemaakt. Ook maakte een dergelijk integrale hantering van de bronnen het mogelijk de datering van vele modellen en technische tekeningen nader te preciseren.
Of het nu oorlogsschepen of binnenschepen betrof, steeds bleek de decoratie een onlosmakelijk onderdeel van het vaartuig te vormen. Voor de vervaardiging bestonden algemeen aanvaarde regels. De wijze, waarop de vaartuigen in- en uitwendig met beeld- en schilderwerk versierd werden alsmede het gebruik van bepaalde motieven, ging volgens in de komende hoofdstukken omschreven patronen. Hierbij kunnen wij onderscheid maken tussen de losse decoratieve onderdelen op kleinere binnenvaartschepen – waarover tot op heden weinig archivalia zijn aangetroffen – en het als totaalpakket ontworpen en aanbestede beeldwerk op de grotere schepen en aanzienlijke jachten. Dankzij de bestudering van de oorspronkelijke rekeningen voor dergelijk werk kan worden bewezen, dat vele motieven eeuwenlang in gebruik bleven, terwijl door het raadplegen van deze bron ook de namen van de makers aan de vergetelheid konden worden ontrukt. Niet de scheepsbouwmeesters of hun knechts maakten het snijwerk voor schepen. Professionele beeldhouwers waren hiervoor verantwoordelijk en beschouwden dit als een onderdeel van hun zeer brede werkterrein.
Het boek is verdeeld in vier hoofdstukken. De titels zijn ontleend aan C. Van Yk's *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt* (1697). Een deel van vers 131 uit *Het Lof der Zee-vaert* van J. van den Vondel (voor het eerst uitgegeven in 1623) is gebruikt als titel van het eerste hoofdstuk. In dit hoofdstuk van de hand van J.C.A. Schokkenbroek, wordt een globaal overzicht gegeven van de ontwikkeling van scheepssier, waarbij het accent ligt op

de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw. In het tweede hoofdstuk, geschreven door mevrouw C.E. Zonnevylle-Heyning, staat de Admiraliteit op de Maze, gevestigd in Rotterdam, centraal. Van dit admiraliteitscollege is voor een lange periode van 1685 tot 1795 een grote hoeveelheid archiefmateriaal beschikbaar en toegankelijk. Op basis van niet eerder gebruikte gegevens over het vervaardigen van scheepssier voor oorlogsschepen, in die periode voor de Rotterdamse admiraliteit gebouwd, ontstaat een beeld over de organisatie van de werf, de manier waarop houtsnijwerk werd uitbesteed, wie bij het verlenen van opdrachten betrokken zijn geweest en vooral: wie de beeldhouwers waren die dit werk uitvoerden. Ook komen voorschriften waaraan deze kunstenaars zich moesten houden aan bod, evenals de gages die zij ontvingen.
Het derde hoofdstuk, eveneens van mevrouw Zonnevylle-Heyning, gaat in op scheepssier, vervaardigd voor de belangrijkste jachten (statenjachten, stadsjachten en speeljachten). Het betreft hier opdrachten aan beeldhouwers, verstrekt door landelijke, gewestelijke of stedelijke overheden, of door rijke, aanzienlijke particulieren in binnen- en buitenland. Archiefstukken, technische tekeningen en voorwerpen geven een beeld van de overdadige versiering. Evenals bij de in het tweede hoofdstuk besproken oorlogsschepen was bij de decoratie van de jachten sprake van een totaalpakket aan scheepssier. Hierin onderscheidt deze categorie binnenschepen zich van de diverse ronde- en platbodemjachten, behandeld door Schokkenbroek in het vierde hoofdstuk. Bij deze schepen was geen sprake van een totaalpakket dat professionele beeldhouwers vervaardigden, maar van losse onderdelen. Een bonte stoet van kluisgaten, mastwortels, roerkoppen en wat dies meer zij trekt daar aan het oog voorbij. Achterin zijn in bijlage 1 korte levensschetsen van de in de tekst genoemde beeldhouwers opgenomen. Deze gegevens zijn gebaseerd op door mevrouw Zonnevylle-Heyning uitgevoerd archiefonderzoek. Tenzij anders vermeld in de verantwoording van de illustraties zijn de afgebeelde scheepstekeningen, schilderijen, scheepsmodellen en voorwerpen afkomstig uit de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.

Bij het schrijven van dit boek heeft een aantal personen ons terzijde gestaan. Graag willen wij hen allen van harte danken voor de manier waarop zij ons hebben gestimuleerd en van informatie hebben voorzien. Veel steun hebben wij in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam ontvangen van de kant van assistent-bibliothecaris Diederick Wildeman en zijn altijd even enthousiaste en bereidwillige club van medewerkers. Ook Elisabeth Spits en Dirk Drooger hebben ons uitstekend geholpen met het selecteren van de grote hoeveelheden materiaal. Van de kant van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam hebben met name Wil Rijsdijk en Leo Akveld zich voor het project ingezet. Sierk Plantinga, Hoofd Studiezaal van het Algemeen Rijksarchief in Den Haag, heeft ons in de loop der jaren vele diensten bewezen, waarvoor dank. Mevrouw prof. dr. C.W. Fock bedanken wij voor het beschikbaar stellen van gegevens uit het Leids gemeentearchief. Tot slot gaat onze dank uit naar Sytse ten Hoeve, directeur van het Fries Scheepvaart Museum in Sneek. Van zijn kennis omtrent het onderwerp hebben wij graag gebruik gemaakt.

J.C.A. Schokkenbroek
C.E. Zonnevylle-Heyning

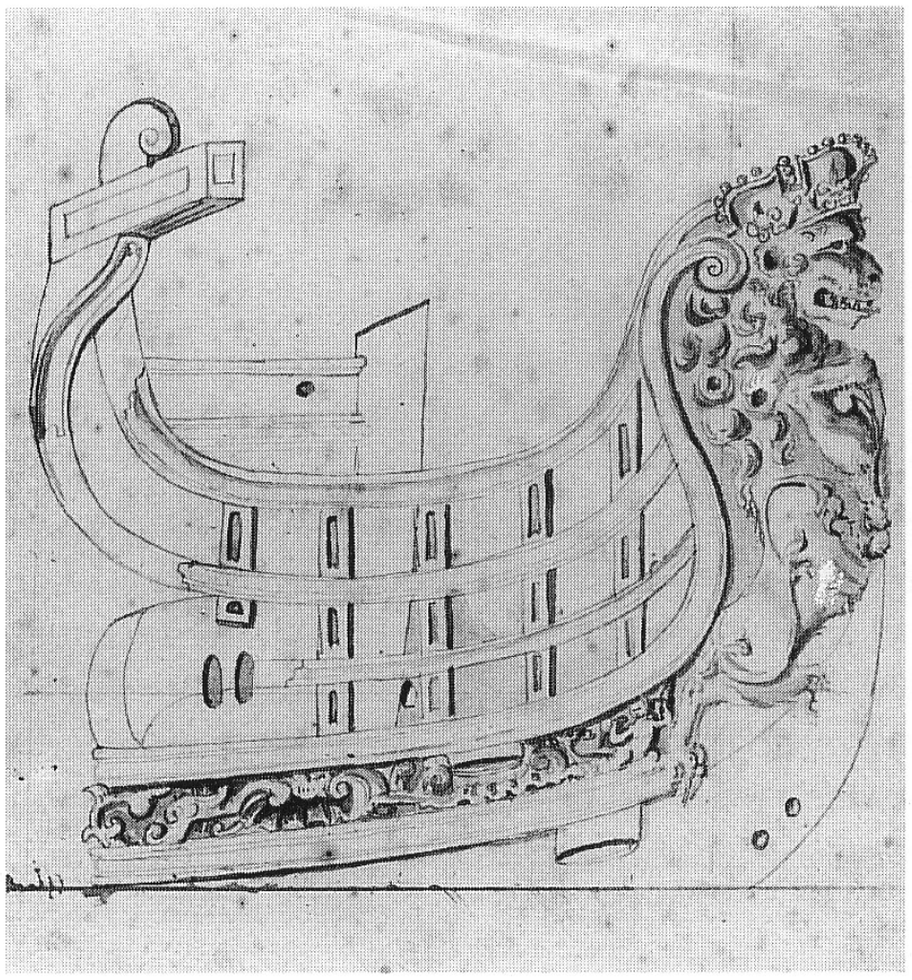
Het Schip met beeldewerck beset
De ontwikkeling van scheepssier

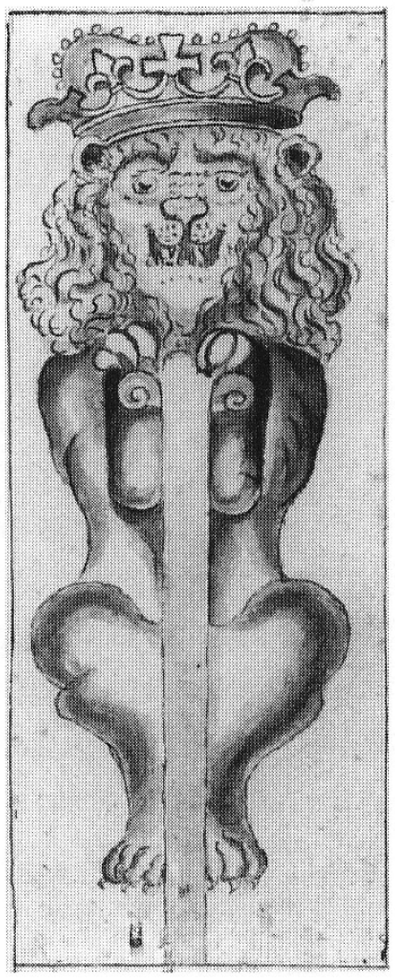
Het gebruik om schepen met kunstig houtsnijwerk te sieren is zeer oud. Rotstekeningen uit de steentijd in Egypte en Nubië van meer dan vijfduizend jaar geleden geven geroeide schepen weer. Deze schepen hebben hoge voorstevens die uitlopen in de gehoornde kop van een niet geïdentificeerd dier. Een soortgelijke versiering kan ook worden aangetroffen bij het scheepsmodel, aangetroffen in het graf van de Egyptische farao Toetanchamon (1358-1353 voor Christus). Dit model is beschilderd. De voor- en achterstevens zijn versierd met koppen van steenbokken. Verder is uit archeologische bronnen bekend dat de Egyptenaren de gewoonte hadden hun staatsieboten op te luisteren met stevens die uiteindelijk overgingen in de vorm van de lotusbloem; binnen de Egyptische cultuur de drager van de heilige vogel en de zonneschijf. Om goden gunstig te stemmen voerde men beelden van goden en godinnen mee. Deze bevonden zich op de achterstevens.
Wanneer de farao of het beeld van een godheid aan boord was, bevond zich een fraai versierd paviljoen in het midden van de staatsiebark. Aan weerszijden van de voorsteven van dergelijke boten trof men 'oculi' aan, twee ogen die waarschijnlijk symbool stonden voor de waakzaamheid die bij het varen nodig was. Ook tegenwoordig nog bevindt de 'oculus' zich op de voorsteven van menig Portugees, Italiaans, Indisch of Chinees vissersbootje. In de oudheid gebruikte men nog andere symbolen. In werken van de Griekse wijsgeer Plutarchos van Chaeronae (50-120 na Christus) wordt melding gemaakt van het schip van Marcus Antonius en Cleopatra. Dit vaartuig zou purperen zeilen hebben gevoerd, beschilderd met bloemen. Bij de Grieken en Romeinen werden niet alleen bloem- en dierenmotieven gebruikt ter versiering van de schepen. Evenals de Egyptenaren voerden zij beelden van goden en godinnen mee. In de collectie van het Louvre in Parijs bevindt zich een beeld van de Griekse godin van de overwinning, de 'Nikè van Samothrake'. Volgens sommigen zou dit beeld ooit de achtersteven van een Grieks schip gesierd kunnen hebben.[1]
Ook in de Bijbel wordt gewag gemaakt van scheepssier, zij het dan op indirecte wijze: in het verhaal over de reis van de apostel Paulus (Handelingen 28, vers 11) staat dat het schip dat de schipbreukelingen van Melita redde '[...] Castor en Pollux als teeken [had]'. Hiermee kan de boegversiering worden bedoeld, waarvoor deze twee godheden – die waakten over de veiligheid van zeevarenden – model hebben gestaan.[2]
Van Vikingschepen is door opgravingen bekend dat drakekoppen de voor- en achterstevens hebben gesierd. Voorbeelden van dergelijke ornamenten bevinden zich in de collecties van het Vikingeskibshallen in Roskilde (Denemarken), het British Museum in Londen, het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen en het Museum 'Van Boogaerts-Wauters' in Hamme (eveneens in België).[3] Op het elfde- of twaalfde-eeuwse tapijt van Bayeux – waarop het verhaal van de invasie van Engeland onder Willem de Veroveraar wordt weergegeven – staan schepen afgebeeld met dierekoppen als stevenversiering. Sommige schepen hebben geen versiering, maar wel ziet men bij de voorsteven de gaten waarin de schegversiering gestoken kon worden. Doopvonten in de kathedraal van Winchester en in de St. Laurentiuskerk te Zedelgem bij Brugge (beide uit de twaalfde eeuw) tonen hulken met dierekoppen

als bekroning van de stevens.[4]
Gedurende de middeleeuwen werd de traditie om schepen te versieren voortgezet. De elementen, die tezamen scheepssier vormden, waren in die periode dikwijls religieus van aard. Ook was het gebruikelijk om schilderwerk meer dan houtsnijwerk als decoratie dienst te laten doen. Op schilden langs de boorden van de oorlogsschepen stonden wapens van de diverse heersers over het land, waaruit het schip afkomstig was, geschilderd in bonte heraldische kleuren. Vanaf de veertiende eeuw wapperden wimpels in groten getale vanaf de masttoppen van Europese schepen. Zij gaven de schepen een fleurig en kleurig aanzien. De kleur van de wimpel gaf informatie over de herkomst van het schip. Zo duidde een rode wimpel op de Duitse nationaliteit, een witte op de Engelse en een groen/rode op de Vlaamse.[5]
Spitsbogen, roosvensters en andere architecturale elementen sierden menigmaal de opbouw van middeleeuwse schepen, terwijl vanaf de dertiende eeuw de scheepsromp werd ingesmeerd met harpuis (een mengsel van vernis, zwavel, hars en lijnolie), om vervolgens van een fraaie kleur te worden voorzien. Rood, wit en blauw waren veel gebruikte kleuren die romp en bovenboord opluisterden.[6]

Ontwikkeling van het schegbeeld

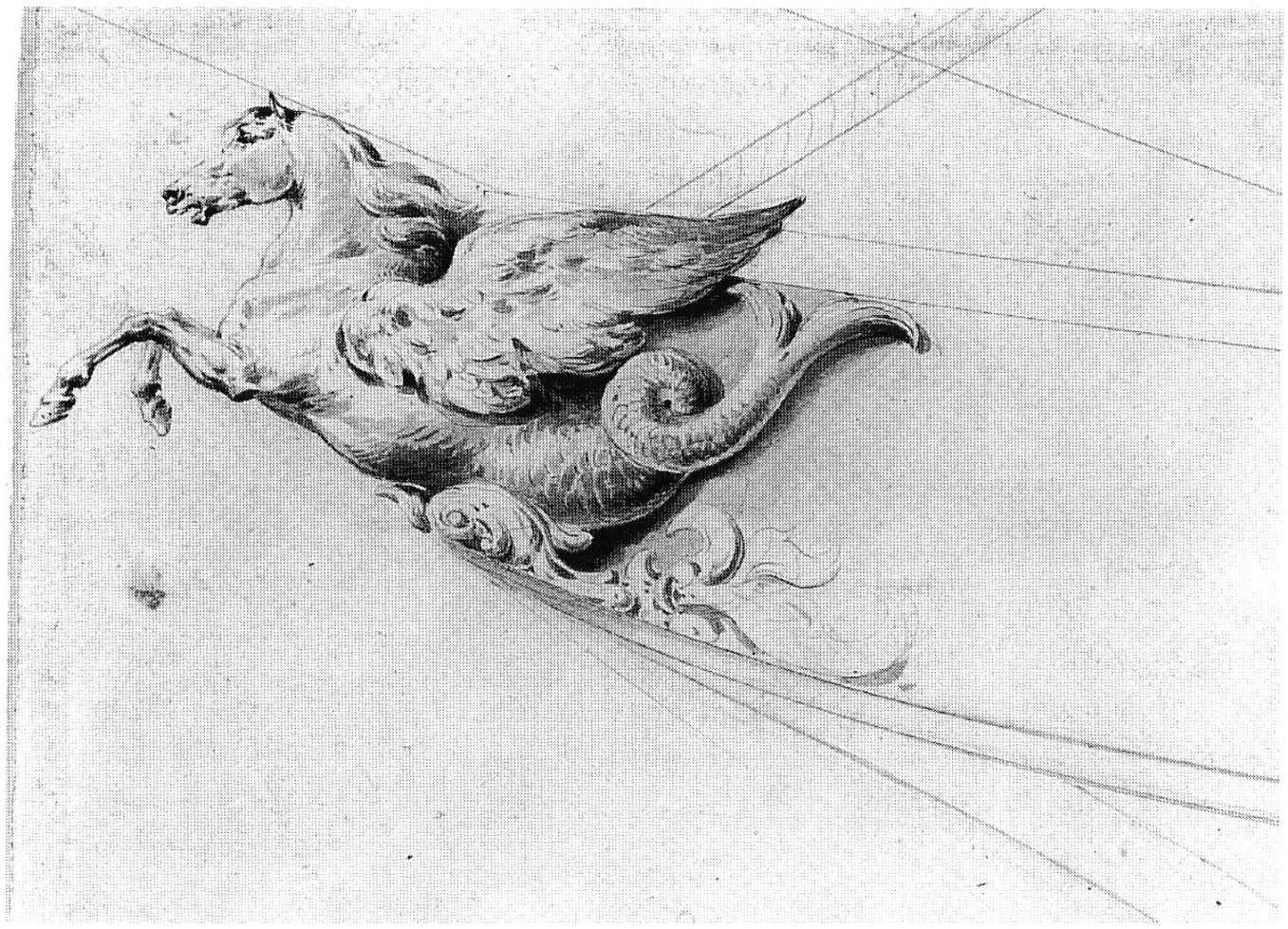
Wanneer men aan het eind van de zestiende eeuw van voor naar achter over het dek van een oorlogs- of handelsschip zou lopen, zou men op zijn weg een aantal vaste, fraai uitgesneden en als versiering bedoelde houten onderdelen tegenkomen. Het accent van de versiering van schepen gedurende de middeleeuwen lag sterk op de achtersteven van het schip. Sporen die duiden op de aanwezigheid van schegbeelden aan de voorsteven, ontbreken nagenoeg geheel. Dit heeft te maken met het ontstaan en de groei van het overhangende voorkasteel van de kraak, een groot type koopvaardijschip dat in de veertiende eeuw een prominente plaats innam in het mondiale handelsverkeer. Het kasteel groeide uiteindelijk over de voorsteven heen. Dit maakte plaatsing van een schegbeeld onmogelijk – of in ieder geval overbodig – want niet opvallend. In de vijftiende eeuw werd het kasteel ondersteund door een stevenknie, met op het uiteinde een stuk beeldhouwwerk. Vanuit deze laatmiddeleeuwse voorkastelen ontwikkelde zich in de loop van de zestiende eeuw het galjoen, de driehoekige uitbouw aan de voorsteven. Hadden de voorkastelen nog een militaire functie – van hieraf immers kon de vijand worden bestookt – het galjoen was veel meer een platform waar de bediening van de voorste zeilen plaatshad. Ook diende deze uitbouw voor het neerhouden van de boegspriet. Het galjoen rustte op twee balken (de eerste en tweede uitlegger), die met zware kniestukken – ook wel slooiknieën genoemd – aan de voorsteven waren bevestigd. Tussen de beide gele of vergulde uitleggers bevond zich de meestal rijkelijk versierde kam. Deze kam eindigde tussen de achterpoten van wat in de zestiende en zeventiende eeuw doorgaans de boegversiering was: de galjoensleeuw. Aan de bovenzijde van het galjoen bevonden zich enkele galjoensregels (zie afb. 1 en 2). Op de tekening zijn het er drie. Deze regels – ook wel regelingen genoemd en evenals de uitleggers geel of





1 en 2 Tekening van een galjoensleeuw, steunend op (van onder naar boven) de slooiknie, de onderste legger, een rijk versierde kam, de bovenste legger en drie galjoensregels.

verguld – begonnen aan de zijkant van het schip en kwamen uiteindelijk samen in een krul (de es) boven het beeld. De es moet, zo luidt het voorschrift bij de zeventiende-eeuwse scheepstimmerman Cornelis Van Yk, zodanig geplaatst zijn dat het met de neus en poten van de leeuw in een rechte lijn komt; het moet als het ware een vloeiende en ononderbroken eenheid vormen. Bijna terloops meldt hij even later dat '[...] heden de es heeft uitgediend [...]'.[7] Aan de kant van het schip eindigden de bovenste galjoensregels in fraai uitgesneden mensenfiguren – soms halffiguren, soms alleen maar mensenhoofden. Ter onderscheiding van de overige schepen van de vloot waren schepen, waarop de admiraal of andere vlootvoogden vertoefden, overdadiger versierd. Bij deze schepen waren de regels met festoenen (guirlandes of slingers van loof, bloemen of vruchten) versierd, terwijl de kniestukken werden gesierd door Najaden (waterengelen; ook wel betiteld als rivier- of beeknimfen).[8]
Tussen 1540 en 1640 was de ligging van het galjoen bijna helemaal vlak. Pas met de introductie van de slooiknieën kon het galjoensbeeld (ook wel schegbeeld genoemd) zich tot zelfstandig stuk scheepssier ontwikkelen.[9] De leeuw, heerser over het dierenrijk, symbool van kracht, sluwheid, macht en – in ieder geval in Engeland, Frankrijk en Nederland – van de Staat en/of koning, heeft zeer lange tijd als schegversiering dienst gedaan. Niet alleen Nederlandse, maar ook Engelse, Franse en Zweedse oorlogs- en handelsschepen droegen vanaf het begin van de zeventiende eeuw tot ver in de achttiende eeuw als versiering een leeuw. Nog aan het eind van de zeventiende eeuw kon de Amsterdamse burgemeester en geleerde Nicolaas Witsen schrijven: 'Aan deze landen is men gewoon voor aan de galjoenen een leeuw, het wape van de Staat, te zetten; en achter boven op, het Wapen van de plaats daar 't Schip gebouwt is, en thuis hoort'.[10] Tijdgenoot Van Yk weet ons iets meer informatie te verschaffen over de boegversiering. Schrijvend over de wijze waarop men – ter intimidatie van vijanden – vanouds de stevens der schepen heeft versierd met snel vliegende of 'fel verscheurende' dieren, centauri (half man, half paard-figuren) en gevleugelde paarden (de Pegasus uit het aangehaalde gedicht van Vondel; zie afb. 3), merkt hij op: 'Waar van misschien de Leeuwen, Draaken, Tygers, Satyrs en andere Gedrogten, daar onze Scheeps-Galjoenen heden mee proncken, nog overgebleven zijn'.[11] Hiermee suggereert hij dat er aan het eind van de zeventiende eeuw nogal wat variatie bestond in de wijze waarop de voorstevens van Nederlandse schepen waren versierd. De nadruk lag toen nog op dieren.
Vanaf het begin van de zeventiende eeuw heeft in Nederland de rode leeuw met vergulde manen in bijna liggende houding de boeg van veel schepen gesierd. Aan het eind van die eeuw veranderde de houding en kwam de leeuw steeds meer rechtop te staan. Dit hing samen met de scheepsbouwkundige ontwikkelingen, die in de loop van de zeventiende en achttiende eeuw voorschreven dat de lengte van het galjoen ten opzichte van de lengte van het schip sterk gereduceerd moest worden (van ongeveer één vijfde van de lengte van het schip omstreeks 1650-1675, via één zevende tot één achtste omstreeks 1680 tot uiteindelijk één twaalfde van de lengte van het schip aan het eind van de achttiende eeuw). In het volgende



3 Het gevleugelde paard Pegasus als boegversiering.

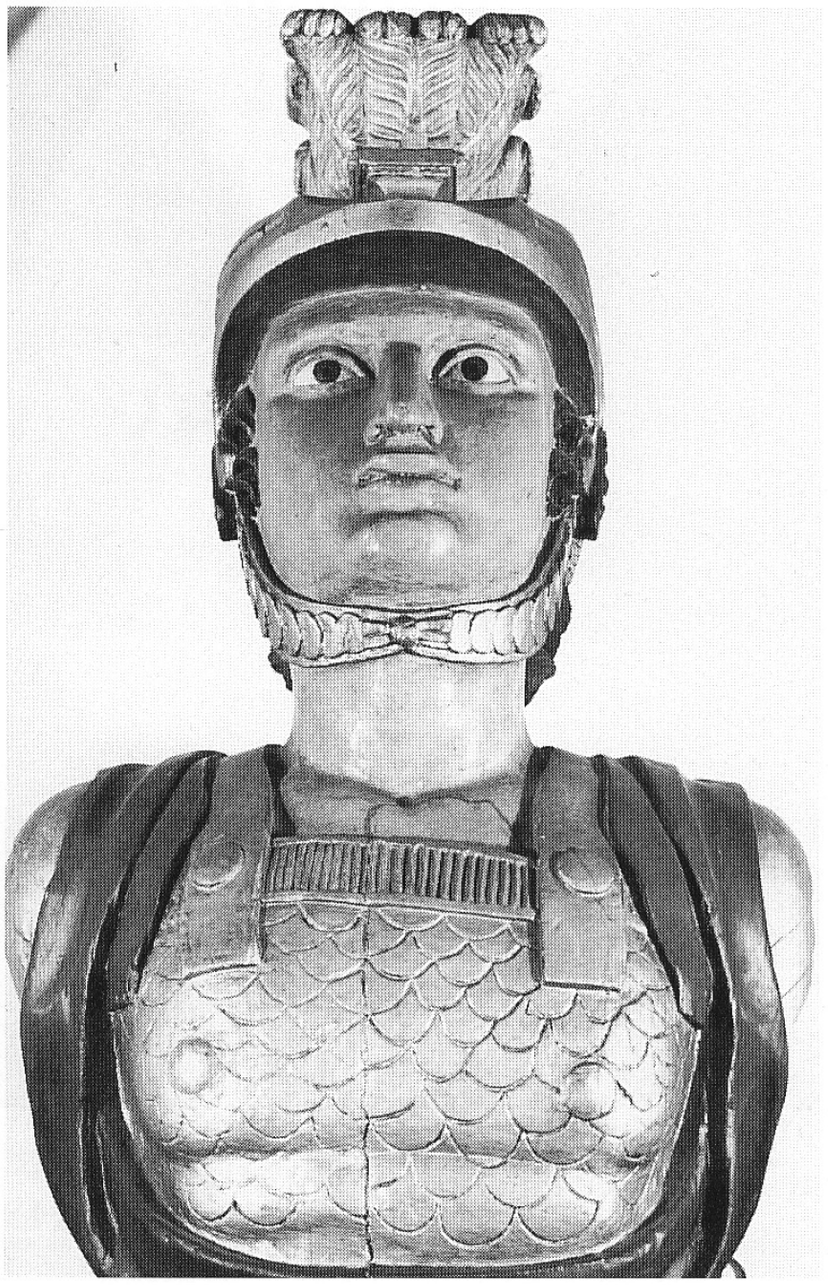
hoofdstuk wordt uitgebreider ingegaan op de technische factoren, die bij het bepalen van de aard en omvang van de scheepssier een rol speelden.[12]

In zijn verhandeling over de Nederlandse scheepsbouwkunst weet Van Yk de reden waarom tot verkorting van het galjoen moest worden overgegaan treffend weer te geven: 'Onse Vaders dit Galjoen een vijvde van Schips geheele Langte, dog al te lang maakte. 't Geen meenigmaal oorsaak was, datmen, in Zee sijnde, uit vreese dat desselvs verre voor uitsteekende Zwaarheid, 't Schip voor gaande, en Lek mogt maken, benodigd wierd, door de Zaag, een groot Deel daar van te snyden, de, gelijk als verwoede Leeuw, *Neptuno* [zijn cursivering] ten Offer te geven, en als een Kat zonder Ooren 't huis te komen'. Na over de vorige generatie te hebben geschreven (refererend aan de periode omstreeks 1670), vervolgt van Yk: 'Onze hedensdaagse Bouwmeesters een agtste van SchipsLangte, of nog minder, daar toe lang genoeg agten: evenwel kan ook de Neus wel te klein, na de Mate van het Lighaam, werden geformeert'.[13] Al met al werd de voorsteven sterk verkort, waardoor minder ruimte beschikbaar kwam voor beeldwerk. Een zittende leeuw werd met de rug direct tegen de voorsteven geplaatst. Vanaf omstreeks 1700 was de leeuw soms voorzien van een kroon.[14] Het galjoen is dan bijna geheel verdwenen, waardoor vanaf die periode niet meer gesproken kan worden van *galjoensbeeld*, maar van *boegbeeld*. Was de Hollandse leeuw aanvankelijk rood gekleurd met goudkleurige manen, na 1780 werd hij geheel rood geschilderd of geheel verguld.[15]

Aan het eind van de achttiende eeuw werd de leeuw als boegbeeld van oorlogsschepen van zijn voetstuk gestoten. Niet alleen hadden al vanaf omstreeks 1650 andere vertegenwoordigers van het dierenrijk zich aangekondigd als inspiratiebron voor beeldhouwers, ook historische en mythologische personen tooiden in toenemende mate de boegen van Nederlandse (en buitenlandse) zeeschepen. In het volgende hoofdstuk wordt een soortgelijke ontwikkeling bij de schepen van de Admiraliteit op de



4 Schegbeeld van het kuilkorvet *Ajax* (1831).





Maze in Rotterdam gesignaleerd. Weer wat later, na 1830, werden bustefiguren (glad afgezaagde en kleinere boegbeelden) als boegversiering van oorlogsschepen gebruikt. Deze vorm van scheepssier verloor in de negentiende eeuw steeds meer kleur. Van polychroom gekleurd verwerden boegbeelden tot lijkbleke, wit geschilderde stukken beeldhouwwerk die welhaast omdat een schip nu eenmaal boegversiering moet hebben, aan de voorsteven werden bevestigd. Exponenten van de diverse, zeer uiteenlopende typen boegversieringen zijn in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam aanwezig, hetzij 'lijfelijk' in hout, hetzij op papier. Weinig voor de hand liggende symbolen als een engel of een geraamte, de dood voorstellend, werden in deze periode daadwerkelijk of in ontwerptekeningen aan schepen toegevoegd (afb. 4, 5, 6 en 7). Ook werd, blijkens scheepstekeningen, gedurende de negentiende eeuw in toenemende mate afgezien van het gebruik van een boegbeeld: omstreeks het midden van deze eeuw eindigde de boeg dikwijls in niet meer dan een sierlijk bedoelde krul. Een schril contrast met de kunstwerken die eerder schepen hadden getooid (zie afb. 8).
Het aantal scheg- en boegbeelden dat in de Nederlandse musea is te vinden is gering, zeker vergeleken met musea in de Verenigde Staten of in het Verenigd Koninkrijk, waar enkele grote collecties bewaard zijn gebleven. Het was dikwijls alleen een kwestie van toeval dat dergelijke stukken scheepssier in museale collecties geraakten; op een strand aangespoeld na een zware storm waarbij het schip was vergaan, of doordat het betreffende schip uit de vaart werd genomen en de stukken beeldhouwwerk aan musea waren overgedragen.

Dekversiering

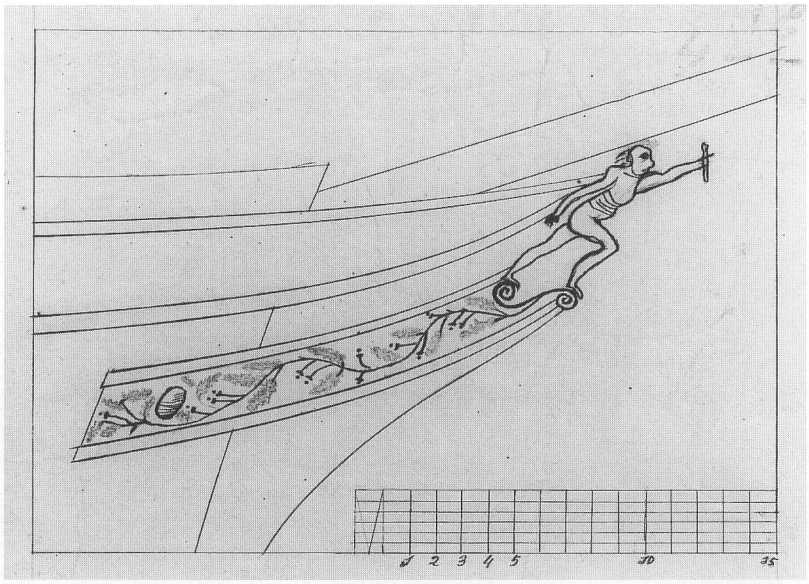
Wij zijn stil blijven staan bij de voorsteven van ons denkbeeldig zeegaand schip. Lopen wij nu

5 Schegbeeld van het korvet *Heldin* (1842).

6 Deze tekening van een engel die als boegversiering bezwerend zijn vinger ten hemel wijst, vertoont sterke gelijkenis met een boegbeeld in collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum.

naar het achterschip toe, dan treffen wij op het dek knechten waaromheen de schoten van voor- en grootzeil geslagen konden worden. Deze houten palen konden de vorm krijgen van hermen. Bloemranken, guirlandes of ander loofwerk sierden menigmaal de boorden van de schepen. In Nederland kwam het voor – zij het op kleinere schaal dan in Engeland – dat vergulde sierlijsten waren aangebracht rondom geschutspoorten. Op dezelfde hoogte, net even onder het boord van het schip, kon men een eveneens vergulde leeuwekop aantreffen, voorzien van een gat in de bek waardoorheen een schoot liep. Men maakte gedurende de zeventiende en achttiende eeuw op grote schaal gebruik van een dergelijke kop ter versiering van de kraanbalken aan de voorzijde van het schip (afb. 9). Later, in de negentiende eeuw, werd deze versiering vervangen door een bloemmotief (afb. 10). Versiering kon verder worden aangetroffen bij de kajuit op het achterschip. Niet alleen boven de kajuit, maar ook aan weerszijden van de kajuitsdeuren keken uitgesneden halffiguren neer op de bemanning (zie afb. 11). In latere hoofdstukken wordt overigens een zelfde vorm van decoratie gesignaleerd bij jachten en binnenschepen.

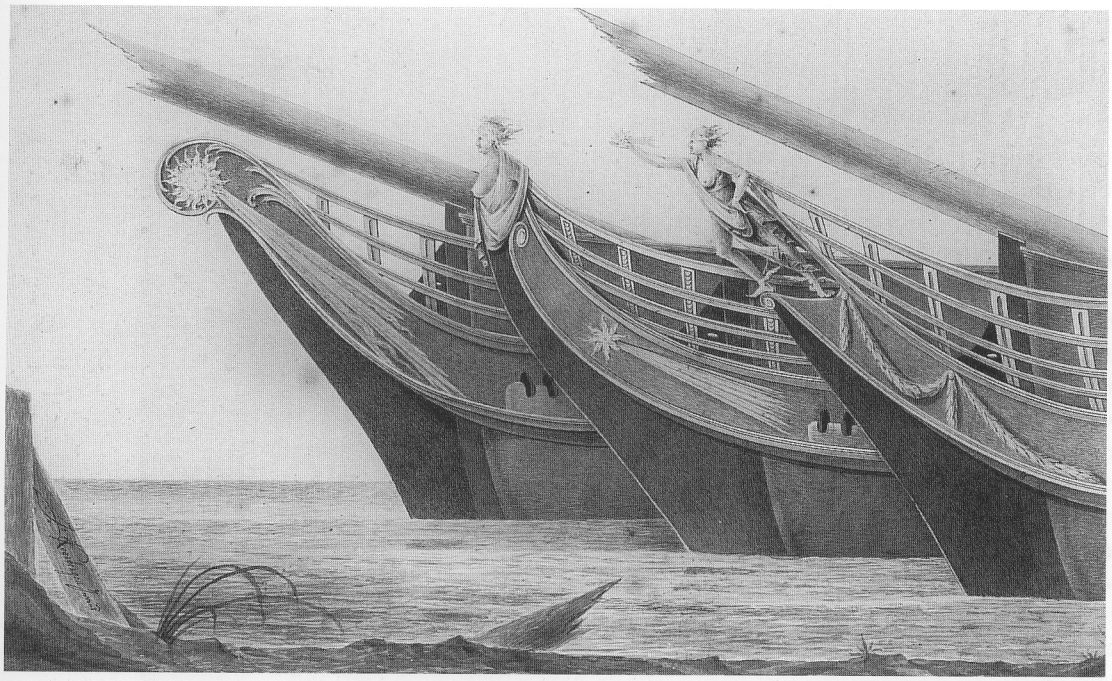
Omstreeks het midden van de negentiende eeuw deed het valreepbord zijn intrede. Hoewel deze vorm van scheepssier qua periode buiten het bestek van dit boek valt, komt het valreepbord toch even ter sprake. Deze houten borden, rechthoekig van vorm met een halfronde bovenrand, voorzien van koperen band en over het algemeen dik afgezaagd, dienden op volle zee als schot voor de uitsparing in het boord van het oorlogsschip – zowel aan stuur- als aan bakboord – waarlangs men per trap aan boord kon komen. Het snijwerk, dat op deze valreepborden is aangebracht, is vaak van verbluffende schoonheid. Doorgaans werden fraaie kleuren gebruikt om het oorlogsschip, vanaf de zijkant bezien, een fleurig, goed onderhouden aanzien te geven. In de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bevindt zich een groot aantal valreepborden met snijwerk. Uit dit snijwerk kan men nogal eens de naam van het schip afleiden. Zo zijn de hier afgebeelde borden afkomstig van Hr. Ms. Pantserschip *Zeeland*, gebouwd in 1897 (zie afb. 12 en 13).



7 Uiterst curieus ontwerp voor een boegversiering. Het lofwerk op de kam kan symbool zijn van de tak des levens, eindigend in de krul waarop de rechtervoet van de dood is geplaatst.

Spiegelversiering

Via het dek heeft men nu uiteindelijk het achterschip bereikt. Bij een groter schip wordt het gehele platte of bijna platte achtervlak beschouwd als spiegel. Strikt genomen is de spiegel slechts een klein onderdeel van het achterschip. Wij zullen op deze plaats de ruimere interpretatie volgen. Gedurende de middeleeuwen waren de spiegels der schepen merendeels versierd met wapenschilden, al dan niet fel gekleurd in heraldische kleuren. Hoe anders was dat in de zeventiende eeuw. Wanneer men de tekeningen en schilderstukken van meesters als Hendrik Cornelisz. Vroom, Cornelis Claesz. van Wieringen, de beide Willem van de Velde's en Ludolf Backhuysen bekijkt, vallen toch snel de rijkelijk versierde spiegels van zeeschepen en jachten op. Een schets van de spiegel van een zeventiende-eeuws oorlogsschip, toegeschreven (met vraagteken) aan Willem van de Velde de Jonge, in de collectie van het National Maritime



8 Ontwerptekening, misschien voor de *Comeet* van 1817, van de hand van Johannes Keerbergen. Op deze tekening is de ontwikkeling van het schegbeeld treffend in beeld gebracht: een manshoge versiering rechts, een buste in het midden en een krul uiterst links.





9 Kraanbalkleeuwen van het korvet *Heldin* (1842).

Museum in Greenwich, toont niet alleen de overdadige versiering, maar verschaft ons tevens informatie over de kleuren die de spiegelversieringen volgens de kunstenaar hadden (afb. 14). Van dergelijke schetsen zijn maar weinig voorbeelden overgebleven.
Tussen 1650 en 1850 veranderde de vorm van de spiegel sterk. Van een hoog, trapeziumvormig vlak met strakke, dwarsgeplaatste hoekmannen (zie afb. 17) veranderde de spiegel tussen 1650 en 1700 in een meer gedrongen oppervlak met losse, veelal buiten de omtrekslijst stekende figuren. Rond 1725 kreeg de achterzijde van de grote zeeschepen een half-

ronde vorm, waarbinnen de decoratie een plaats vond. Pas in de laatste decennia van de achttiende eeuw kon de decoratie weer grootschalige vormen aannemen die de lijn van de spiegel doorbraken. In een volgend hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de gevolgen van deze overgang voor de aard en omvang van het beeldhouwwerk. Scheepsbouwmeester Van Yk geeft een gedetailleerd overzicht van de verschillende onderdelen waaruit de spiegel van het schip werd opgebouwd. Ook vermeldt hij hoe groot en hoe dik deze onderdelen moesten zijn en welke ornamenten gebruikt dienden te worden: 'd'Agter-Einden van meest alle Scheepen, werden by alle Natien, d'een min, d'ander meerder Cieraad, en ontzags-halven, dewyl aldaar 't verblyv vande voornaamste Scheeps-Voogden is, met alderley Sny, Beeld, en Schilderwerk voorsien'.[16] Dit gold niet alleen voor die schepen waarop regelmatig vlootvoogden vertoefden. Ook schepen van de verschillende handelscompagnieën hadden dikwijls zeer fraai versierde achterstevens.

Het enige nog te bewonderen voorbeeld van de bijna overdadige versiering van een spiegel vormt het zeventiende-eeuwse Zweedse oorlogsschip *Wasa*, gebouwd door Nederlandse timmerlieden, met scheepssier van de hand van twee Duitsers en de Nederlandse beeldhouwer Johan Diedricksz. Tijssen. In 1628 zonk dit pronkjuweel van de Zweedse marine in de haven van Stockholm. Nadat het wrak in 1956 was ontdekt, is een zeer langdurig proces van conservering ingezet. Enkele jaren geleden kreeg het schip een eigen museum. Het mooie snijwerk geeft een goede indruk van de welvaart en rijkdom die van dit drijvend kasteel moest afstralen. Vele honderden beelden en sierstukken, voorzien van resten bladgoud of verguldsel, boezemen ook nu nog ontzag in.[17] Dergelijke authentieke voorbeelden ontbreken voor ons land. Toch kan men door de reconstructies van het achttiende-eeuwse schip *Amsterdam* bij het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, maar vooral van het zeventiende-eeuwse schip *Batavia* in Lelystad een idee krijgen van de pracht en praal die deze schepen ooit heeft gesierd. Wij moeten ons voornamelijk tevreden stellen met de werken van bovengenoemde maritieme schilders, met contemporaine scheepsmodellen, technische scheepstekeningen – waarvan exemplaren uit de zeventiende eeuw zijn terug te vinden in de grote maritieme collecties in Rotterdam en Amsterdam – en uiteraard het enkele, uit de tijd zelf overgebleven object om ons een beeld te kunnen vormen van de rijke versiering der zeventiende-eeuwse schepen. Volgens sommige tijdgenoten een tè rijke versiering, die alleen maar ijdelheid en onbescheidenheid met zich mee kon brengen (afb. 15). Zo schreef Vondel:

'Het Schip met beeldewerck beset is een goet deel,
Hoe bralt die galdery dat Vorstelijck kasteel.
Hoe Christen reeders hoe! wat mannen, zydy droncken,
Het geen de Nood bedocht misbruyckty om te proncken.
Te rijcke schatten heeft de Zee u toegebracht.
Sy werpt u peerlen op, ghy besigtse tot pracht'.[18]

Ook door latere schrijvers wordt ijdelheid gezien als belangrijke drijfveer voor het versieren van schepen.[19] Van Yk lijkt de mening van Vondel ten aanzien van het nut van versiering van de spiegel te delen. Hij gaat er gemakshalve vanuit dat de lezer niet wil worden lastiggevallen met uitweidingen over deze 'Visevasen', en ziet verder af van een uitgebreide beschrijving van de omvang en grootte van de op de spiegel aangebrachte beelden. Overigens stelt hij onomwonden dat het schrijven hierover hem vermoeid heeft. 'De zwaarheid vande Beelden onder de Gaaldery, Pylasters, Gordynen, Vasen, Termen, en al de andere Ornamenten, sijn uit de Natuur vande Plaats daar zy varen moeten, ligtelijk te kennen, daarom deselve ook hier voorby ga; want geloov dat den Leser dese Visevasen te lesen, alsoo zeer begind te verveelen, als my het schryven daar van vermoeid heeft'.[20]

De spiegel bestond uit een groot aantal onderdelen (zie afb. 16). In totaal bevonden zich



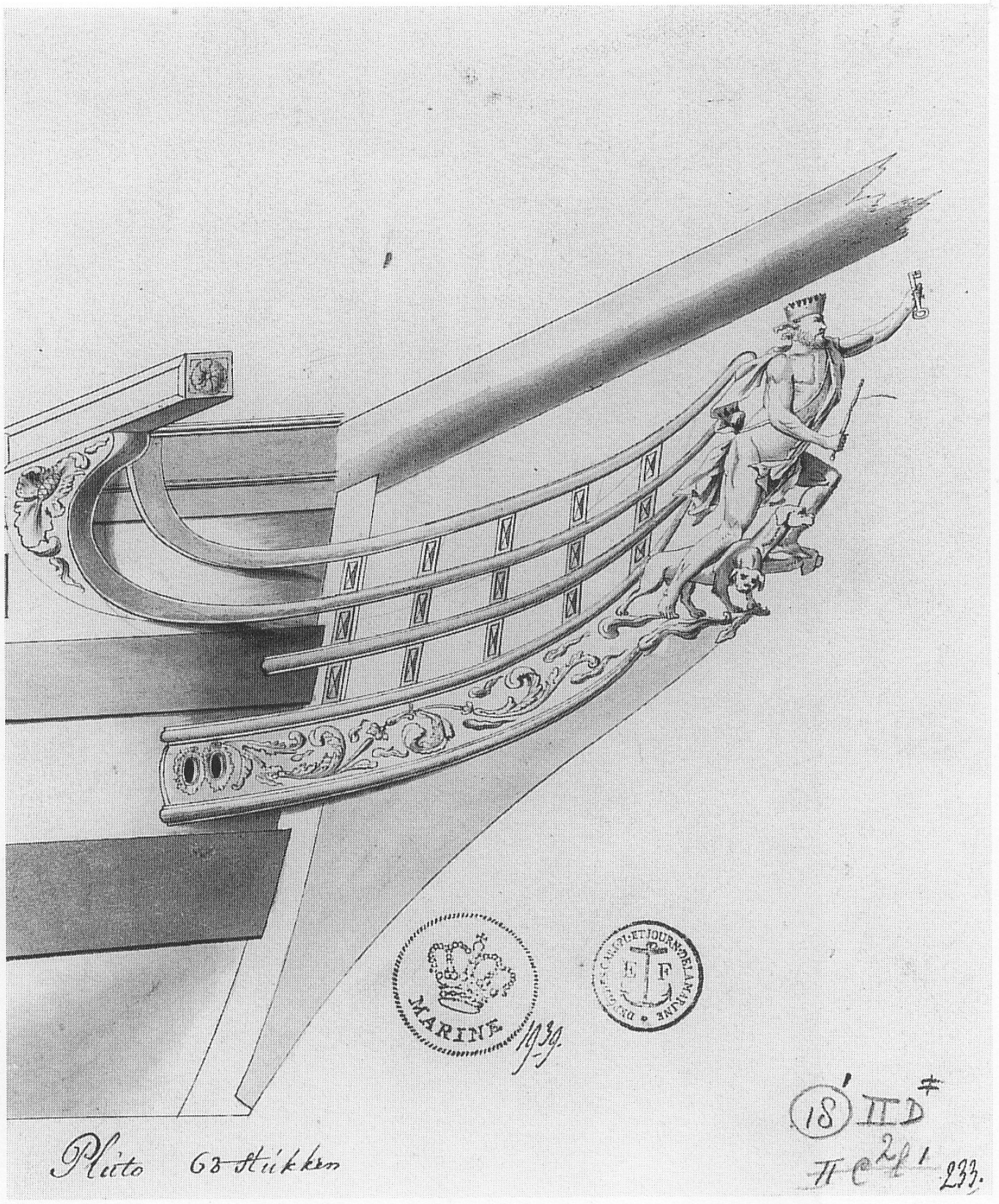
13 Valreepbord. Op het bord staat het stadswapen van Veere weergegeven.

vier hakkeborden op de spiegel. Het eerste, onderste hakkebord zat tussen de hekbalk en het grote verwulf met de verwulfknieën. Het tweede was even dik en gekromd als het eerste, en was geplaatst '[...] boven de Ligten vande Galdery [...]'. Beide zijden liepen naar onderen uit, waardoor de onderkant breder was dan de bovenkant. Op het derde hakkebord bevond zich doorgaans het hoofdbestanddeel van de decoratie: het 'tafereel'. Het vierde en hoogste hakkebord bekroonde al het andere snijwerk, '[...] en gemeenlijk met Tritons, Satijrs, of leggende Leeuwen, 't Schips, of 's Heers Wapen vast houdende; en tot te minder Wintvang, al mede Doorlugtig, uitgesneden'. Samen met de lantaarns vormde het vierde hakkebord de bekroning van de spiegel. Leeuwen, dolfijnen, paarden en andere dieren hielden doorgaans op de bovenkrans een wapenschild tussen de poten, snuiten of benen. Dit hoogste hakkebord moest zodanig ver aan beide zijden van het schip uitsteken, dat hoekmannen '[...] daar ter schuil konnen onder blyven'[21] (zie afb. 17).

Het 'tafereel', op het derde hakkebord, was gewoonlijk een motief dat betrekking had op de naam van het schip in kwestie, gedurende de zeventiende eeuw dikwijls op zinnebeeldige wijze. Dit embleem nam doorgaans een groot deel van de bovenspiegel in beslag en was, tezamen met de grote figuren waarvan de beeldhouwers en hun opdrachtgevers zich bedienden, kenmerkend voor de Nederlandse scheepssier. De voorstellingen, die op basis van schilderijen, tekeningen en scheepsmodellen zijn terug te vinden op dit onderdeel van de spiegel, zijn onbeperkt gevarieerd. Alle mogelijke planeten en sterren waren vertegenwoordigd, evenals talloze dieren in alle rangen en standen, soorten en maten. Olifanten, leeuwen, dromedarissen, katers, struisvogels, reigers, zwaluwen, walvissen, dolfijnen, draken, eenhoorns, mosselen en mollen zijn enkele van de exponenten uit de dierenwereld.[22]

Onder de vensters van de galerij bevond zich een lijst, geschraagd door s-vormige stutten. Stutten en knieën waren in de zeventiende eeuw dikwijls rijkelijk versierd met halffiguren (termen of hermen) en lofwerk. Bij de verandering van de vorm van de spiegel verdwenen de stutten. Ook nam toen in het algemeen het ornament op de spiegel sterk af. Op het tweede hakkebord keken in de zeventiende eeuw schaars geklede zeewezens als Sirenen, Nereïden (vijftig zeenimfen, dochters van Nereus en zijn vrouw Doris) en Najaden (een groep waarvan onder andere Amphitrite en Thetis deel uitmaakten), – even bekoorlijk als gevaarlijk voor zeevarenden – , maar ook zeemeerminnen en dolfijnen neer op het water dat zojuist door het schip was doorploegd.[23]

Tussen de vensters van de galerij stonden sierlijke lijsten met festoenen. Overigens keren deze merendeels mythologische figuren in



10 Ontwerptekening voor de *Pluto*. De leeuwen op de kraanbalken zijn vervangen door bloemen.

enigerlei vorm eveneens terug als scheepssier op jachten en binnenvaartschepen.
De fraai vergulde lantaarns in het midden en aan weerszijden van het achterschip en de kleurige vlagvoering vormen evenzeer onderdeel van het totaal aan versieringen op schepen. J. van Beylen heeft aandacht besteed aan de ontwikkeling van de vlagvoering door de eeuwen heen. Aanvankelijk, aan het eind van de dertiende eeuw, vormde deze pavoisering niet zozeer onderdeel van de versiering van een schip, maar was het – door het gebruik van vlaggen van een bepaalde stad of vorst – een manier om aanzien en bescherming te genieten. Eigendomsrecht en herkomst van het schip werden door de vlagvoering onderstreept. Ook zorgde het voeren van de vlag van de vorst voor vergroting van diens prestige. Dit leidde ertoe, dat omstreeks 1300 vorsten het voeren van hun vlag verplicht gingen stellen. Het tractaat van de ridder en zeeman Filips van Kleef (1456-1528) geeft een kentering te zien in de functie van de vlagvoering. In het tractaat staat beschreven hoe een admiraalsschip versierd moet worden met vlaggen, wimpels, marskleden, wapenschilden, schilderwerk en tapijten. Filips van Kleef wijst hierbij op het aanzien van het schip dat door een dergelijk fraaie uitdossing vergroot wordt. Over het aanzien van de vorst rept hij niet.[24]

Beeldhouwers

In vogelvlucht zijn op het schip de plaatsen bekeken waar scheepssier kon worden aangetroffen. Wie waren de mensen die voor oorlogs- en handelsschepen in de zeventiende, achttiende en negentiende eeuw op grote schaal scheepssier vervaardigden? Waar kwamen deze beeldhouwers vandaan? Wat waren hun verdiensten? Publicaties over scheepsbeeldhouwers in Engeland, Frankrijk, Zweden en de Verenigde Staten, waarin deze vragen uitgangspunten van onderzoek waren, hebben inmiddels het licht gezien.[25] In Nederland is tot nu toe slechts mondjesmaat onderzoek gedaan naar herkomst en achtergronden van de kunstenaars. De volgende hoofdstukken en de biografieën aan het eind van dit boek bieden voor het eerst een uitgebreid beeld van activiteiten en levenswandel van een aantal van deze mensen. Zij vallen op door hun veelzijdigheid. Zo blijkt dat beeldhouwers als Jan Baptist van der Beke, Francois van Douwe en Johannes Keerbergen naast hun werk voor de admiraliteiten en handelscompagnieën, ook overheids- en kerkgebouwen voorzagen van snijwerk. Steenhouwerswerk werd niet gemeden. Voor particuliere opdrachtgevers maakten zij onder meer meubels en rouwwapens.
In tegenstelling tot de personen die als uiting van 'volkskunst' snijwerk vervaardigden voor binnenschepen (de scheepsbouwer, de eigenaar van het schip) waren deze mensen professionele beeldhouwers. Zij verdienden hun brood met dit werk, en gaven dikwijls hun specialistische vakkennis door aan volgende generaties binnen de familie. Goed voorbeeld is de Rotterdamse familie Van Douwe. Francois van Douwe zette na de dood van zijn vader, meester beeldhouwer Willem, diens atelier voort. Onder zijn leiding groeide het uit tot het belangrijkste atelier van de stad. Francois' zoon en kleinzoon kwamen uiteindelijk eveneens in het beeldhouwersvak.[26]
Kenmerkend voor de scheepssier van de zeventiende- en achttiende-eeuwse oorlogs- en handelsschepen is, dat de beeldhouwers het snijwerk als totaalpakket leverden aan hun opdrachtgevers. Dit verschijnsel geldt niet alleen

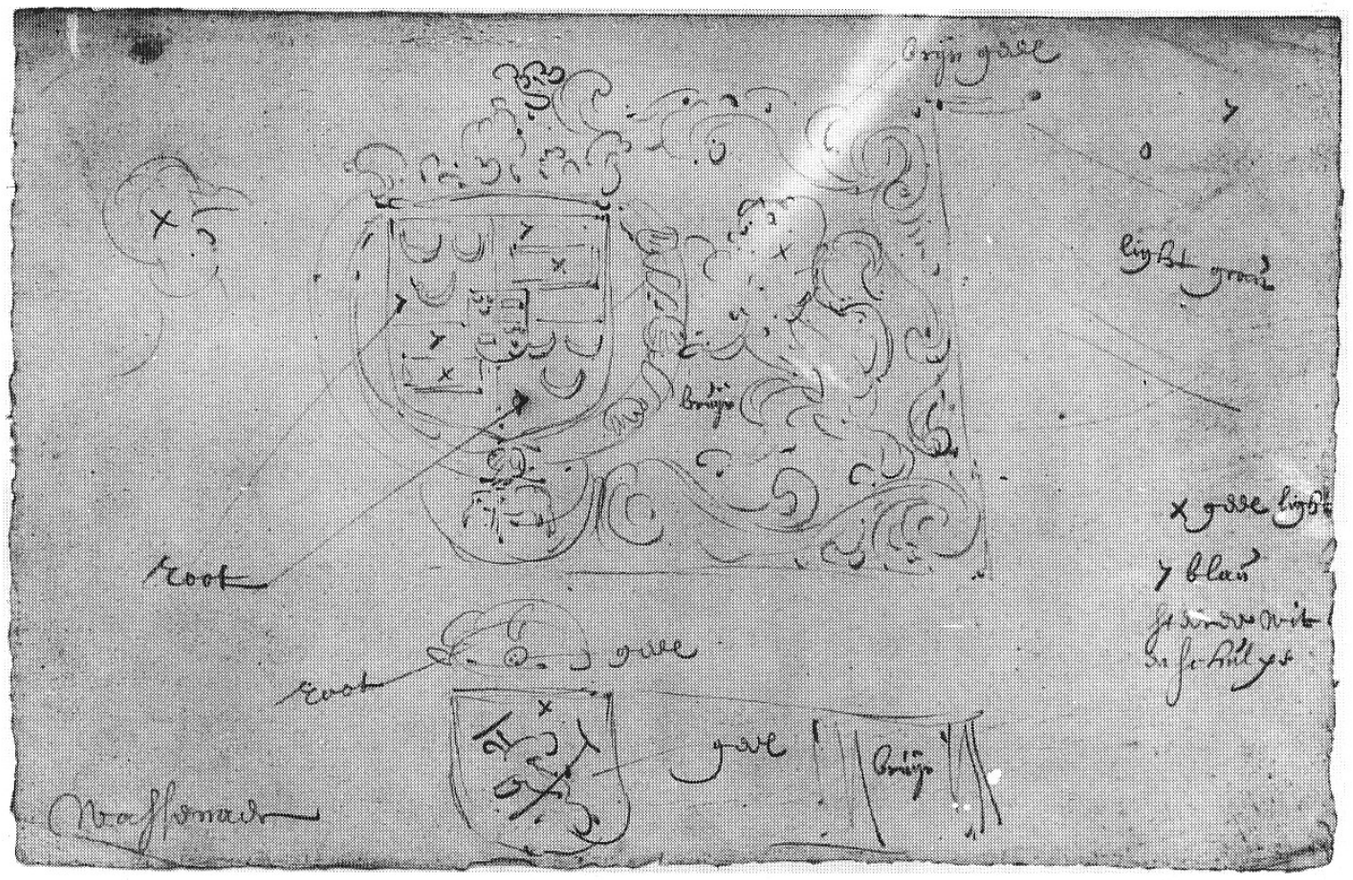


11 Deze zeventiende-eeuwse halffiguur kan ooit de zijkant van kajuitsdeuren hebben gesierd.



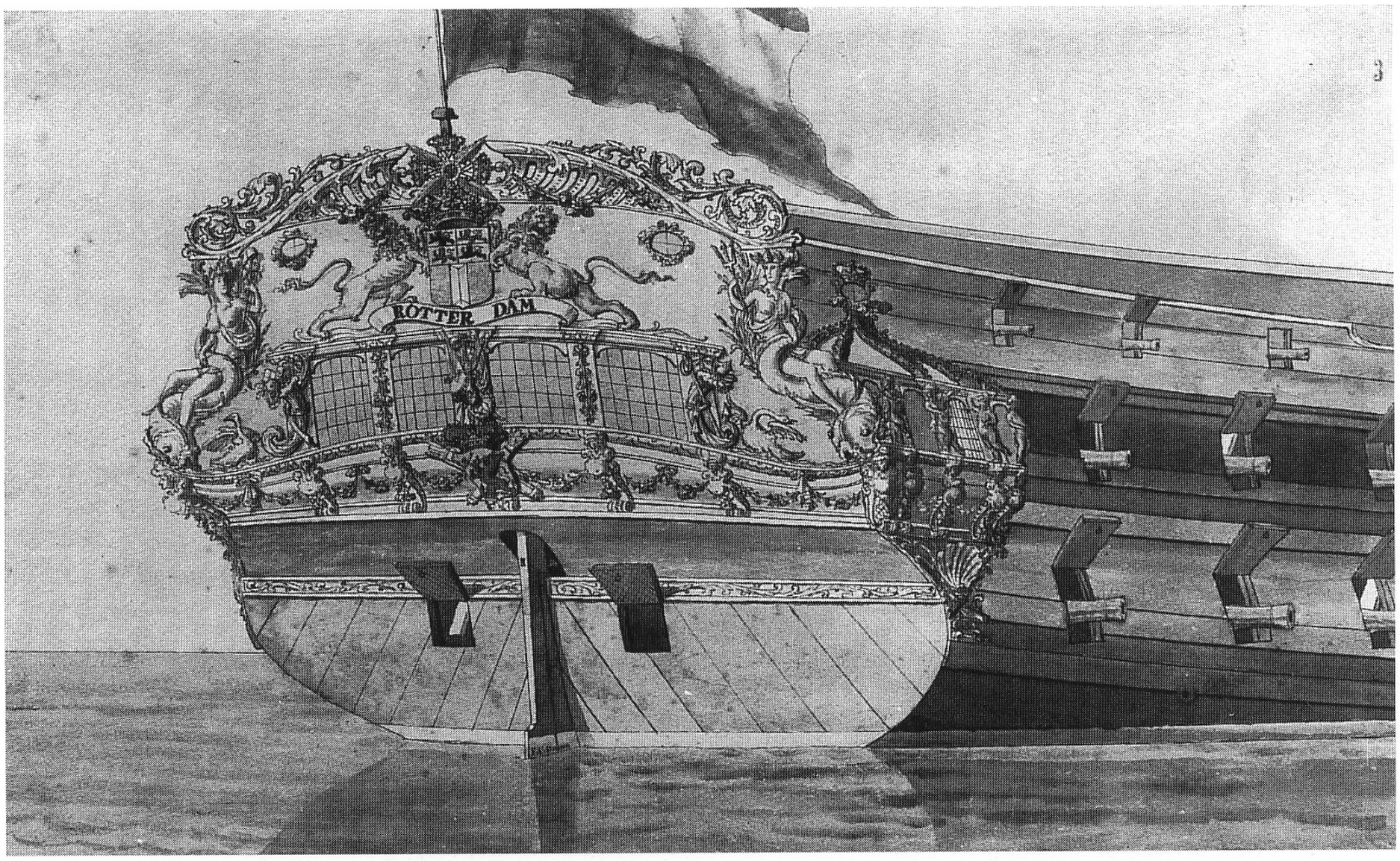
15 Spiegelgevecht op het IJ, door Abraham Storck. De talrijke details geven een mooi beeld van de geweldige pracht en praal op het water.

voor Nederland. Ook in Zweden, Frankrijk en Engeland vervaardigden professionele beeldhouwers de stukken die fraai gekleurd of verguld voor- en achterstevens van de schepen sierden. Eerder is gesproken over de versieringen aan boord van het Zweedse koningsschip *Wasa*, te zien in het museum in Stockholm dat speciaal rondom het scheepswrak is gebouwd. Van het houtsnijwerk van *Kronan*, een ander koningsschip dat in 1672 de status kreeg van vlaggeschip van de Zweedse marine, is bekend dat het is vervaardigd door de van oorsprong Duitse familie Schutz. Deze familie heeft decennia lang, van generatie op generatie, op de Stockholmse werf Skeppsholmen scheepssier voor Zweedse oorlogsschepen vervaardigd. In 1676 explodeerde het schip voor de kust van het eiland Öland (zuidoost-Zweden) en verdween het met het grootste deel van de bemanning in de golven. Sinds de ontdekking van het wrak zijn onder andere vele tientallen stukken snijwerk boven water gebracht. Tussen deze stukken bevindt zich snijwerk dat de hut van admiraal Lorentz Creutz, bevelhebber van de Zweedse vloot, heeft gesierd. De vele duizenden wrakvondsten bevinden zich in het Kalmar läns museum in Kalmar.[27] Tot slot kan voor Zweden nog de naam worden genoemd van Johan Törnström, die tussen 1781 en 1828 als beeldhouwer werkzaam is geweest op de marinewerf van Karlskrona en tientallen oorlogsschepen van snijwerk heeft voorzien.[28]
In Frankrijk was het minister van financiën Jean Baptiste Colbert (1619-1683) die – naast een verregaande versterking van de Franse vloot door een intensief vlootbouwprogramma – het vervaardigen van snijwerk voor de oorlogsschepen op een hoger plan bracht door complete scholen op te zetten voor ambachtslieden die voor de Kroon werkten. In dit verband moet ook Pierre Puget worden genoemd, een beeldhouwer die werkzaam was op de Franse vlootbasis Toulon. Puget was bekend en berucht om de zeer zware versiering van zijn hand die menig Frans oorlogsschip heeft doen zuchten onder haar gewicht. Het verhaal gaat dat hij zich weinig aantrok van de kritiek van Franse marine-experts, die hem



14 Tekening van de spiegel van een zeventiende-eeuws oorlogsschip. Het wapen van Van Wassenaar staat afgebeeld. De tekenaar heeft aangegegeven welke kleuren op het achterschip vertegenwoordigd waren.

wezen op de bedreiging die de zware stukken snijwerk vormden voor de bezeilbaarheid.[29]
Sommigen van deze Europese beeldhouwers stonden onder koninklijke patronage, en ontvingen hun opdrachten van het hof, anderen werkten de ontwerpen uit van bekende schilders die door het hof in bescherming waren genomen. In 1637 werd in Engeland de *Sovereign of the Seas* te water gelaten. Anthonie van Dijck, leerling van Peter Paul Rubens en hofschilder van koning Karel I, had de ontwerpen vervaardigd voor de versieringen van de stevens en boorden van het majestueuze schip. Alleen al aan verguldsel werd het uitzonderlijk hoge bedrag van 6000 Engelse ponden besteed.[30]
In de Verenigde Staten deed zich een ander verschijnsel voor. Hier ontbrak uiteraard het systeem van koninklijke patronage. De beeldhouwer was een zelfstandig werkend ambachtsman. De eigenaar van het schip gaf hem gewoonlijk de opdrachten, niet de scheepsbouwer. Zo kon het voorkomen dat het schip in de ene stad werd gebouwd, terwijl het houtsnijwerk in een andere stad werd vervaardigd. Baanbrekend onderzoek naar herkomst en activiteiten van Amerikaanse beeldhouwers is verricht door Marion Brewington. Voor de negentiende eeuw heeft hij een lijst opgesteld met bijna 200 namen van houtbewerkers, die



16 Tekening van Francois van Douwe, voorstellend de *Rotterdam*, gebouwd voor de Admiraliteit op de Maze. De tekening brengt de vier hakkeborden goed in kaart.

17 Hoekman, omstreeks 1675. Eens heeft dit heerschap, weergegeven als Romeinse krijger, de spiegel van een zeegaand schip aan bakboord gesierd.

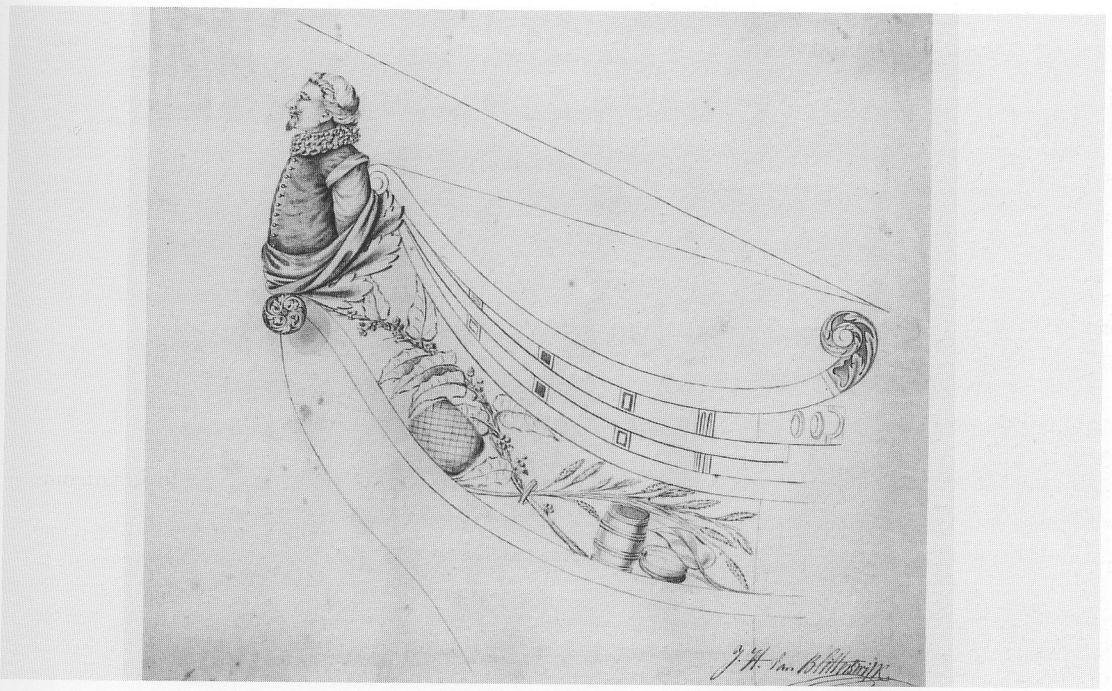
snijwerk voor schepen hebben geleverd. Dikwijls waren het in eerste instantie zonen van scheepsbouwmeesters die, na in de leer te zijn geweest bij beeldhouwers, zelf dit beroep gingen uitoefenen. Zo gaven zij het vak door aan latere generaties. Soms ook betrof het meubelmakers die zich tevens op het maken van scheepssier hadden toegelegd.[31]

Voorschriften

Professionele beeldhouwers konden niet zomaar maken wat hun mooi of functioneel leek. Zij hadden zich te houden aan voorschriften die door de admiraliteiten werden opgesteld. Standaardisering en regelgeving met betrekking tot scheepssier voor oorlogsschepen werd voor het eerst ontwikkeld door de Britse Navy Board. De oudste voorschriften dateren van 1543, waarbij snijwerk van de hand van Jeffrey Bytharne als richtlijn diende. Deze bepalingen hadden vooral betrekking op het kleurgebruik. De kleuren en deviezen van de admiraal van de vloot moesten vanaf de waterlijn tot aan de top van het achterkasteel vertegenwoordigd zijn, evenals de wapens van de koning. In de tijd van Elisabeth I (1558-1603) werden de koningsschepen geschilderd in de kleuren van het huis Tudor: groen, wit, rood, scharlaken, geel en blauw. Als galjoensbeelden waren de leeuw en de draak veel gebruikte modellen, terwijl het koninklijk wapen op de achtersteven moest prijken.[32]

In een poging een einde te maken aan de overdadige versiering van de schepen schreef de Admiralty in 1700 versobering voor: men stelde maximum bedragen vast voor het snij- en schilderwerk aan schepen, variërend naar grootte van het schip van 25 tot 500 Engelse ponden.[33] Uiteraard vormt dit besluit een schril contrast met het geweldige bedrag dat slechts enkele decennia daarvoor aan de *Sovereign of the Seas* was besteed. In 1703 bepaalde de Admiralty onder andere dat de leeuw de enige soort van boegversiering mocht zijn en dat de beschilderingen slechts in eenvoudige kleuren mochten worden uitgevoerd.[34] In 1727 week men af van deze bepaling door toe te staan dat ook andere elementen dan alleen leeuwen de voorstevens van de oorlogsscheepen





18 Ontwerp voor de boeg van een onbekend schip. Het schegbeeld is kleiner geworden. De kam is rijk versierd met korenaren en balen goederen.

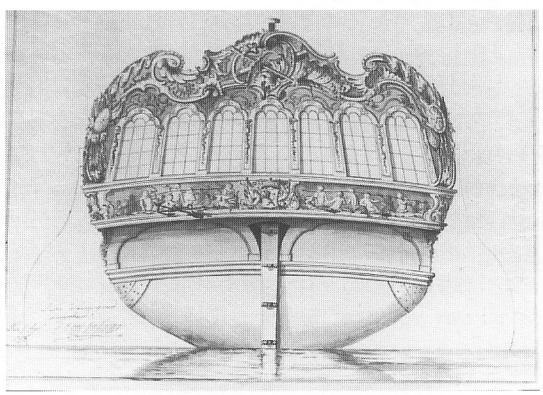
pen konden sieren. Met de verordening van 1742 om het galjoen omhoog te plaatsen, veranderde de vorm van de boeg. Aan het eind van de achttiende eeuw tenslotte, in 1796, verordonneerde de Admiralty dat de boegversiering bij grote oorlogsschepen niet veel meer mocht zijn dan een 'billethead' (een fraaie krul waarmee de voorsteven werd afgesloten). Hiermee werd het boegbeeld afgeschaft. Bij fregatten en kleinere oorlogsschepen kwam het gebruik van kleine boegbeelden in zwang. Deze ontwikkeling werd later, na 1830 in Nederland overgenomen (afb. 18).[35]

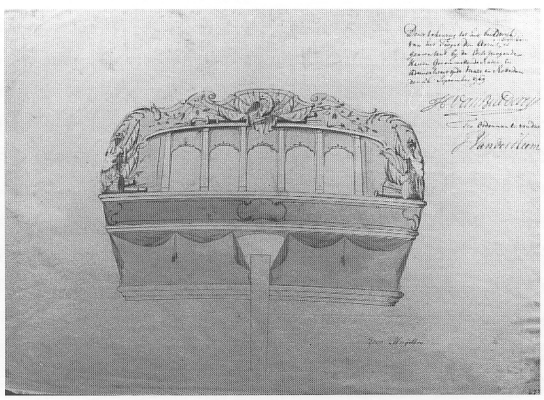
Ook in Nederland zijn voorbeelden te geven van voorschriften omtrent omvang en vorm van scheepssier. In een volgend hoofdstuk zal uitgebreid worden ingegaan op de verhoudingen tussen de admiraliteitscolleges (in dit geval van de Admiraliteit op de Maze) en de kunstenaars die het snijwerk moesten leveren. Eerder is gewezen op de doorgaande lijn die de es of krul boven de galjoensleeuw volgens Van Yk moest vormen met de neus en poten van het dier. Wanneer men diens werk verder doorleest en stuit op een passage over de kam tussen de leggers van het galjoen, is het niet duidelijk of hij bij een dergelijk minitieus voorschrift zijn eigen mening ventileert of hierbij een voorschrift van één der vijf admiraliteiten aanhaalt. De auteur wijst erop dat de kam '[...] met eenig Loovwerck, doorlugtig [werd] uitgesneden; dog moet den Beeldhouwer hier ontrent waarnemen, dat sijne gekrulde, en zwierige Blaaden sodanig schicke, dat de ysere Bouten, met welke sij doorregen is, zoo veel mogelijk zal zijn, in 't Hout bedekt blijven'.[36] Ook op andere plaatsen doet Van Yk uitspraken over omvang, vorm en gewicht van het aan te brengen snijwerk. Duidelijker bewijs dat de smaak van de diverse leden van de admiraliteitsraden en de manier waarop scheepssier moest passen binnen de lijnen van het (oorlogs-)schip belangrijke factoren waren die de beeldhouwers bij het maken van hun ontwerpen in acht moesten nemen, verkrijgt men uit de archieven van de Admiraliteit op de Maze.[37]

Om derselver Sterck en Wreedheid uit te drucken
Het beeldwerk aan Rotterdamse oorlogsschepen

De grootste opdrachtgevers op scheepsbouwkundig terrein in de Republiek der Verenigde Nederlanden waren in de zeventiende en achttiende eeuw de vijf admiraliteitscolleges, de VOC en de WIC. Onder hun leiding werden honderden schepen en jachten gebouwd en steeds van 'adequate cieraaden' voorzien. Met name van de verschillende admiraliteiten zijn vele kilometers archief bewaard. Daarin zijn gegevens over het uiterlijk van de oorlogsschepen te vinden. De oorlogsvloot van de Republiek werd in 1597 door de Staten Generaal verdeeld over vijf admiraliteitscolleges: de Admiraliteit van Amsterdam, de Admiraliteit op de Maze, gevestigd in Rotterdam, de Admiraliteit van Zeeland met als zetel Middelburg, de Admiraliteit van Friesland, eerst in Dokkum, later in Harlingen gehuisvest en de Admiraliteit van het Noorderkwartier, die bij toerbeurt in Hoorn en Enkhuizen vergaderde. Deze vijf colleges zouden tot het einde van de Republiek in 1795 het beheer voeren over de oorlogsschepen.

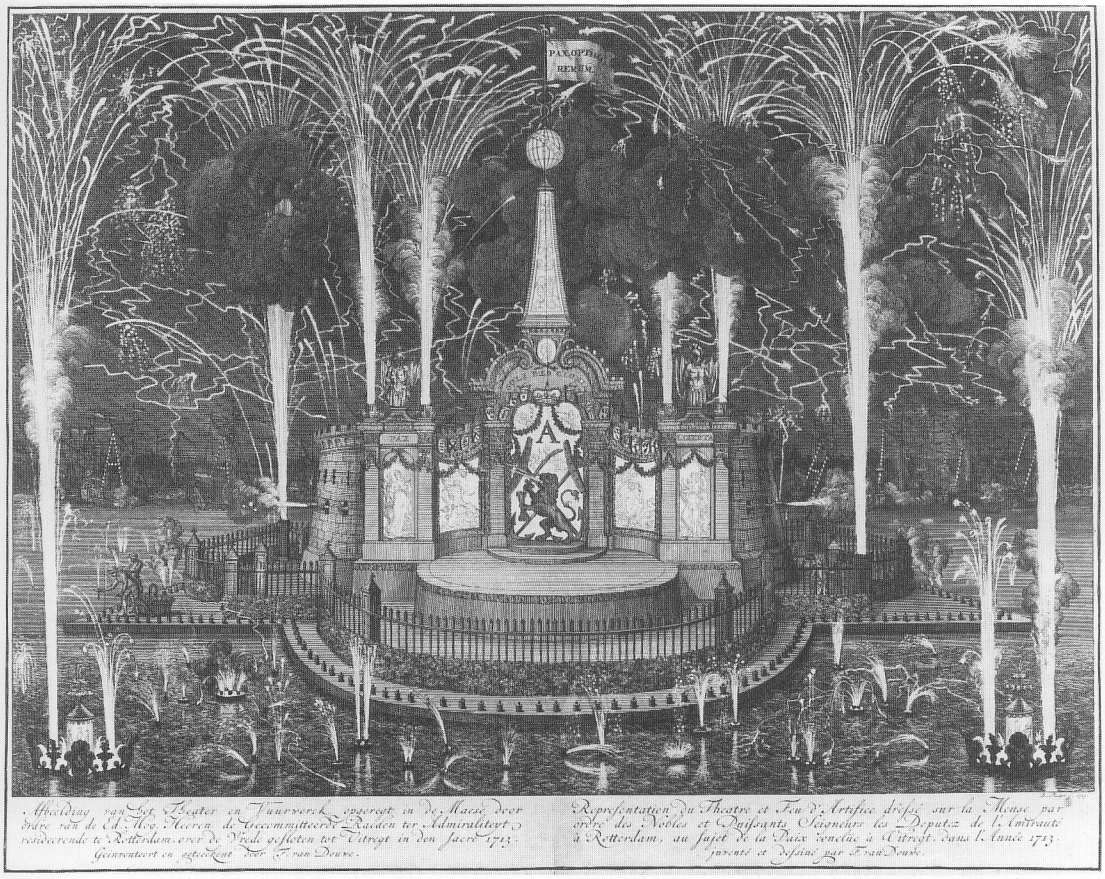
Van de Admiraliteit op de Maze zijn niet alleen veel archivalia bewaard gebleven, ook van de oorspronkelijke ontwerptekeningen voor de decoratie van haar schepen en jachten hebben vele de tand des tijds doorstaan. Een groot gedeelte hiervan bevindt zich in de collecties in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam en van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam. De combinatie van rekeningen, resoluties en tekeningen geeft voor de periode 1685 tot 1795 een zeer gedetailleerd beeld van ontwerp, aanbesteding en uitvoering van de decoratie van hun vaartuigen. Naast de verantwoordelijkheid voor onderhoud en bouw van een groot aantal oorlogsschepen was de Admiraliteit op de Maze ook belast met het beheer van de stadhouderlijke jachten. Jachten, waaraan vanwege het representatieve karakter bijzondere aandacht werd besteed, zeker wat betreft thematiek en uitvoering van de decoratie. Op deze jachten wordt in het volgende hoofdstuk uitvoerig ingegaan; hier ligt de nadruk op de oorlogsschepen. Voor informatie over de ontwikkelingen vóór 1685 zijn wij voor het grootste deel aangewezen op secundaire bronnen. De archieven van de Admiraliteit op de Maze zijn uit die





19 Ontwerptekening voor de spiegel van de *Castor* van 1758 met een beschilderde rand onder de vensters.

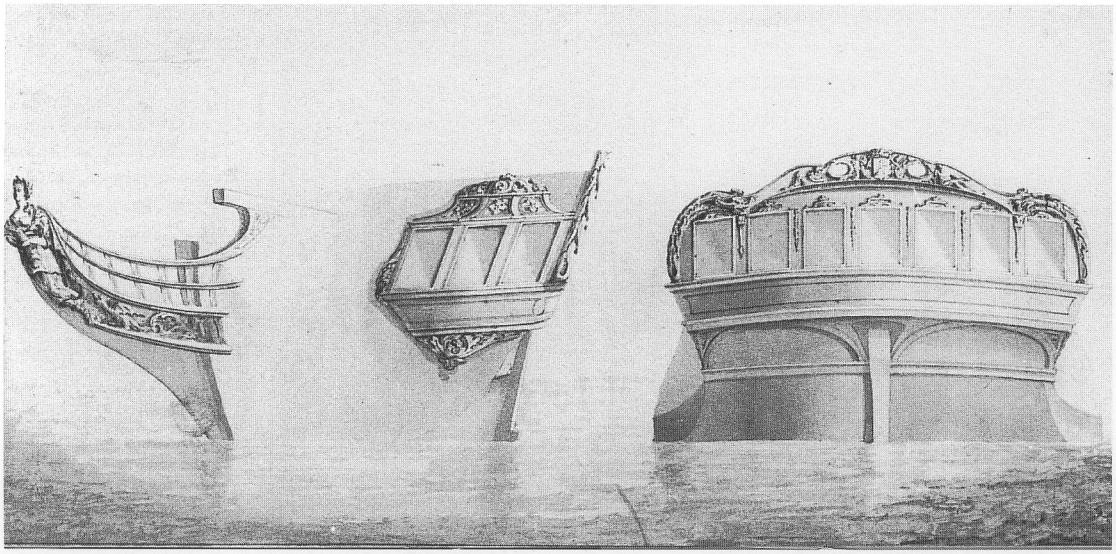
21 Voor dit eindontwerp voor de *Arend* van 1769 gebruikte Balthasar Maystre door de admiraliteitsraad geselecteerde elementen uit eerdere tekeningen.



22 Vuurwerktheater ter gelegenheid van de viering van de Vrede van Utrecht in 1713 voor de Admiraliteit op de Maze ontworpen door Francois van Douwe.

tijd slechts gedeeltelijk bewaard. Ook de ontwerptekeningen uit die periode zijn verdwenen. Maritieme tekeningen en schilderijen, die vaak een sterk documentair karakter dragen, geven wel een beeld, doch niet zo nauwkeurig als dit voor de latere jaren mogelijk is. De gang van zaken bij de Admiraliteit op de Maze verschilde wellicht hier en daar van die bij de andere admiraliteiten; steekproeven in de archieven wijzen er op dat deze verschillen niet erg groot geweest kunnen zijn. De wijze van aanbesteding en decoratie van de oorlogsschepen van de Admiraliteit op de Maze kan dan ook als exemplarisch voor de oorlogsvloot van de Republiek der Verenigde Nederlanden gezien worden.[1]

In tegenstelling tot bijvoorbeeld in Engeland was de decoratie van de Nederlandse oorlogsschepen niet aan bepaalde voorschriften gebonden. Elke admiraliteit was hierin volkomen vrij en werkte met eigen ontwerpers en beeldhouwers. Van enig streven naar eenheid was pas in de Franse tijd sprake toen Pieter Glavimans als constructeur-generaal de scepter over de hele vloot voerde. Tussen 1685 en 1795 liet de Admiraliteit op de Maze een kleine honderd oorlogsschepen bouwen, het merendeel op haar eigen werf in Rotterdam. Om de paar jaar werden één à twee schepen op stapel gezet. Alleen in perioden van gevaar werd de produktie verhoogd. Zo bouwde men tussen 1685 en 1695 naar aanleiding van de Negenjarige Oorlog (1688 - 1697) in hoog tempo vijfentwintig schepen, waarvan twee driedekkers en liepen tussen 1780 en 1785 in verband met de Vierde Engelse Oorlog vijftien schepen van stapel. Gezien de beperkte capaciteit van de Rotterdamse werf moest hiervan een ge-



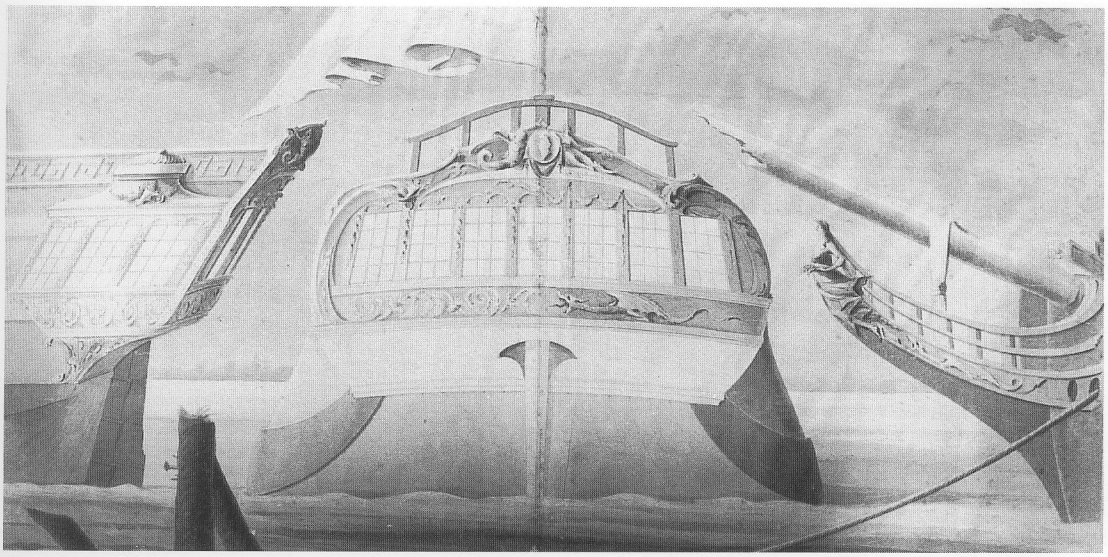
23 Voor de *Ceres* van 1789 maakte Balthasar Maystre dit ontwerp.

deelte onder toezicht van de eigen meester scheepstimmerman uitbesteed worden bij particuliere werven in Dordrecht en Delfshaven. Daarnaast werden met tussenpozen van enkele jaren jachten voor de stadhouder en de admiraliteitsraad, sloepen en diverse kleinere vaartuigen gebouwd.

Aan de decoratie van de schepen werd steeds veel aandacht besteed. Deze spitste zich bij de oorlogsschepen vooral toe op voor- en achtersteven. Snijwerk op de zijkanten (bijvoorbeeld om de geschutspoorten) en op de dekken beperkte men tot een minimum. Het galjoen werd met een boegbeeld uitgerust, spiegel en zijgalerij op gepaste wijze met beeldhouwwerk verfraaid en vervolgens verguld of geverfd. Hoewel niet van alle schepen tekeningen bewaard zijn, lijken in tegenstelling tot de zeventiende eeuw decoratieve schilderingen op de achttiende-eeuwse oorlogsschepen van de Admiraliteit op de Maze geen rol van betekenis gespeeld te hebben. Slechts bij een enkel schip, bijvoorbeeld de *Castor* van 1758 (afb. 19) wijzen de ontwerptekeningen op decoratief schilderwerk. Bij dit schip is op de strook onder de ramen een voorstelling van spelende zeewezens te zien, die als schildering bedoeld lijkt. Tekeningen van contemporaine handelsschepen tonen aan dat schilderingen wel degelijk in de decoratie konden worden opgenomen. Op een tekening van het VOC-schip *Rotterdam* van circa 1725 (afb. 20) is bijvoorbeeld bovenin de spiegel tussen het houtsnijwerk een voorstelling van de rede van Rotterdam te zien. Ook op de *Boot* van 1733 was een kleine schildering aangebracht.[2] Beide tekeningen werden gemaakt door leden van de Rotterdamse beeldhouwersfamilie Van Douwe, die ook voor de Admiraliteit op de Maze werkten. Wellicht zijn bij de andere admiraliteiten meer voorbeelden van decoratieve schilderingen op de spiegels aan te wijzen. Het grootste gedeelte van het ornament bestond echter uit houtsnijwerk, 'beeldwerk' genoemd, dat met behulp van een timmerman op de schepen werd bevestigd.

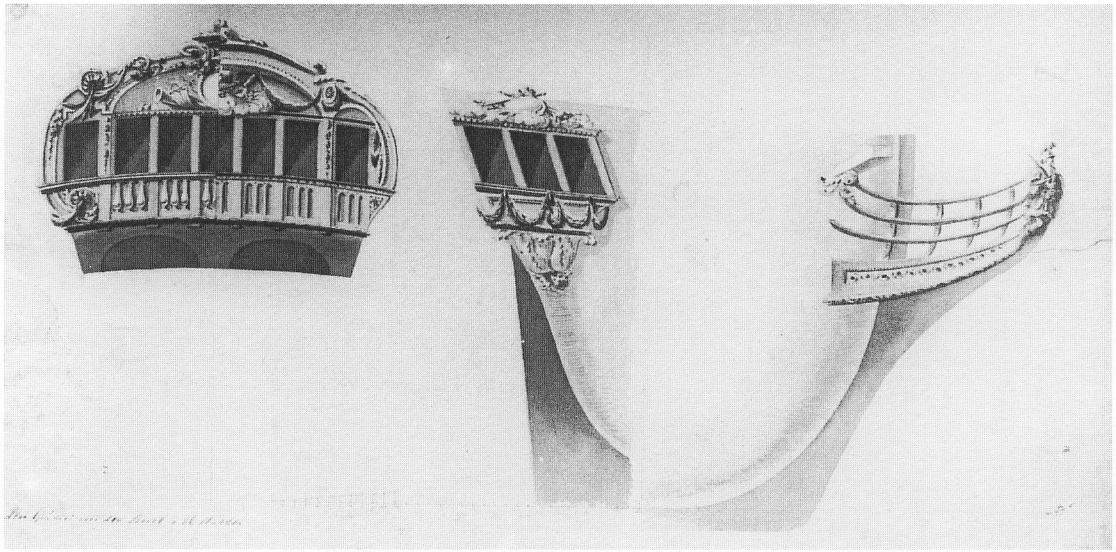
Kosten

De bedragen, die aan het beeldwerk werden uitgegeven, komen goed naar voren in een in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bewaard handschrift van Pieter van Zwijndrecht, meester scheepstimmerman van de Admiraliteit op de Maze. Het betreft hier een schatting van de kosten van diverse typen oorlogsschepen uit het derde kwart van de achttiende eeuw.[3] Bij de oorlogsschepen van



24 Ontwerp voor hetzelfde schip van zijn concurrent Johannes Keerbergen. In beide gevallen siert de godin van de landbouw de boeg van het schip.

70, 60 en 50 stukken met geschatte totaalbedragen van respectievelijk *f* 179334, *f* 157574 en *f* 137194 liepen de kosten van het beeldwerk steeds met *f* 50 terug: *f* 700, *f* 650 en *f* 600. Bij de kleinere schepen van 36 en 20 stukken moest bij totalen van *f* 99970 en *f* 72020 op *f* 500 en *f* 450 aan beeldhouwerskosten gerekend worden. Voor schepen van 64 en 54 stukken schatte Van Zwijndrecht in 1770 de kosten op *f* 166876 respectievelijk *f* 145689, waarbij het beeldwerk op *f* 650 respectievelijk *f* 600 begroot werd. Bovenstaande bedragen blijken redelijk met de werkelijkheid overeen te stemmen. Het fregat *Thetis* van 36 stukken, door de Admiraliteit op de Maze gebouwd tussen augustus 1766 en maart 1768 kostte in totaal *f* 92397.2.0, waarvan *f* 500 voor het beeldwerk. De kosten van de *Arend* (afb. 21) van 20 stukken, waaraan van november 1768 tot mei 1771 gewerkt werd, beliepen *f* 61507, waarvan *f* 450 voor beeldhouwer Balthasar Maystre. Uit de resoluties van de raad en een enkele gespecificeerde nota blijkt, dat de kosten van het beeldwerk in de achttiende eeuw redelijk stabiel waren. De precieze kosten aan het einde van de zeventiende eeuw zijn moeilijk in te schatten. De rekeningen vermelden steeds betalingen wegens 'het snijden en leveren van beeltwerck' over een bepaalde periode. Meester beeldhouwer Francois van Douwe, die in deze jaren de meeste opdrachten in de wacht sleepte, ontving tussen 1683 en 1700 bijna *f* 8000 van de admiraliteit wegens beeldwerk aan oorlogsschepen. Slechts van een enkel schip zijn de kosten exact bekend. Het beeldwerk voor de driedekker *Admiraal Generaal* werd in 1684 bij Van Douwe aanbesteed voor *f* 725. Het beeldwerk van de *Schieland* en de *Delft*, beide schepen van 56 stukken, werd in 1697 voor *f* 900 uitgevoerd. In 1733 ontving dezelfde beeldhouwer *f* 440 voor zijn werk aan *'t Hof St. Janskerke* van 36 stukken. Tussen 1745 en 1760 waren de bedragen lager. In deze jaren werd het werk openbaar aanbesteed en zal de onderlinge concurrentie de prijs gedrukt hebben. Wellicht was ook de decoratie in deze jaren minder uitbundig. Het beeldwerk aan de *Castor* (afb. 19) en de *Pollux*, beide schepen van 36 stukken, kostte tezamen maar *f* 550, terwijl voor de decoratie van de *Prins Willem* (70 stukken) en de *Prinses Carolina* (50 stukken) in 1749 een prijs van *f* 420 met de beeldhouwer overeen werd gekomen. Na 1760 stabiliseerden de prijzen zich en kostte het beeldwerk steeds tussen de *f* 400 en *f* 500. Ter vergelijking: de kosten van het beeldwerk aan de jachten, die de admiraliteit beheerde, liepen van *f* 643.19.0 in 1693 op



25 Dit ontwerp van architect Jan Giudici voor de *Briel* (1786) kwam de raad 'voldoende' voor.

tot *f* 1400 in 1793. Globaal gezien bedroegen de kosten van het beeldwerk aan de oorlogsschepen 0,4 procent van de totale bouwsom.

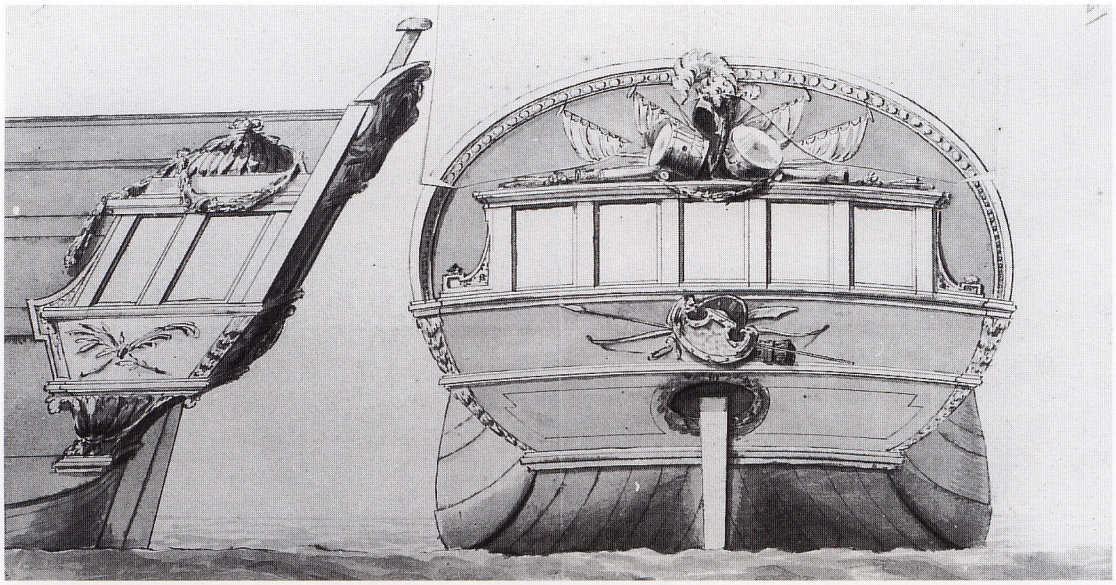
Beeldhouwers

In de rekeningen van de Admiraliteit op de Maze wordt maar een beperkt aantal namen van beeldhouwers genoemd. Vanaf 1683, wanneer de archivalia hierover voldoende gegevens opleveren, duikt steeds weer de naam van Francois van Douwe, telg uit een belangrijk Rotterdams beeldhouwersgeslacht op. Hij trad daarmee in de voetsporen van zijn vader Willem en zijn oom Michiel van Douwe, die in de tweede helft van de zeventiende eeuw diverse opdrachten voor de admiraliteit hadden uitgevoerd. Francois van Douwe maakte niet alleen snijwerk aan de schepen van de Admiraliteit op de Maze. Ook het steenhouwerswerk, bijvoorbeeld aan de bordestrappen van het admiraliteitsgebouw en de poort van de timmermanswerf, werd bij hem aanbesteed, evenals het maken van een ontwerp voor een vuurwerktheater bij de viering van de Vrede van Utrecht in 1713 (afb. 22). Hij werd in 1735 opgevolgd door zijn zoon Willem, die echter in 1741 om onbekende redenen zijn werkzaamheden voor de admiraliteit staakte.

Naar aanleiding hiervan besloot de admiraliteitsraad het beeldwerk aan nieuwe schepen voortaan openbaar aan te besteden. De volgende opdracht (het beeldwerk aan het schip *Rotterdam* van 1742) werd voor *f* 320 aan de laagste inschrijver, de Rotterdamse beeldhouwer Salomon de Visser gegund. Deze kreeg uit gewoonte of als laagste inschrijver in de daaropvolgende jaren steeds weer opdrachten van de admiraliteit. Vermoedelijk uit gewoonte, aangezien kort na zijn overlijden in 1745 bij de aanbesteding van de decoratie van het schip *Welvaren van 't land* in eerste instantie aan de equipagemeester opdracht werd gegeven met zijn erfgenamen te gaan praten. Een week later nam de raad deze opdracht terug en besloot de resolutie van 10 januari 1741 – beeldwerk voortaan openbaar aan te besteden – te handhaven. Het beeldwerk aan dit nieuwe schip werd hierdoor niet aan de erven De Visser maar aan meester beeldhouwer Dingeman van der Vis gegund. Vier jaar later was het Jan Baptist van der Beke, die de laagste prijs noemde. Hem werd het werk aan de *Prinses Carolina* en de *Prins Willem* gegund. Met deze beeldhouwer bleek met name de equipagemeester zeer ingenomen. Steeds weer verzocht hij de raad met Van der Beke 'als de bequamste daertoe sijnde' in zee te mogen

20 Op de spiegel van het voc-schip *Rotterdam* is tussen de bovenste vensters een schildering van de rede van Rotterdam te zien.


ROTTA
DAM

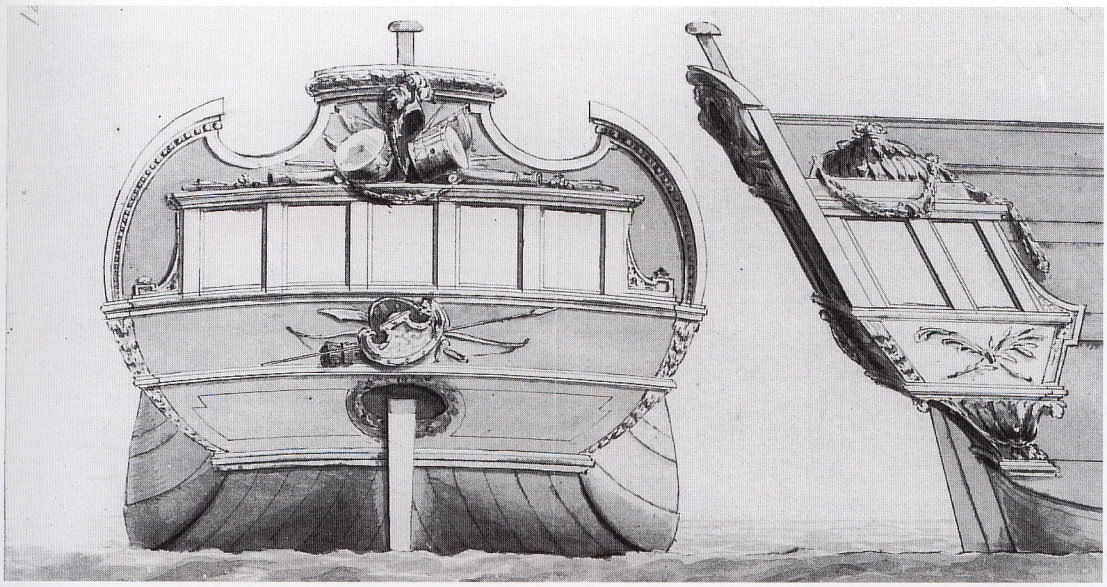


27 en 28 Op deze tekening heeft Johannes Keerbergen met behulp van een opgeplakt stukje papier een alternatieve decoratie aangegeven.

gaan. Na 1752 komt Van der Beke niet meer in de stukken voor. Vanaf 1755 tot zijn overlijden in 1803 was Balthasar Maystre de vaste beeldhouwer van de Admiraliteit op de Maze en haar opvolger, het Comité tot de zaken der Marine. In de drukke jaren tachtig was er zoveel werk dat Maystre dit met zijn knechts niet meer kon bolwerken. Een tweede beeldhouwer, Johannes Keerbergen, werd vanaf dat moment regelmatig door de admiraliteit te hulp geroepen. Van openbare aanbesteding werd nooit meer gerept. In de loop van dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de werkzaamheden van de hier genoemde beeldhouwers. Voor hun personalia en gegevens over verdere werkzaamheden, zie bijlage 1.

Ontwerpen en modellen

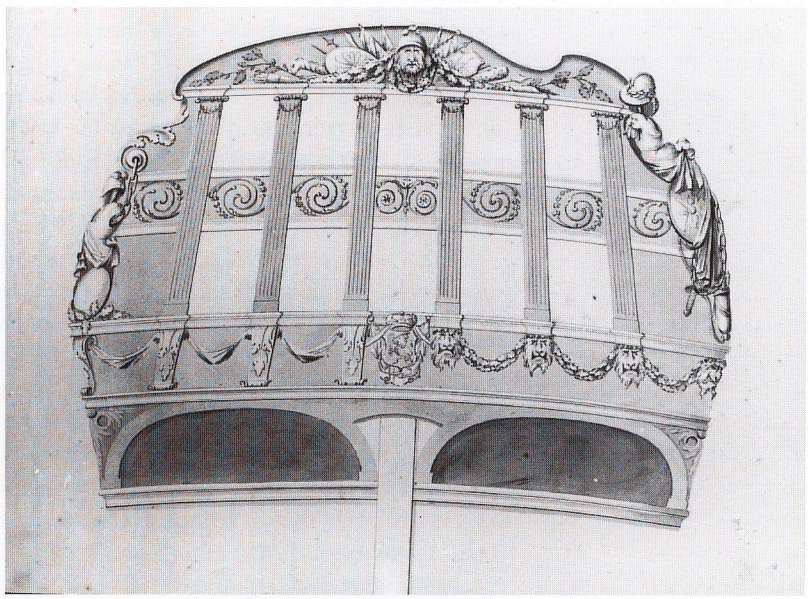
In de regel was de gang van zaken bij de aanbesteding van beeldwerk bij de Admiraliteit op de Maze als volgt: wanneer de bouw van een schip zover gevorderd was, dat men tot het aanbrengen van de decoratie kon overgaan, zorgde de equipagemeester of de meester scheepstimmerman voor één of meer ontwerpen voor de decoratie van het nieuwe vaartuig. Meestal benaderde men hiervoor één van de vaste beeldhouwers. In de laatste decennia van de achttiende eeuw, toen zowel Balthasar Maystre als Johannes Keerbergen voor de admiraliteit werkten, leverden zelfs beiden ontwerpen voor dezelfde schepen. Bijvoorbeeld voor de *Ceres* in 1789 (afb. 23 en 24), waarbij in dit geval de voorkeur aan het ontwerp van Keerbergen werd gegeven. Een keuze die niemand zal verrassen, gezien het strakkere, duidelijker geaccentueerde ornament, dat op het water goed geoogd zal hebben. Zoals Nicolaas Witsen in zijn *Architectura navalis et regimen nauticum* van 1690 reeds schreef: 'het Scheeps beeldtwerck moet groot gemaakt werden, omdat men het van verre moet zien'.[4] Ook de extra ornamenten op het boord en de wulfbalk zullen de opdrachtgevers aangesproken hebben.
Af en toe maakten ook anderen ontwerptekeningen: beeldhouwers zonder band met de admiraliteit, architecten en wellicht ook de meester scheepstimmerman zelf. Dit gebeurde vooral in de jaren dat er geen vaste 'beeldhouwer van 't land' was, maar ook in de drukke jaren tachtig. Zo leverde Jan Giudici, sinds 16 mei 1786 'Architect en Inspecteur Generaal van de gebouwen van de Admiraliteit op de Maze' in oktober van dat jaar een tweetal ont-

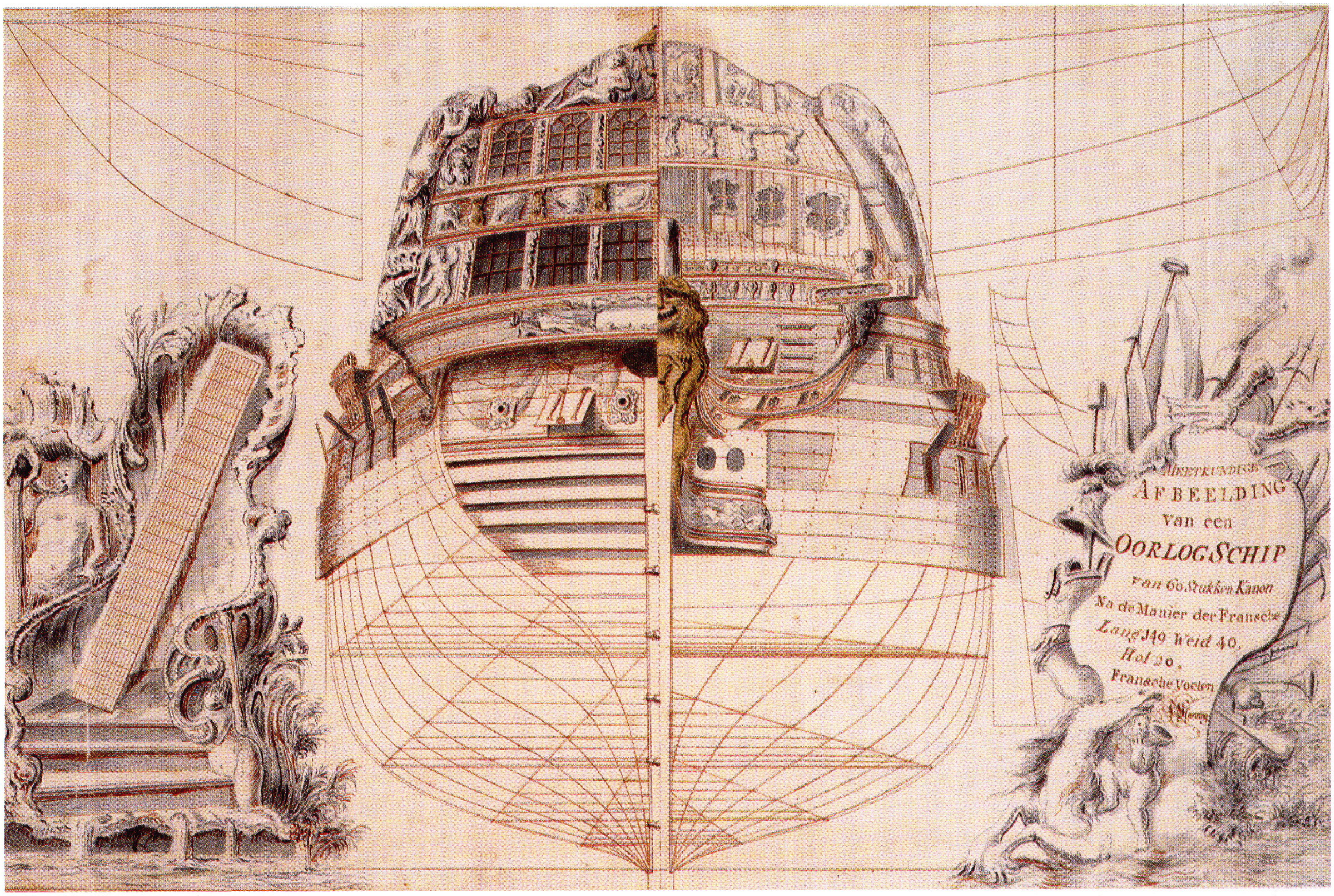


29 Meerdere mogelijkheden voor de decoratie van een spiegel zijn in deze tekening weergegeven. Zowel voor de ornamentale motieven als voor de uitwerking van hoekmannen en bovenrand zijn verschillende varianten aangegeven.

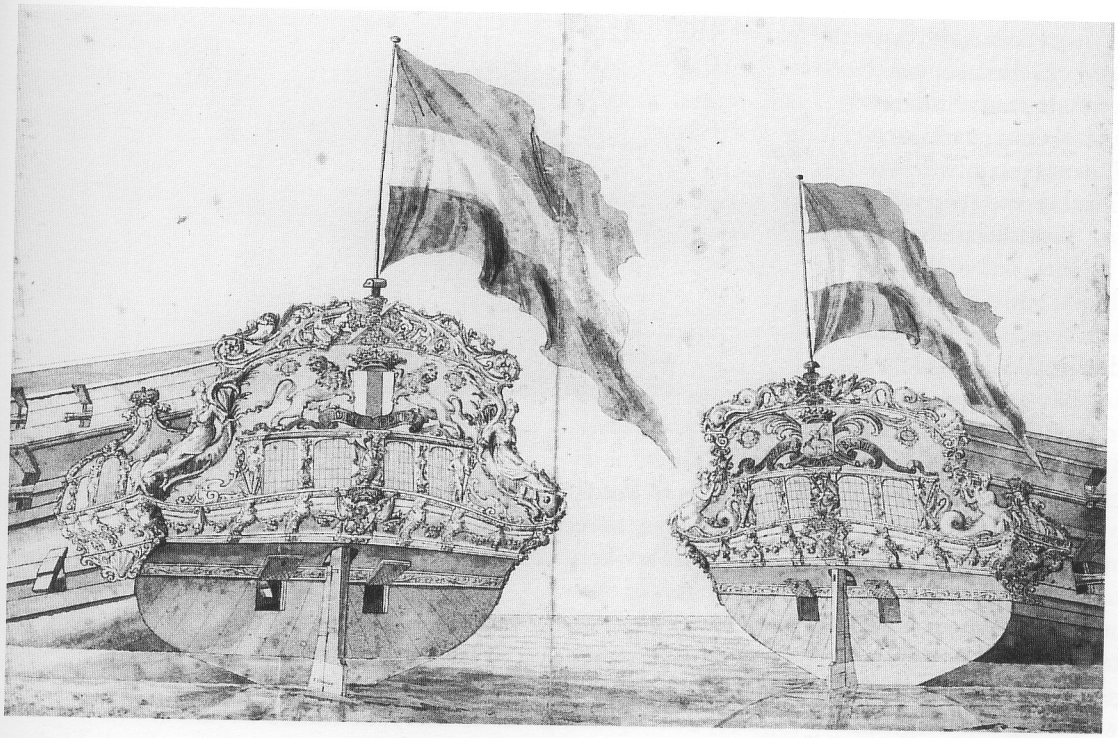
werpen voor de *Briel* (afb. 25) en de *Bellone*. Erg enthousiast was men er niet over. Zij kwamen de raad echter 'voldoende' voor en het beeldwerk werd zoals gebruikelijk bij Maystre aanbesteed. Ook bij de bespreking van het benodigde beeldwerk voor het stadhouderlijk jacht van Willem IV is sprake van ontwerpen van buitenstaanders. De inbreng van de meester scheepstimmerman op dit terrein is uit de archiefstukken niet goed op te maken. Bekend is dat Pieter van Zwijndrecht, gedurende zevenentwintig jaar scheepsbouwmeester bij de Admiraliteit op de Maze, bij zijn overlijden een grote collectie scheepstekeningen naliet, waaronder een portefeuille 'waar inne differente Teekeningen van beedhouwerswerk, aan Oorlogscheepen, Jagten &a'.[5] Van wiens hand deze tekeningen waren, wordt jammer genoeg niet vermeld.

De raad hield ook de ontwikkelingen elders in de Republiek en in het buitenland in de gaten. In 1767 werd een Amsterdams ontwerp in één van hun vergaderingen besproken en in maart 1777 bracht secretaris J. van der Heym twee tekeningen uit Frankrijk mee om 'bij gelegentheid' gebruik van te maken. Diverse tekeningen 'na de Vranse' of 'Engelse' wijze in de verschillende maritieme collecties getuigen van algemene belangstelling voor buitenlandse scheepssier (afb. 26). Hierbij was geenszins sprake van éénrichtingsverkeer. Vooral in de zeventiende eeuw toonden de Fransen belangstelling voor de Nederlandse oorlogsbodems.[6] Rond 1665 bestelde Lodewijk XIV acht schepen voor de Franse marine in de Republiek en in de daaropvolgende jaren was duidelijk spra-





26 Een oorlogsschip van 60 stukken 'na de manier der Fransche' van I. Vlaming.



30 Tekening van Francois van Douwe van de spiegels van de *Briel* en de *Hellevoetsluis*, in respectievelijk 1695 en 1694 van stapel gelopen.

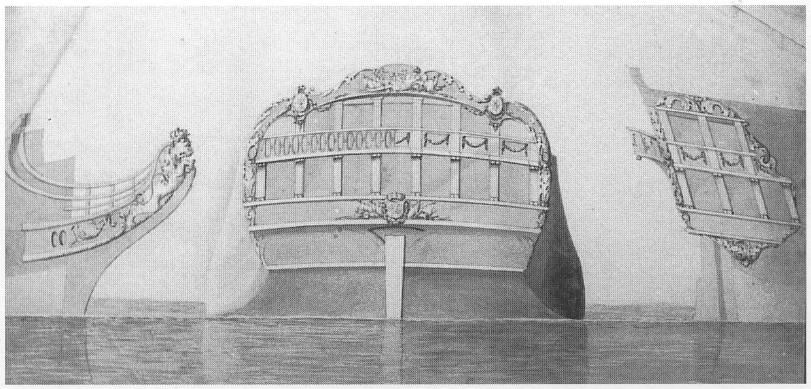
ke van Hollandse invloed op de decoratie van de Franse schepen. Maar ook in de achttiende eeuw bezochten vertegenwoordigers van dit land de Nederlandse werven. De Franse markies, die in 1767 een bezoek bracht aan de scheepswerf van de Admiraliteit op de Maze, zal echter niet veel wijzer zijn geworden. Deze bezoeker werd door zware regens zodanig geplaagd dat hij volgens vice-admiraal Van Wassenaar 'niet veel observatien hebben gemaakt ten zij de quantiteyt van water dien gevallen is heeft willen waarnemen'.[7]

De ontwerpen, die de beeldhouwers inleverden, toonden vaak verschillende mogelijkheden. Ofwel door middel van opgeplakte stukjes (afb. 27 en 28), ofwel door meerdere varianten in één tekening te verwerken (afb. 29). Ook werden wel eens meerdere tekeningen ingeleverd, zoals de zes schetsen, die Keerbergen in 1789 voor het nieuwe binnenjacht van de raad maakte en de twee tekeningen, die Maystre in 1769 voor het fregat *Arend* leverde. In het laatste geval besloot men het bovenstuk van de spiegel volgens de tekening 'daar de vogel den Arend in is gebracht' te laten maken en de rest volgens het andere ontwerp, waartoe 'een derde tekening uyt de beide sal werden geformeerd'. Deze definitieve tekening is bewaard gebleven (afb. 21) en toont een arend geflankeerd door vlaggen en kanonnen als centraal motief. De hoekmannen zijn gereduceerd tot twee lege wapenuitrustingen, evenals de arend geaccentueerd door krijgsattributen.[8] Voor al deze ontwerptekeningen werden de beeldhouwers in de regel niet betaald. Alleen Francois van Douwe ontving tot twee keer toe geld wegens 'gemaakte teykeningen van schepen'. Mogelijk ging het hierbij niet om ontwerptekeningen, maar om afbeeldingen van reeds in de vaart gebrachte schepen, zoals de tekening van de *Briel* en de *Hellevoetsluis* respectievelijk in 1695 en 1694 gebouwd (afb. 30). De goedgekeurde tekeningen werden waarschijnlijk wel centraal bewaard. Op 2 januari 1793 is sprake van het aanbrengen van het woord 'Vidimus' (wij hebben het gezien) op een ontwerp, dat opgeborgen moest worden tussen de tekeningen van het college.

Sommige tekeningen uit de tweede helft van de achttiende eeuw dragen opschriften, verwijzend naar resoluties van de raad. Andere zijn voorzien van de handtekening van secretaris J. van der Heym. De meeste ontwerpen dragen echter geen kenmerken die erop wijzen dat zij oorspronkelijk tot één collectie behoorden.
In de archivalia wordt bij de besluitvorming over de decoratie van de schepen zelden melding gemaakt van driedimensionale modellen. Alleen bij de *Tromp* van 1780 en het ontwerp voor het binnenjacht voor Willem IV is sprake van tekeningen én boetseersels. In tegenstelling tot wat in het buitenland gebruikelijk was, lijkt de Admiraliteit op de Maze ook geen modellen van haar schepen te hebben laten maken. In Frankrijk bepaalde men al in de jaren zestig van de zeventiende eeuw dat van elk der in gebruik zijnde charters een model gemaakt moest worden; de Engelse Admiralty besloot in 1716 van elk te bouwen schip een dergelijk object te laten vervaardigen.[9] In de archivalia van de Rotterdamse admiraliteit is hierover echter niets gevonden.

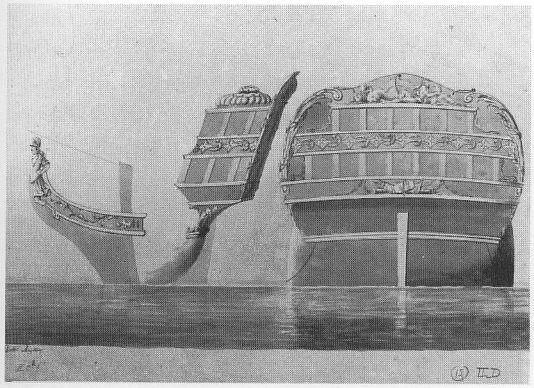
Aanbesteding van het beeldwerk

Alle ontwerpen werden aan de admiraliteitsraad voorgelegd, die ze ter beoordeling doorgaf aan 'de Heren Gecommitteerden tot de saken van de werff'. Een week later werden zij met het advies van deze subcommissie aan de raad geretourneerd. Na enige discussie werd dan een keuze gemaakt, waarna het ontwerp, al dan niet van recommandaties voorzien, gearresteerd werd en opdracht tot aanbesteding volgde. Bij het ontwerp was meestal een prijsindicatie gevoegd, en daarover kon onderhandeld worden. De equipagemeester en de meester scheepstimmerman droegen zorg voor de verdere afwerking; bij eventuele problemen – bijvoorbeeld vertraging in verband met ziekte – rapporteerden zij aan de raad. Tot uitbetaling werd pas overgegaan nadat de beeldhouwer een gespecificeerde nota had ingediend en deze door de equipagemeester was gecontroleerd. Hierbij werd er ook speciaal op gelet



31 Het eerste, zeer algemene ontwerp van Balthasar Maystre voor de *Brakel* van 1783, waarin diverse varianten verwerkt zijn.

dat de ijzeren bouten, waarmee het beeldwerk bevestigd was, zoveel mogelijk weggewerkt waren en de spijkergaten naar behoren met stopverf gevuld waren.
Het commentaar van de Heeren Gecommitteerden tot de zaken van de werf op de hen voorgelegde tekeningen kon vrij uitvoerig zijn. Bij de bespreking van de decoratie van de *Brakel* in het voorjaar van 1783 werd bijvoorbeeld het volgende in de notulen opgenomen: 'het wapen en de hoofden der Beelden in het Hakkebord, zoo hoog boven de trek te brengen, als doenenlijk is, en zoo laag als de trek boven de glasen toelaat, het schild en de Tropheen wat schuynser en meer vallende, de Blizem flitzen wat levendiger en meer gevarieert, de Hondekoppen op 't wapenschild digter bijeen en in eene evenredige proportie en een beeld van een krijgsman in plaats van een leeuw voort galjoen te plaatsen'.[10]
Van deze *Brakel* konden dankzij bovenstaande aantekeningen drie ontwerptekeningen (afb. 31, 32 en 33) getraceerd worden. Vermoedelijk maakte beeldhouwer Balthasar Maystre in eerste instantie de twee tekeningen waarop zowel boegbeeld, spiegel als zijgalerij zijn afgebeeld. Het eerste ontwerp (afb. 31) met rechtsonder de tekst 'Geteekend door Maystre van Braakel à 50 stukken. Zie resolutie 24 juny 1783' toont een doorsnee ontwerp zonder veel specifieke kenmerken. De zijgalerij is strak van opzet, slechts versierd met lofwerk en een tweetal festoenen onder de ramen. Als boegbeeld tekende Maystre de ge-



bruikelijke leeuw met een enkele bladrank op het galjoen. De spiegel, die eveneens omringd is met blad- en rankenmotieven, draagt in het onderste hakkebord het Generaliteitswapen omgeven door krijgsattributen. Het middelste hakkebord tussen de ramen kon naar keuze met festoenen of cirkelmotieven uitgevoerd worden, terwijl Maystre voorstelde het bovenste hakkebord met de veel op oorlogsschepen aangebrachte krijgstrofeeën op te sieren. Wellicht was het wel zeer algemene karakter van dit ontwerp de reden dat het verworpen werd. Men had toch meer behoefte aan enige samenhang tussen de naam van het schip en zijn decoratie.

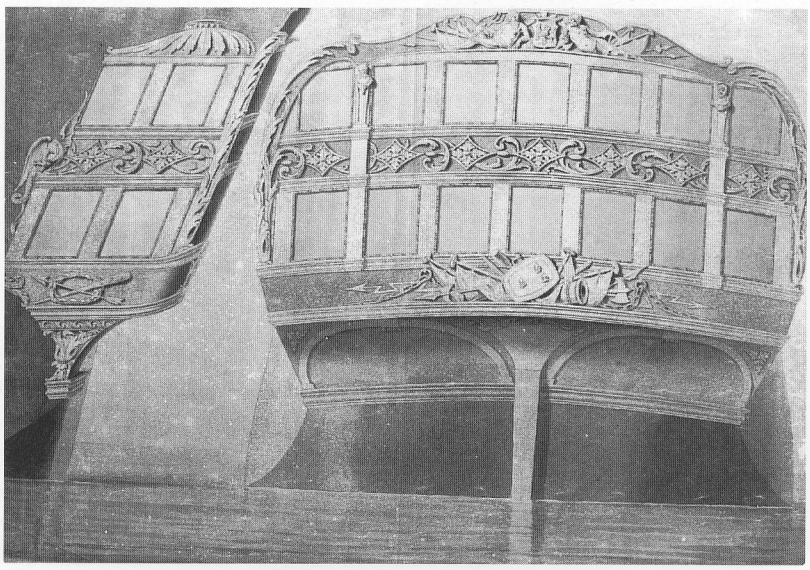
Het tweede ontwerp (afb. 32) sluit beter bij dit streven aan. In plaats van een leeuw is nu een krijgsman als boegbeeld getekend; op het onderste hakkebord van de spiegel is het wapen van de Brakels temidden van de krijgsattributen te zien en ook de middelste zone heeft meer aandacht gekregen. Ruitmotieven afgewisseld door bladmotieven zijn zowel op de spiegel als op de zijgalerij aangebracht. De bovenste rij ramen is van zeven naar vijf teruggebracht en evenals de onderste rij afgesloten met een rankenmotief. Op het bovenste hakkebord is een compositie van zeewezens aangebracht. Ook dit ontwerp moet – gezien de hierboven geciteerde passage – verworpen zijn.

Wel aanvaard werd een derde tekening (afb. 33), waarop de saaie bliksemschichten, het schild met de hondekoppen en in het bovenste hakkebord de twee 'beelden' (Mars en Neptunus, de goden van de oorlog en de zee) ter weerszijden van het Generaliteitswapen duidelijk herkenbaar zijn. Het commentaar van de raad betreffende de bliksemschichten en de grootte van de bovenste figuren lijkt alleszins redelijk. Met name het bovenste hakkebord komt in verhouding tot de verdere decoratie niet uit de verf. De decoratie van de zijgalerij is op deze tekening duidelijk uitbundiger dan op de eerdere twee. Naast de blad- en ruitmotieven is ook nog een lauwerkrans met pijl en knuppel op de onderste rand en een drakefiguur ter afsluiting van de middelste zone aangebracht. Extra details als het snijwerk om de ramen, onder op de spiegel en de twee halffiguren ter weerszijden van de bovenste rij ramen geven duidelijk aan dat men hoge eisen aan de afwerking stelde. In een periode dat de Admiraliteit op de Maze vele schepen tegelijk liet bouwen (de Vierde Engelse Oorlog was volop aan de gang!), geeft de aandacht, die aan de decoratie van de *Brakel* besteed werd en de verschillende ontwerpen, die ervoor bestudeerd werden, aan hoeveel waarde men aan het uiterlijk van 's lands schepen hechtte.

Bij de aanbesteding werd niet alleen de prijs vastgelegd. Zo werd de opdracht voor het beeldwerk van de *Jason* (vernoemd naar de lei-

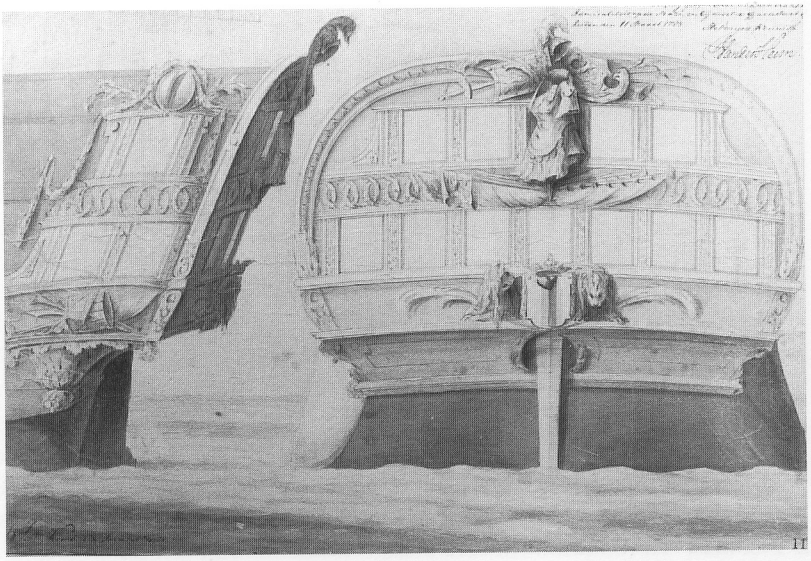
32 Een alternatief ontwerp van Maystre voor de *Brakel*, waarbij het wapen van dit geslacht in de decoratie werd opgenomen.

33 Het uiteindelijke ontwerp voor de *Brakel* met de saaie bliksemschichten, het schild met de hondekoppen en de figuren van Mars en Neptunus op de spiegel.



der van de Argonauten, die het Gulden Vlies wisten te bemachtigen) van 1789 aan Johannes Keerbergen verleend 'onder conditie dat aan het werk een timmerman van 's Lands Werff niet langer dan drie maanden zoude mogen emploijeeren'. Dezelfde beeldhouwer had in oktober 1786 ook al problemen over het inzetten van de timmerlieden van 's lands werf gehad. Bij het vervaardigen van het beeldwerk van het schip *Willem den Eersten* had hij gedurende zes maanden een scheepstimmerman als assistent gebruikt. Diens loon over de tweede drie maanden ad *f* 125.10.0 werd toen door de raad van Keerbergen's declaratie afgetrokken. Balthasar Maystre kreeg in oktober 1793 voor het beeldwerk van de *Prins Frederik* eveneens een scheepstimmerman 'tot het ruwste werk' toegewezen. Deze keer voor een periode van drie en een halve maand, mits hij beloofde het snijwerk in vier maanden tijd te voltooien. De tijd, die de beeldhouwer nodig had, was bepalend voor de opleveringsdatum van een schip. Scheepstimmerman Arie Staats van de Admiraliteit van Amsterdam rapporteerde hier in 1782 het volgende over: 'wat het Beeltwerk betreft, als het door ons is Pas gemaakt, dan moet het na de Beeldhouwer, dan wagt men daar na, want men kan geen Galderijen maaken, voordat het Beeldwerk gesneeden en weder aan 't schip is vastgemaakt'.[11] Langdurige vertragingen, zoals de werkzaamheden aan het laatste stadhouderlijk jacht in 1794 opliepen doordat de beeldhouwer zich tijdens het snijden bezeerde, noopten de raad ertoe ondanks hun begrip voor de omstandigheden een boete van *f* 50 per dag op te leggen indien het werk niet voor een bepaalde datum werd opgeleverd.

In tijden van grote drukte, zoals rond 1781, toen met het oog op de Vierde Engelse Oorlog vele nieuwe schepen gebouwd werden, werd de bouw van 's lands oorlogsschepen een enkele keer aan een particuliere werf uitbesteed. Het ontwerp en de aanbesteding van het beeldwerk werd echter altijd door de admiraliteitsraad zelf geregeld en in het bestek van de schepen werd dit nadrukkelijk vastgelegd. Steeds moest het beeldwerk gesneden worden 'na de Desseinen aan de aannemers op te geeven'. Als voorbeeld kunnen een drietal ontwerptekeningen uit 1783 voor het beeldwerk aan de schepen *Dordrecht*, *Delft* en *Rotterdam* dienen. De raad nam in maart een beslissing over de decoratie van alle drie de schepen 'daar benevens in consideratie gevende dat de scheepen Dordrecht en Delft aanbesteede scheepen zijnde'. Het ontwerp voor de *Delft* van Johannes Keerbergen is in de collectie van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' bewaard gebleven (afb. 34). Of hij het ook zelf ter plaatse uitvoerde, is helaas niet uit de stukken op te maken. Vermoedelijk maakte Keerbergen de grote stukken in zijn werkplaats in Rotterdam en liet hij de werkzaamheden op de werf voor het merendeel onder leiding van een betrouwbare knecht uitvoeren, zoals bij grote projecten van andere aard gebruikelijk was.



34 Eén van de eerste ontwerpen van Johannes Keerbergen voor de Admiraliteit op de Maze voor de *Delft* van 1783, waarop zijn grootschalige aanpak goed te zien is.

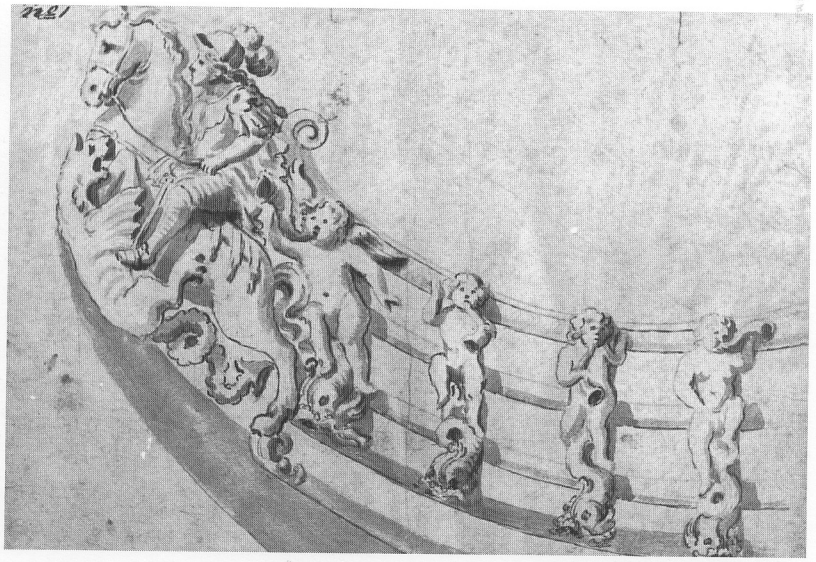
Reparatiewerk

Naast het beeldhouwwerk aan nieuwe schepen vormde ook reparatiewerk aan oudere vaartuigen een belangrijke kostenpost. Operationele schade en vooral houtrot vormden de meest voorkomende aanleiding. Reparatiewerk werd bij de Admiraliteit op de Maze

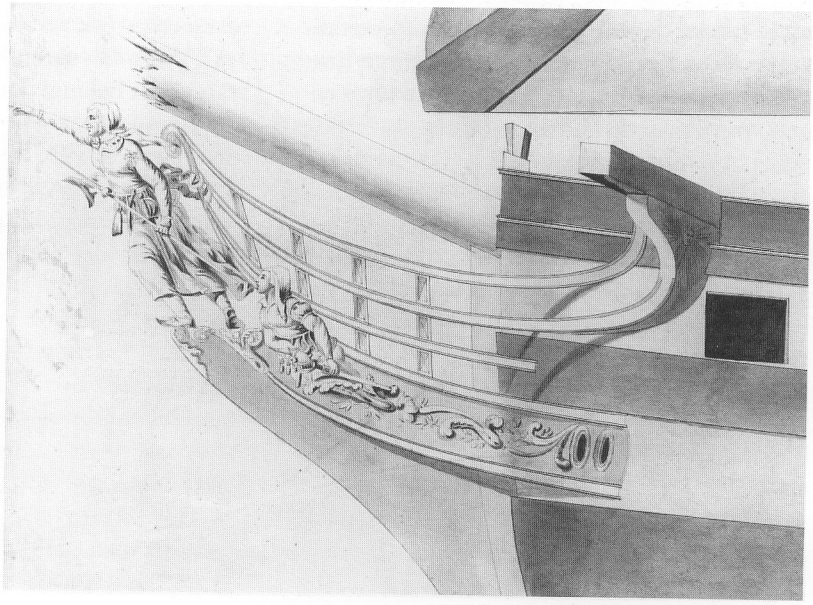
36 Op het galjoen van de *Kenau Hasselaar* van 1804 is naast ornament één van haar medestandsters te zien.

nooit aanbesteed; men riep de vaste beeldhouwer te hulp, die vervolgens een gespecificeerde rekening indiende. Vaak lieten de beeldhouwers hun knechts dit werk doen. Francois van Douwe bracht in september 1688 voor zijn knecht 4 dagen à 30 stuivers in rekening wegens de reparatie van het 'ouwe beltwerk' aan het admiraliteitsbinnenjacht; beschadigde festoenen, lofwerk en de knop achter op de vlaggestok werden vervangen. In 1771 was de rekening van Balthasar Maystre voor reparatiewerkzaamheden aan het beeldwerk van het jacht van schipper de Haan blijkbaar niet geheel naar de zin van de raad. Op het gevraagde bedrag van *f* 300 werd *f* 25 in mindering gebracht en de equipagemeester werd verzocht hem aan te zeggen om in het vervolg bij het verrichten van reparatiewerk de gewerkte uren op te geven. Moest er aan een schip veel gebeuren, dan werd het naar de admiraliteitswerf gebracht. Bij kleine beschadigingen zond men een beeldhouwer of beeldhouwersknecht naar Hellevoetsluis om ter plekke de reparatie uit te voeren.

Soms waren oudere schepen nog zo goed, dat totale renovatie financieel voordelig was. Hierbij werd dan ook de decoratie betrokken. Zo werd de *Bellona* in 1777 onder handen genomen,[12] waarbij een groot deel van het galjoen vernieuwd bleek te moeten worden en de raad 'in bedenke werd gegeven of het niet geschikt soude wesen om bij deze gelegentheid het galjoen geheel te veranderen en in plaatse van de leeuw, een vrouwebeeld voor aan te stellen, Bellone representerende'. Hetgeen geschiedde. Ook het beeldwerk aan de spiegel bleek grotendeels verrot en in januari 1778 besloot men 'in plaats van aan het oude Beeldwerk groote reparatie en kosten te doen, de Spiegel geheel te veranderen met een platte lijst, zoo eenvoudig en met zoo weinig Beeldwerk mogelijk'. Hetzelfde gebeurde in februari 1790 met de *Castor*. Ook hier was het beeldwerk aan de spiegel zodanig verrot dat het met geen mogelijkheid gerepareerd kon worden, zodat nieuwe modieuzere ontwerpen gemaakt konden worden. De *Pollux*, door Maystre in 1781 van beeldwerk voorzien, werd in 1793 opnieuw onder handen genomen. Het halfdek werd afgezaagd en het beeldwerk totaal vernieuwd, waarbij uitdrukkelijk bepaald werd dat het 'in de smaak van dat van het fregat Prinses Frederica Louise Wilhelmina gebracht diende te worden'. Dit was een vrij nieuw schip dat in 1790 van stapel was gelopen en blijkbaar naar de laatste mode was versierd.



35 Uitvoerige zeventiende-eeuwse galjoenversiering met een te paard zittende Joris, die een draak verplettert, omgeven door bazuinblazende putti en dolfijnen.

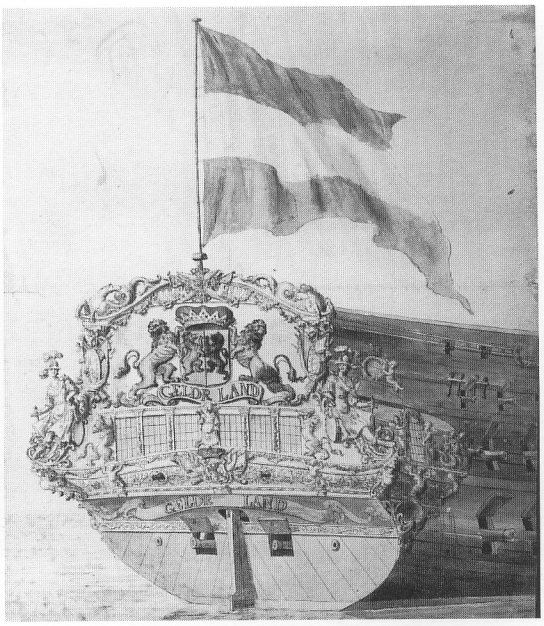


Technische factoren

Bij het bepalen van de decoratie van een schip was niet alleen de esthetische kant van belang, ook technische factoren speelden een rol. Snelheid, stabiliteit en een geringe diepgang waren steeds punten van aandacht. Veranderingen in de opbouw van de schepen werkten ook in het beeldhouwwerk door. De verkorting van het galjoen in de loop van de zeventiende eeuw is hiervan een goed voorbeeld. In de eerste helft van de zeventiende eeuw besloeg het galjoen ongeveer één vijfde van de totale lengte van het schip, waardoor het veel ruimte bood voor decoratief snijwerk. Zelfs voor grote figuratieve groepen was genoeg plaats, zoals een tekening van een galjoen met voorop Joris en de draak, begeleid door bazuinblazende putti en dolfijnen laat zien (afb. 35). Desondanks bleef de decoratie bij de Nederlandse oorlogsschepen meestal beperkt tot decoratieve motieven aan weerszijden van de Hollandse leeuw. De latere galjoenen, die één achtste of minder van de totale lengte uitmaakten, boden vanzelfsprekend minder ruimte voor beeldwerk. Ter weerszijden van het boegbeeld, dat steeds meer een verticale positie innam, beperkte men zich nu tot een enkele rank of ander decoratief motief. Rond 1780 werd weer meer aandacht aan het ornament tussen de slooiknieën besteed. Drakefiguren en andere langgerekte dierfiguren kregen hier toen een plaats, zoals op de ontwerpen voor de *Ceres* van 1789 (afb. 23 en 24) te zien is. Aan het begin van de negentiende eeuw breidde de decoratie van het galjoen zich nog verder uit. Motieven, die het centrale thema van de decoratie van het schip ondersteunden, vonden nu ook hier een plaats. Het ontwerp voor de *Kenau Hasselaar* van 1804 (afb. 36) toont deze ontwikkeling.

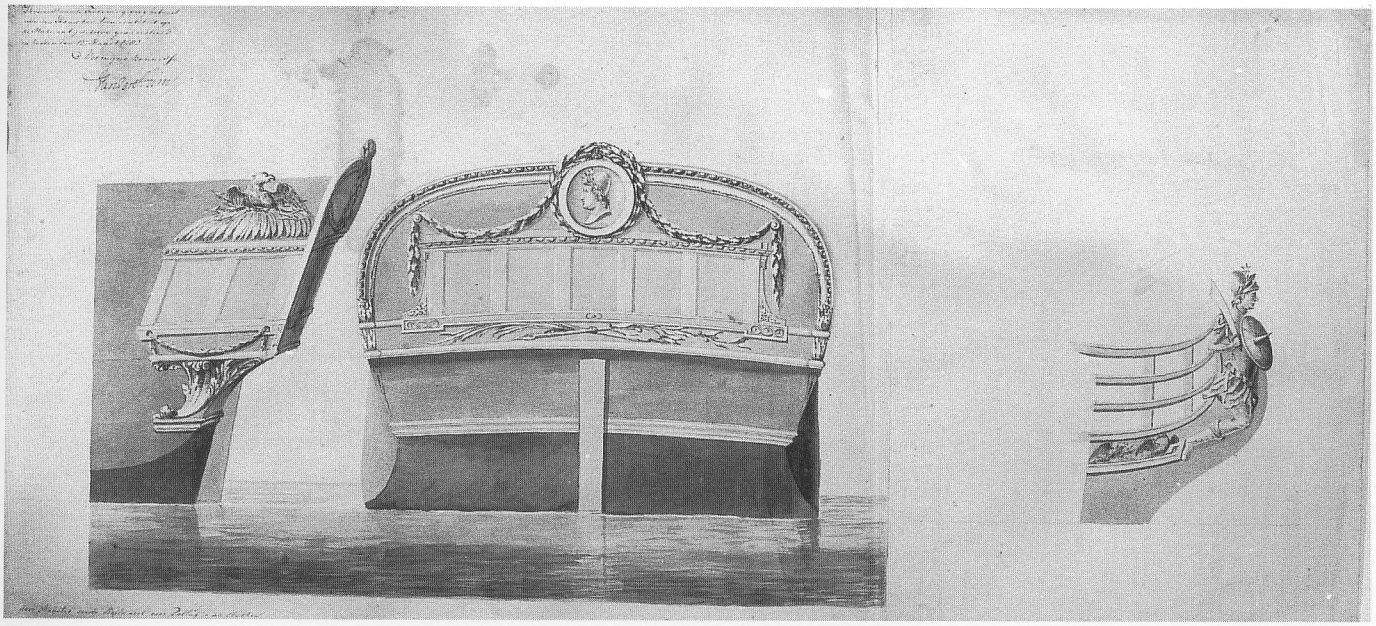
In de laatste twee decennia van de zeventiende eeuw werd ook het oppervlak van de spiegel kleiner. Het bovenste hakkebord nam in omvang af. De langgerekte trapeziumvormige spiegels uit het midden van de zeventiende eeuw krompen ineen tot brede, vrij lage afsluitingen, waarbij de hoekmannen, die eerst uit twee opeengestapelde, vrij strakke dwarsgeplaatste hermenfiguren bestonden, zich ontwikkelden tot losse, ietwat gebogen figuren, die de lijn van de spiegel en zijgalerijen volgden (afb. 37). Rond 1725 zou deze brede trapeziumvormige afsluiting, die nog steeds ruimte voor grote figuurgroepen bood, zoals in hoofdstuk 1 reeds aangegeven, overgaan in een ronde afsluiting, waarop aanzienlijk minder beeldwerk aangebracht kon worden (afb. 38). Voor de stroomlijn van het schip was het van groot belang, dat het beeldwerk 'binnen de trek bleef' en niet teveel uitstak. Om dezelfde reden werd het bovenste hakkebord in de late zeventiende eeuw steeds 'tot te minder Wintvang Doorlugtig uitgesneden'. Op de tekeningen van Francois van Douwe van de *Briel*, de *Hellevoetsluis* en de *Gelderland* is dit duidelijk waar te nemen (afb. 30 en 37).

Eén van de schepen waarbij de beoogde vloeiende lijn een bron van zorg was, was de *Staaten Generaal* van 1788.[13] Voor dit schip van 76 stukken maakte Johannes Keerbergen een ontwerp, dat op 27 mei 1788 aan de admiraliteitsraad werd voorgelegd (afb. 39). Een ontwerp, waarop voor het eerst sinds jaren weer levensgrote hoekmannen in de vorm van krijgslieden



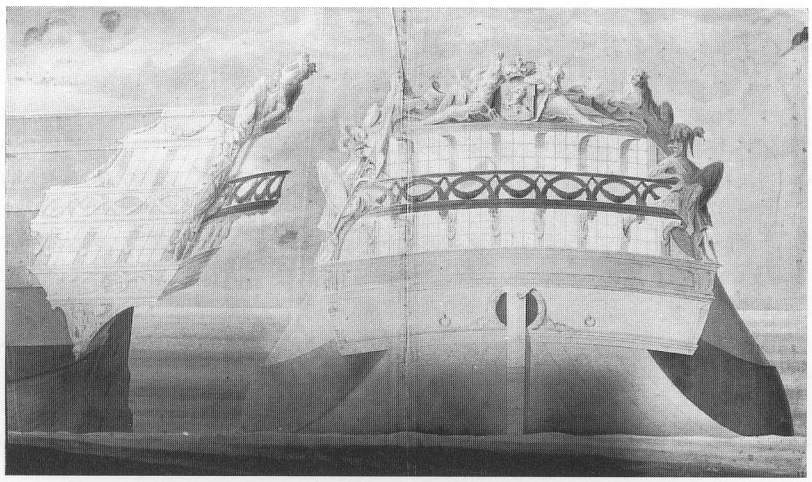
37 Op het ontwerp voor de *Gelderland* van 1699 van Francois van Douwe volgen de losgeplaatste, ietwat gebogen figuren de omtrekslijn van de spiegel.

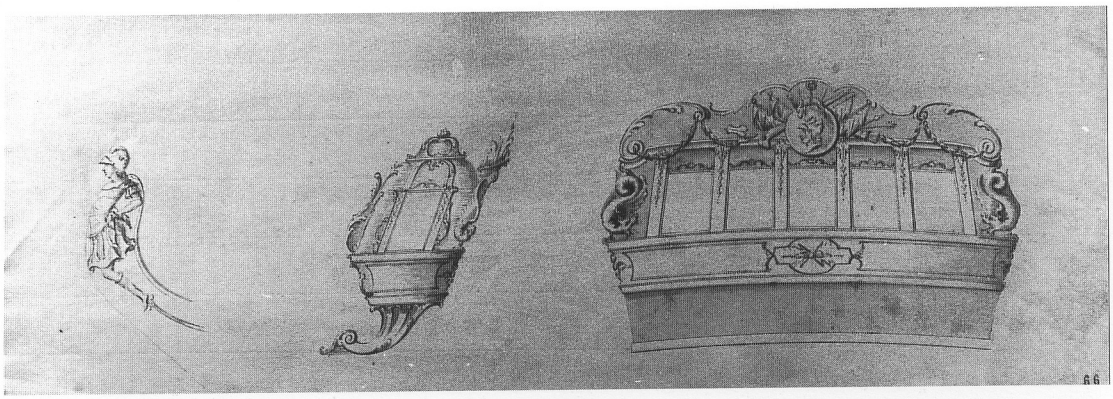
39 De klachten van de meester scheepstimmerman over het 'buiten de trek' stekende beeldwerk van de *Staaten Generaal* van 1788 zijn bij het zien van dit ontwerp van Johannes Keerbergen direct te onderkennen.



met uitstekende schilden te zien waren en ook het bovenste hakkebord groots was opgezet. Manshoge figuren van Neptunus en Amphitrite ter weerszijden van het Generaliteitswapen worden geflankeerd door twee zich oprichtende leeuwen. Een opvallende decoratie, die zeer aansprak, doch ook reden tot zorg gaf. De raad ging schoorvoetend met het ontwerp accoord 'mits het beeldwerk zoo klein mogelijk valle en blijve binnen de trek van het schip en daartoe de leeuwen en schilden zoo veel nodig werden ingetrokken'. Ook diende Keerbergen er zorg voor te dragen dat de leeuw op het galjoen 'zoo veel mogelijk voor over worde geplaatst' om het schip zo stabiel mogelijk te maken. Voor dit beeldwerk vroeg Keerbergen *f* 1150 alsmede de hulp van een scheepstimmerman gedurende een tijd van zeven en een halve maand. Een exorbitant bedrag voor de decoratie van een oorlogsschip! De equipagemeester had het werk dan ook niet op eigen gezag durven aanbesteden en vroeg de raad op 24 juni om advies 'omdat die eischen verre excedeerden de calculatie, welke daaromtrent gemaakt was en de prijsen, die gewoonlijk voor 't maaken van Beeldwerk der scheepen bij dit collegie besteed worden'. De raad besprak de zaak en bracht de prijs terug tot *f* 900, een bedrag waarmee Keerbergen klaarblijkelijk accoord ging. Hiermee was men er echter nog niet. In maart van het volgende jaar kwam de *Staaten Generaal* weer ter sprake. Nu was het meester scheepstimmerman Glavimans die een memorie had opgesteld over de 'wanstaltige schikking der twee leeuwen'. Met klem verzocht hij de raad hiervan af te zien, hetgeen nu nog mogelijk was, daar de beelden nog niet bevestigd waren. Niet alleen

38 De beschikbare ruimte op de spiegel van de *Pollux* van 1782 is zodanig verkleind dat nauwelijks nog plaats is voor beeldwerk.





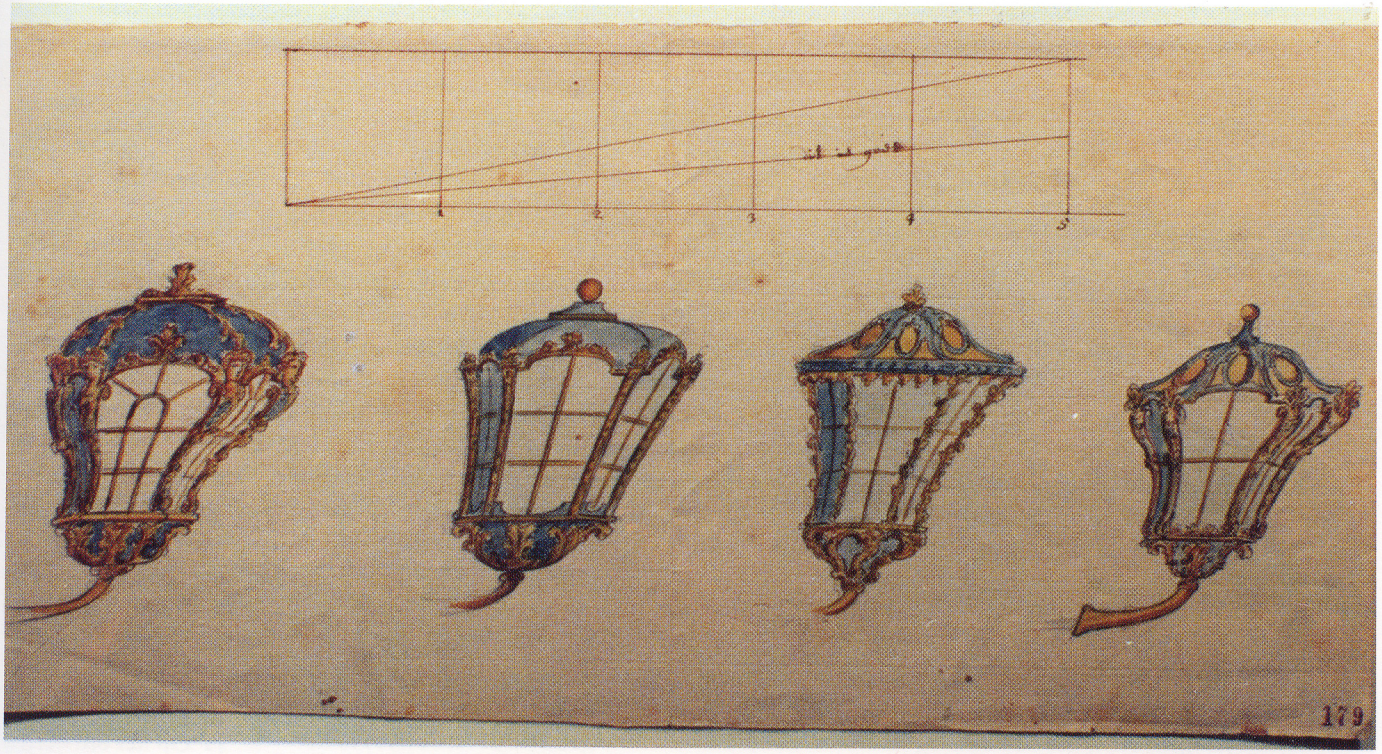
40 Toen de *Jason* van 1771, ontworpen door Balthasar Maystre, een boegbeeld in de vorm van een krijgsman kreeg, was dit vermoedelijk de eerste keer dat op één van de schepen van de Admiraliteit op de Maze de leeuw van zijn traditionele plek verdrongen werd.

omwille van de stroomlijn van het schip, ook omdat achter dergelijke uitsteeksels telkens weer tuigage kon blijven haken, vroeg hij om maatregelen. De raad liet zich overtuigen en machtigde de equipagemeester het bestek in zoverre te veranderen dat de twee leeuwen eruit werden gelicht en in plaats daarvan enig extra snijwerk aan de gillingen en de drukker van de kraanbalk werd aangebracht. Uiteraard zonder meerkosten voor de admiraliteit!

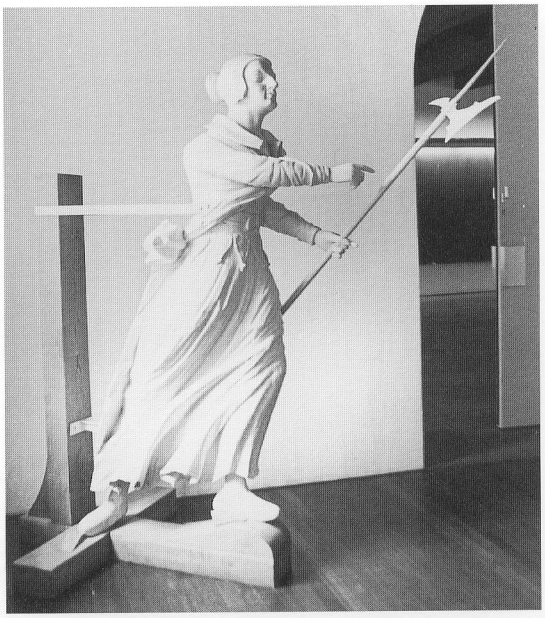
Decoratieve motieven

Bij veel schepen werd geprobeerd verband te leggen tussen de naam van een schip en zijn decoratie. Hierbij speelde in tegenstelling tot het buitenland, waar allegorische en mythologische figuren veel eerder het galjoen versierden, de spiegelversiering een belangrijker rol dan het boegbeeld. Bij de oorlogsschepen van de Admiraliteit op de Maze werd de traditionele leeuw pas rond 1770 van zijn vaste stek voor op het schip verdrongen. Een ontwerp van Balthasar Maystre voor de *Jason* van 1771 (afb. 40) toont voor het eerst een krijgshaftige figuur, die ongetwijfeld Jason moet voorstellen, voor op het galjoen. In de daaropvolgende jaren kwamen slechts sporadisch figuratieve boegbeelden voor, die steeds betrekking hadden op de naam van het schip. De *Castor* en de *Pollux* van 1782 werden beide voorzien van krijgsfiguren met getrokken zwaard en schild (afb. 38); het boegbeeld van de *Ceres* van 1789 nam zowel in het ontwerp van Keerbergen als in dat van Maystre (afb. 23 en 24) de gedaante van de godin van de landbouw aan. Giudici's ontwerp voor de *Briel* van 1786 draagt voorop de boeg eveneens een krijgsman (afb. 25). In de praktijk was men wat huiverig voor afwijkende figuren op het galjoen. Uitdrukkelijk wordt bijvoorbeeld in 1789 bij het boegbeeld voor wederom een *Jason* aan beeldhouwer Keerbergen te kennen gegeven dat hij het beeld voor de helft van het geld moest terugnemen als het niet zou voldoen! De meeste achttiende-eeuwse oorlogsschepen behielden de traditionele leeuw. Pas in de Franse tijd verdween dit dier geheel en was voor op de oorlogsschepen een bonte rij van dieren, mythologische en historische figuren te zien, zoals de boegbeelden van de *Kenau Hasselaar* uit 1804 en de *Ajax* uit 1832 (afb. 41 en 4) in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.

De spiegeldecoratie leende zich meer voor details die verband hielden met de naam en de functie van de schepen. Op de laat zeventiende-eeuwse schepen, waaraan Francois van Douwe werkte, domineerden steeds de wapens van de provincies en steden, waarnaar de schepen genoemd waren. Bij de *Briel*, de *Hellevoetsluis* en de *Rotterdam* (afb. 30 en 16) is dit duidelijk te zien. Ook in de latere jaren had het centrale motief van de spiegel vaak betrekking op de naam van het schip. Ofwel op het onderste ofwel op het bovenste hakkebord kwamen wapens (afb. 33), historische en mythologische figuren (afb. 42) alsmede dieren



44 Vier ontwerpen voor een scheepslantaarn, waarvan de meest linkse met vrouwenkopjes versierd is.



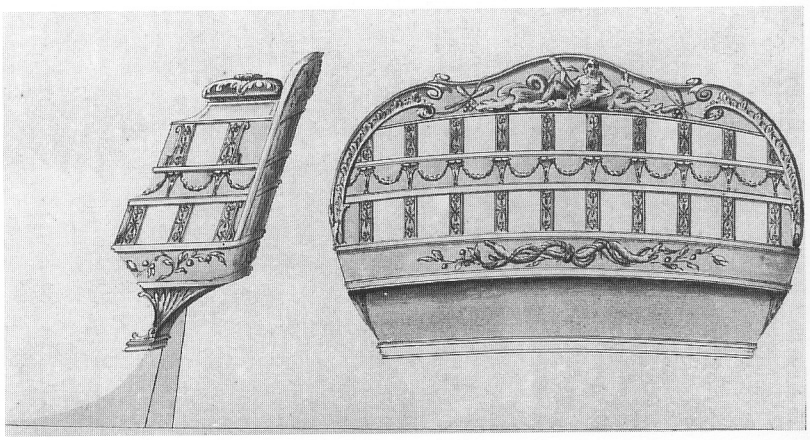
41 Kenau Hasselaar sierde eens de boeg van het naar haar vernoemde schip. Vergelijk afbeelding 36.

(afb. 21) voor. Hieromheen werden steeds allerlei details aangebracht, die betrekking hadden op het oorlogsgebeuren (vlaggen, trommels, wapens, krijgsfiguren) afgewisseld met aan de waterwereld ontleende motieven (zeewezens en dolfijnen). Uiteraard had elke beeldhouwer zijn eigen favoriete motieven, die telkens weer terugkeerden. Bij Balthasar Maystre duikt het motief van een lege wapenuitrusting telkens weer op; Johannes Keerbergen verwerkte vele malen het amazoneschild. Een enkele keer waren de ontwerpen – vooral die van Balthasar Maystre – echter zo algemeen, dat zij voor elk willekeurig schip geschikt geweest zouden zijn. Het eerste ontwerp voor de *Brakel* had bijvoorbeeld geen enkele relatie met de naam van het schip.
De decoratie van de zijgalerij sloot altijd aan bij die van de spiegel. De decoratieve motieven werden doorgetrokken, de ramen onder en boven met schelpen, wapens of lofwerk afgesloten en een enkele keer, zoals op één van de ontwerpen voor de *Brakel* goed te zien is, door een drakefiguur begrensd (afb. 33). Een zeer fraai ontwerp voor een zijgalerij uit de jaren zestig, dat aan Balthasar Maystre kan worden toegeschreven, is in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' bewaard (afb. 43). Asymmetrische rocaille motieven, bekroond door twee leeuwen en ter weerszijden afgesloten door krijgstrofeeën laten zien dat ook de decoratie van dit onderdeel een lust voor het oog kon zijn.
Ook kleinere onderdelen aan de buitenzijde mochten zich in de aandacht van de beeldhouwer verheugen. Een rekening van Francois van Douwe voor het werk aan het admiraliteitsjacht van 1688[14] noemt bijvoorbeeld een lantaarn achter op het jacht 'ghesneden als ses stijle met loffwerck en fysstonetyes behanghe en 6 troonytyes of engls hooffyes daer tussen ende lijsten Romtom met blatyes en een voet daer onder gesneden met loff blade en boven op een knopye ghesneden met loff blatyes en druyfyes'. Dit alles voor de somma van *f* 18.18.0. Afbeelding 44 toont een viertal voorbeelden van dergelijke lantaarns, die ook achter op de grote schepen een plaats konden hebben. Op de lantaarn uiterst links zijn de door Van Douwe genoemde 'troonytyes of engls hooffyes' te onderscheiden.

Interieur

In de admiraliteitspapieren wordt nergens melding gemaakt van de afwerking van de hutten op de oorlogsschepen. Van Yk schrijft in *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt* slechts over betimmeringen en beeldwerk om de deuren van de kajuit en

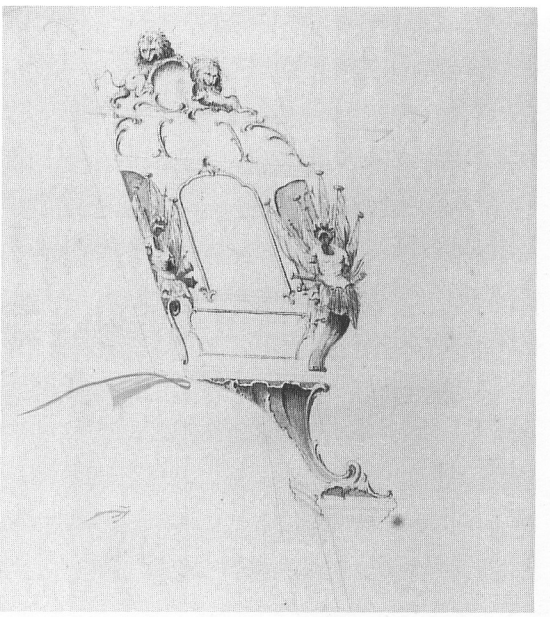
42 Op het ontwerp voor de spiegel van de *Hercules* van 1781 van Balthasar Maystre staat deze mythologische held, gekleed in leeuwevel en met knots in de hand centraal. Hij wordt omgeven door de slangen, die hem als baby trachtten te wurgen.



roemt vooral de Engelsen: 'in Schrijn, Sny, en Schilderwerk, met welke zij gewoon sijn, haare Scheepen binnewaarts te vercieren, worden onse van de haare merklijk overtroffen, jaa haare kajuiten schijnen een wel geschikte Raad-kamer, of Vier-schaar gelijck te wesen'.[15] Nicolaas Witsen geeft in zijn *Architectura navalis et regimen nauticum* een doorsnede van een kajuit, waarin pilasters de wand geleden.[16] Tevens geeft hij details van het snijwerk om de buitenrand van de deuren, waarop onder andere halffiguren te zien zijn. In het depot van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bevindt zich een dergelijke halffiguur uit de tweede helft van de zeventiende eeuw (zie afb. 11).[17] Wat betreft de interieur-decoratie van de jachten, die de Admiraliteit op de Maze liet bouwen, worden wij eveneens slechts mondjesmaat geïnformeerd. In een rekening van Francois van Douwe voor snijwerk aan het interieur van een admiraliteitsjacht uit 1688[18] worden festoenen met ranken, bijeengehouden door strikken aan de schoorsteenmantel, festoenen met bloemen en 'doorloghtyghe' ranken in de lantaren boven in de grote kamer, alsmede festoenen tussen de ledikanten en tegen het beschot opzij van de deuren in rekening gebracht. In 1697 worden betalingen verricht voor het vergulden van 'eenigh gesnede houtwerck tot de ledicanten in Zijne Majt. Besaenjaght'. Bij het admiraliteitsjacht uit 1745 is sprake van beeldwerk aan de schoorsteen en om het horologie, terwijl vice-admiraal Van Wassenaar in 1751 *f* 15.15.0 terugvroeg 'verstrekt tot een present voor 't maken van een teekening van 't plafond' voor het binnenjacht van de prins. Van de vaartuigen van de Admiraliteit op de Maze zijn echter voor zover bekend geen afbeeldingen of restanten van de interieur-decoratie bewaard gebleven.

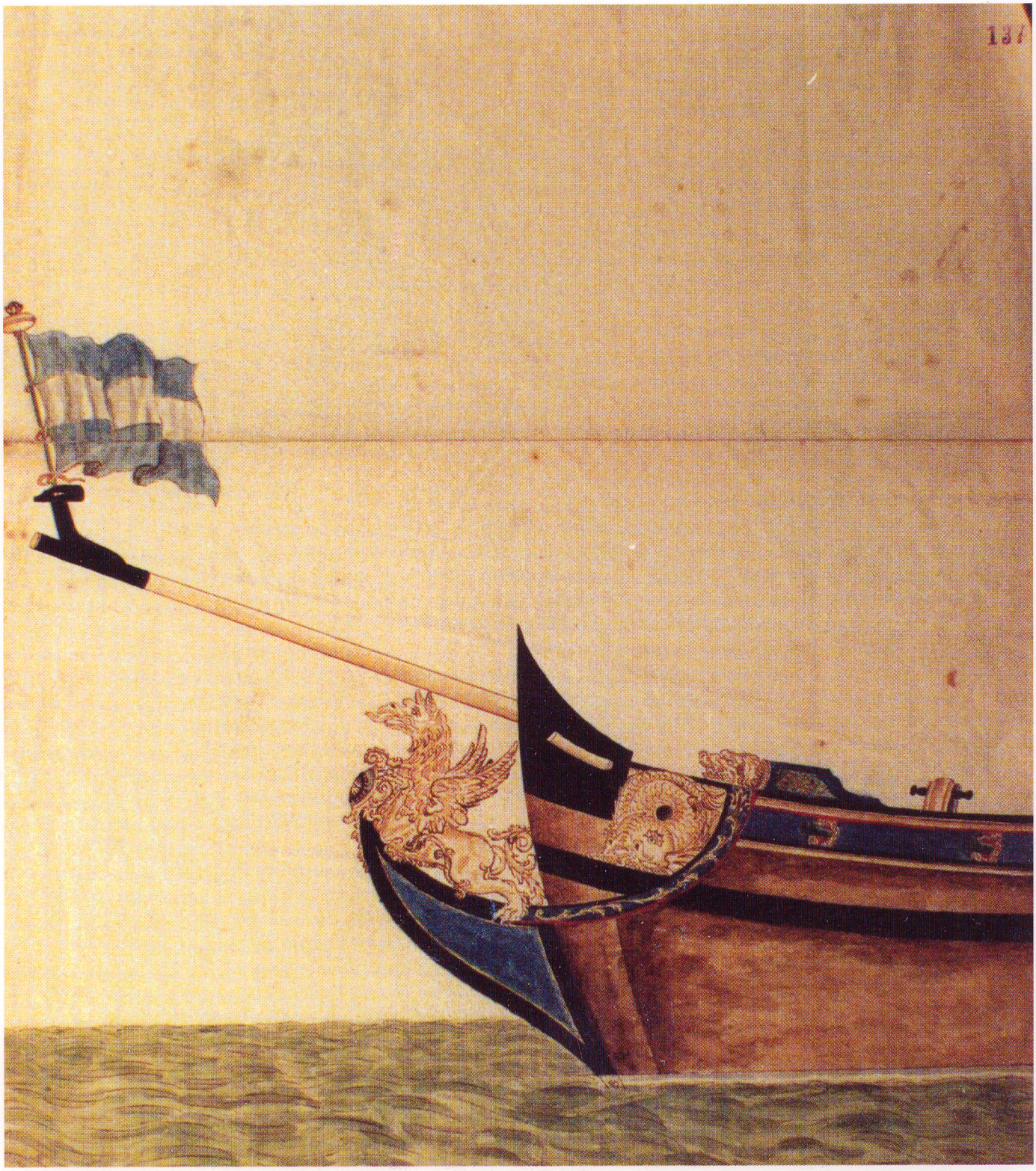
Ontwikkelingen op stilistisch gebied

Het ornament op de schepen volgde steeds de heersende mode. Evenals het snijwerk aan bijvoorbeeld meubels, in woonhuizen, aan preekstoelen en orgels volgde het beeldwerk op de schepen van de Admiraliteit op de Maze



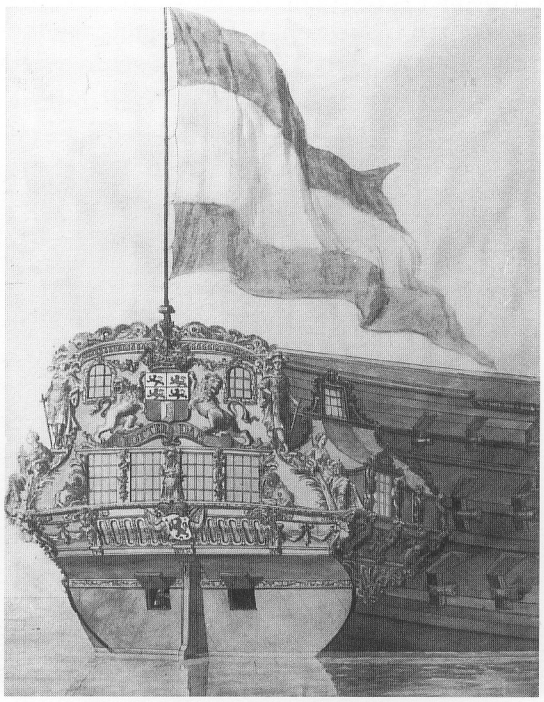
43 Fraai uitgewerkt ontwerp voor een zijgalerij met leeuwen en krijgstrofeeën.

de ontwikkelingen op stilistisch gebied. Het laat zeventiende-eeuwse beeldwerk van Francois van Douwe sluit nauw aan bij de motieven, die alom in deze periode gangbaar waren. Weelderig lof- en rankenwerk, festoenen en kleine dragende figuren versieren zijn spiegels. Als hoekmannen gebruikte Van Douwe forse zeewezens, krijgsfiguren en dolfijnen, terwijl de bovenste hakkeborden steeds opengewerkt snijwerk bestaande uit ranken en zeewezens ter weerszijden van een bekroonde vierpuntige ster met in de tussenliggende velden het monogram van stadhouder/koning Willem III tonen (afb. 30, 37 en 16).
Een nieuwe opzet is opeens te zien bij zijn beeldwerk aan de *Rotterdam* van 1703 (afb. 45). Hierop zijn tot dan toe ongebruikelijke elementen te bespeuren, die wijzen op de invloed van de door architect Daniel Marot in de Republiek geïntroduceerde Lodewijk XIV-stijl.[19] Het sierlijke rankenwerk is verdwenen en vervangen door eierlijsten en series ovalen. De vorm en omlijsting van de ramen is veranderd; de schelpmotieven onder de zijgalerijen zijn nu zwaar gestileerd en de dragende figuurtjes, die tot nog toe steeds een plaats boven de wulfbalk hadden gekregen, zijn tot de

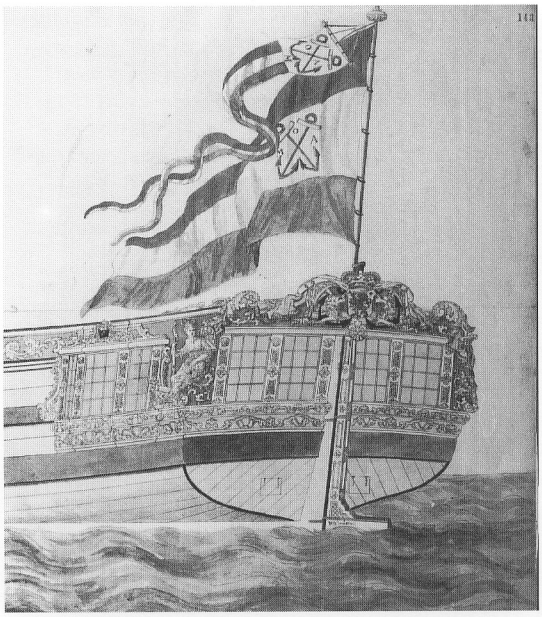

137

zijgalerijen teruggedrongen en vervangen door met acanthusbladeren bezette consoles. Op het bovenste hakkebord is in plaats van een opengewerkte kam een strakke eierlijst te vinden, waarop slechts enkele kronkelende dolfijnen herinneren aan de vroegere speelse composities. Het ligt voor de hand de in 1702 verschenen ornamentprenten van Marot als inspiratiebron te zien. Directe ontleningen zijn niet aanwijsbaar; Marot geeft nergens voorbeelden voor scheepsdecoraties. De door Van Douwe gekozen motieven zijn echter in Marot's prenten alle terug te vinden. Men moet daarbij bedenken dat Van Douwe een groot beeldhouwersatelier in Rotterdam leidde, waar naast het werk voor de schepen van de Admiraliteit op de Maze ook snijwerk aan kerkelijk meubliair, meubels en interieurs gemaakt werd; terreinen waarvoor Marot in zijn ornamentprenten vele voorbeelden gaf.
Directe invloed van het beeldwerk aan de Franse oorlogsschepen, dat in deze periode onder leiding van Jean Berain (1637 - 1711) een eigen karakter kreeg,[20] is in de Rotterdamse schepen niet aan te wijzen. De ontwerpen van Berain, die gedurende tenminste twintig jaar verantwoordelijk was voor het beeldwerk aan de Franse oorlogsvloot, tonen weinig verwantschap met de decoratie van de Nederlandse schepen. Op de Franse schepen werd een veel overdadiger decoratief programma met inpassing van allerlei allegorische en mythologische voorstellingen aangebracht. Meerdere rijen ramen, afgewisseld door stroken met streng ingedeelde zware Lodewijk XIV-motieven, sierden de hoge spiegels die zelden door dragende elementen werden ondersteund. Begrenzing van de spiegel door hoekmannen, zoals in de Republiek gebruikelijk, kwam evenmin veel voor. Slechts een enkele keer werd het bovenste hakkebord door een kleine figuur of buste afgesloten. Het centrale motief middenboven werd minder benadrukt en vormde veeleer één geheel met het omringende ornament. In de Republiek werden alleen de motieven van de Lodewijk XIV-stijl, waarvan de beeldhouwers via ornamentprenten kennis namen, overgenomen en in het bestaande stramien ingepast. Helaas ontbreken juist uit het eerste kwart van de achttiende eeuw ontwerptekeningen voor de nieuwe schepen van de Admiraliteit op de Maze. Ander werk zoals het koorhek van de Rotterdamse Laurenskerk toont echter aan dat Van Douwe zich het ornament van de Lodewijk XIV-stijl verder eigen maakte en men mag aannemen dat hij dit ook in het beeldwerk aan 's lands schepen nader uitwerkte.
Na de dood van zijn vader in 1735 nam Willem van Douwe de leiding van het beeldhouwersatelier over. Een tweetal gesigneerde tekeningen voor beeldwerk aan een admiraliteitsjacht (afb. 46) en een poon geven, tezamen met een aantal gesigneerde tekeningen van VOC-schepen,[21] een verdere uitwerking van het door zijn vader opgestelde schema in een strakke, vaak wat saaie Lodewijk XIV-stijl te zien.
Nieuw is in deze jaren slechts de vorm van de spiegel bij de grote schepen, die zich onder invloed van de Engelse scheepsbouwers ontwikkelde tot een halfronde vorm, waarbinnen het beeldwerk geconcentreerd bleef. Voor de jaren dertig, waarin bovengenoemde tekeningen ge-

61 Een gevleugelde draak prijkt voorop dit ontwerp van Francois van Douwe. Het kluisgat wordt geaccentueerd door een dolfijn.



45 Op de spiegel van de *Rotterdam* van 1703, ontworpen door Francois van Douwe deden de nieuwe motieven van de Lodewijk-xiv stijl voor het eerst hun intrede.

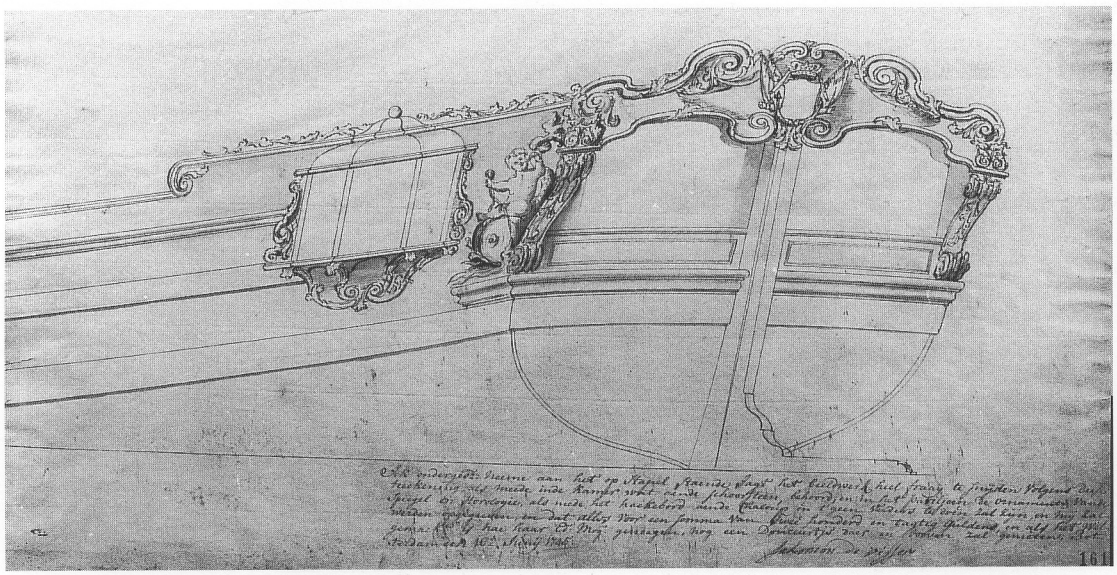


46 Ontwerp van Willem van Douwe voor een jacht van de Admiraliteit op de Maze, vermoedelijk uit 1731.

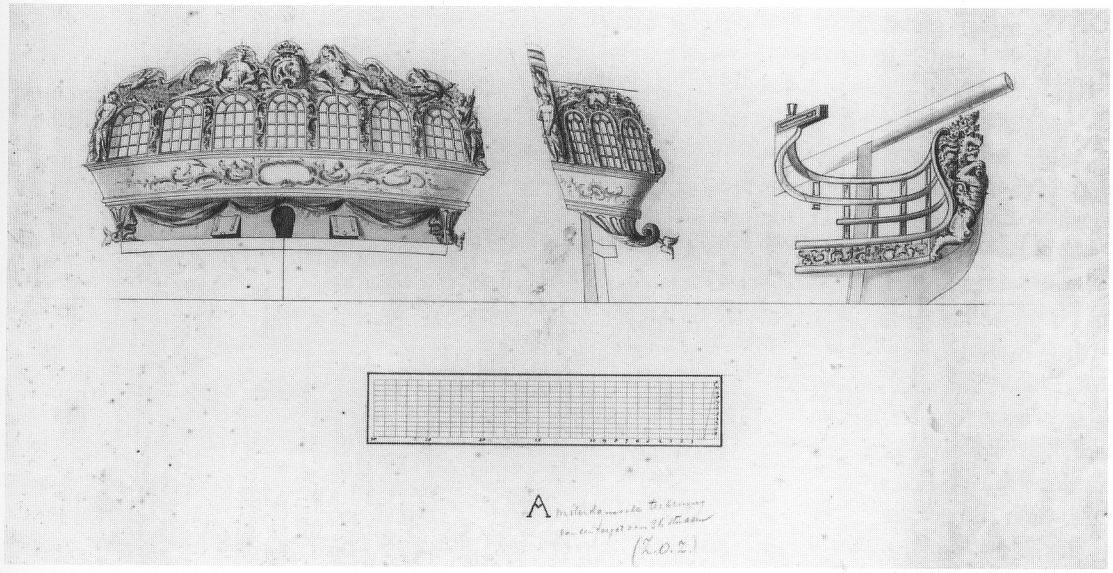
dateerd moeten worden, is het gebruikte ornament vrij ouderwets. In de decoratieve kunst was op dat moment een nieuwe impuls vanuit Vlaanderen voelbaar, waarbij het ornament steeds vloeiender, rijkere vormen ging aannemen.[22] Misschien was onvrede met het wat gedateerde ornament, dat Willem van Douwe op hun schepen aanbracht, één van de redenen voor de admiraliteitsraad de levering van het beeldwerk voortaan openbaar aan te besteden. Feit is dat de ontwerpen voor het admiraliteitsjacht, dat na Willem van Douwe's vertrek gebouwd werd, juist die nieuwe vormen tonen (afb. 47). Voor dit nieuwe jacht, dat in de zomer van 1745 van stapel liep, maakte Salomon de Visser het beeldwerk, dat nog wel symmetrisch was en de gebruikelijke Lodewijk XIV-motieven toonde, maar plastischer dan voorheen werd opgezet. Zoals hierboven reeds vermeld, werd het werk in deze jaren openbaar aanbesteed en werkten verschillende beeldhouwers aan 's lands schepen, waarvan verder geen afbeeldingen teruggevonden zijn.

Ontwerpen in rococo-stijl

Het ontwerp voor de *Castor* van 1758, waarvoor Balthasar Maystre het beeldwerk maakte, is de vroegst bewaarde tekening waarbij ornament in rococo-stijl aan de schepen van de Admiraliteit op de Maze te zien is (afb. 19). Weelderige, asymmetrische golf- en schelpmotieven bekronen deze spiegel, waarop ook de decoratie boven de ramen geheel is opgebouwd uit asymmetrisch geplaatste ranken. De tekening toont weinig overeenkomsten met het verdere werk van Balthasar Maystre,



47 Onderop dit ontwerp van Salomon de Visser voor het admiraliteitsjacht van 1745 is de overeenkomst te lezen, die hij voor dit werk sloot.

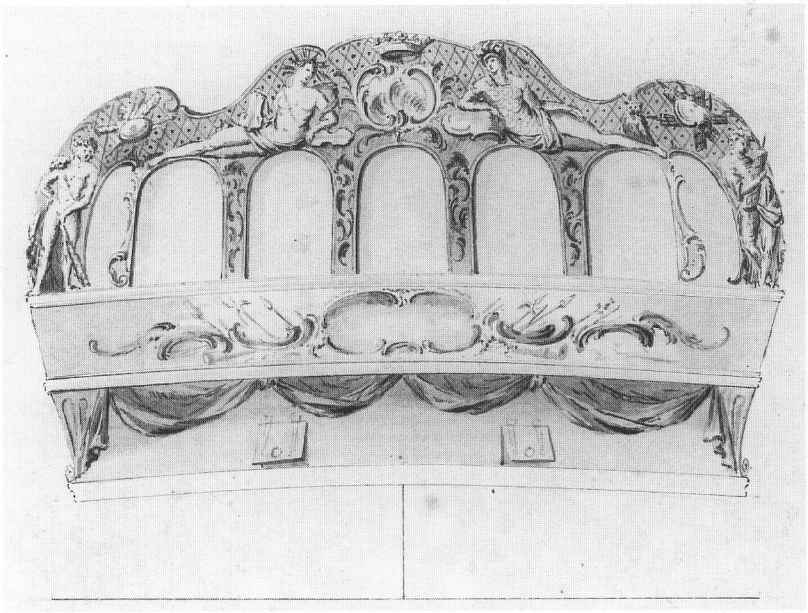


48 Ontwerp voor de *Mars* van 1763.

die in de hieropvolgende jaren niet alleen verantwoordelijk was voor de uitvoering van het beeldwerk, maar ook de ontwerpen ervoor leverde. Het feit dat het ontwerp voor de *Castor* in het huisarchief van de Van Wassenaars bewaard bleef, zou erop kunnen wijzen dat vice-admiraal W. van Wassenaar bij de bouw van dit schip betrokken was en uit onvrede met de decoratie van 's lands schepen een hem bekende architect of beeldhouwer een ontwerp liet maken. Van alle oorlogsschepen die in deze jaren van stapel liepen en waarvoor steeds Balthasar Maystre het beeldwerk maakte – de *Pollux*, de *Zephyr*, de *Rotterdam*, het *Welvaren van 't land*, de *Mars* en de *Bellona* – is slechts voor de spiegel van de *Mars* een ontwerptekening teruggevonden (afb. 48). Deze tekening, die een rustige en lichte decoratie in rococo-stijl toont, mag zeker aan Maystre worden toegeschreven. Hoewel een aantal kleine details als het ornament tussen de ramen overeenkomsten met de *Castor* vertoont, getuigt met name de opeenstapeling van allerhande motieven (vlaggen, zeewezens, menselijke figuren) van een andere opzet.
Stadhouder Willem v en zijn adviseur op het gebied van maritieme zaken, vice-admiraal W. van Wassenaar hadden in deze jaren nogal wat aan te merken op de decoratie van de Rotterdamse oorlogsschepen. Hun kritische opmerkingen komen onverbloemd naar voren in een brief die Van Wassenaar op 13 juni 1767 aan de secretaris van de admiraliteitsraad Van der Heym schreef: 'waar daar schoon tot de Zeylagie & andere qualiteyten van een Schip niet eygentlijk iets dede maar door de grootste hoop menschen onkundig in 't metier Een Schip wierd geoordeeld mooy te zijn en wel te leggen als fraaij galjoen, galderijen & Spiegel hadde 't scheen ook dat den vorst di uyterlijkheden der Schepen aan de Maas welke reeds had gezien, niet zeer cierlijk vond'.[23] Van Wassenaar had de stadhouder verteld dat men sinds enige jaren 'netter en mooyer Beeldwerk had bij 't Collegie van Amsterdam' en zich ingespannen – 'het oog ook wel willende voldaan zijn' – voor de decoratie van het op stapel staande fregat van 36 stukken, de latere *Thetis*, adequate ontwerptekeningen te verkrijgen.
Van Wassenaar bemoeide zich al in een vroeg stadium met de bouw van dit schip. In eerste instantie maakte hij zich zorgen over de indeling en de afmetingen van het vaartuig en vroeg hij zijn neef hem uit Friesland een teke-

ning van 's Lands Fregat *Prins Willem de Vijfde* te bezorgen. In een brief van 23 augustus 1766 schreef Van Wassenaar hem: 'ik kan niet ontkennen mijne begeerte om sulks eens te zien, in hoeverre het zal eenige gelijkheyt hebben met de mal en Teekening van den Baas van Swijndregt waarover onze Consideratien aan Haar Edele Mogenden hebben gegeven'.[24] Hij maakte zich met name zorgen over de inwendige verdelingen van het schip gezien de verschillen tussen de 'lastdragende schepen van de Maatschappije en der Scheepen van oorloge'. Van Wassenaar's verwijzing naar het verschil tussen de handelsschepen van de VOC en de oorlogsschepen van de admiraliteit kan in verband gebracht worden met de recente aanstelling van Pieter van Zwijndrecht, gewezen scheepstimmerman van de kamer Rotterdam van de VOC, tot meester scheepstimmerman bij de Admiraliteit op de Maze. De *Thetis* was het eerste schip dat onder Van Zwijndrecht's leiding op de admiraliteitswerf gebouwd werd en men mag uit bovenstaande zinnen zeker opmaken dat niet iedereen overtuigd was van de capaciteiten van de nieuwe man. In hoeverre de maten en verdelingen van het Friese schip *Prins Willem de Vijfde* van invloed zijn geweest op de bouw van de *Thetis*, doet hier niet ter zake. De totstandkoming van de decoratie daarentegen wel.

Ook hierbij blijkt Van Wassenaar daadwerkelijk het voortouw te hebben genomen. Erop uit de *Thetis* van zo fraai mogelijk beeldwerk te voorzien, nam hij op zich hiervoor een goed ontwerp in handen te krijgen.[25] Na elf ontwerpen van particuliere beeldhouwers verworpen te hebben – 'alsoo gansch niet voldoende' – had hij op de admiraliteitswerf in Amsterdam tekeningen voor het nieuwe fregat laten maken. Deze tekeningen had hij eerst aan luitenant-admiraal Lijnslager laten zien, die het volkomen met zijn voorkeur voor de Amsterdamse ontwerpen eens was, mits de maten werden aangepast. Dat deze niet klopten, had te maken met de argwaan van de Amsterdamse Admiraliteit. Baas en beeldhouwer daar hadden 'chimerique ideen' gehad en zich zorgen gemaakt of Van Wassenaar op deze wijze het een of ander te weten trachtte te komen over de twee fregatten, die men in Amsterdam op dat moment onder handen had. Een projekt waarover zij 'extra geheijm' deden. Een duidelijker bewijs, voor de wijze waarop de verschillende admiraliteiten langs elkaar heen werkten, is nauwelijks denkbaar! Om hun argwaan weg te nemen had Van Wassenaar nu maar om een algemeen ontwerp voor een fregat van 36 stukken, 140 voet lang en 37 voet breed gevraagd. Op 13 juni 1767 werden drie tekeningen – 'Eene groote door mij gemerkt bij de maat schaal met een A en twee kleynder B en C waarvan B had konnen te rug houden alsoo hutten verbeeld en de Thetis geen heeft' – vergezeld van twee oude gescheurde tekeningen – 'om des te meer te toonen Beeldwerk wel gemaakt zeer wel kan aan een Schip worden gebragt' – door Van Wassenaar naar secretaris Van der Heym gezonden. Zij werden in de raadsvergadering van 16 juni behandeld en aanvaard. Besloten werd 's lands beeldhouwer Balthasar Maystre onder toezicht van de meester scheepstimmerman een nieuwe tekening te doen maken 'na de wijse van teekening A' en deze wederom ter beoordeling aan Van Wassenaar voor te leggen. Toen hij Maystre's

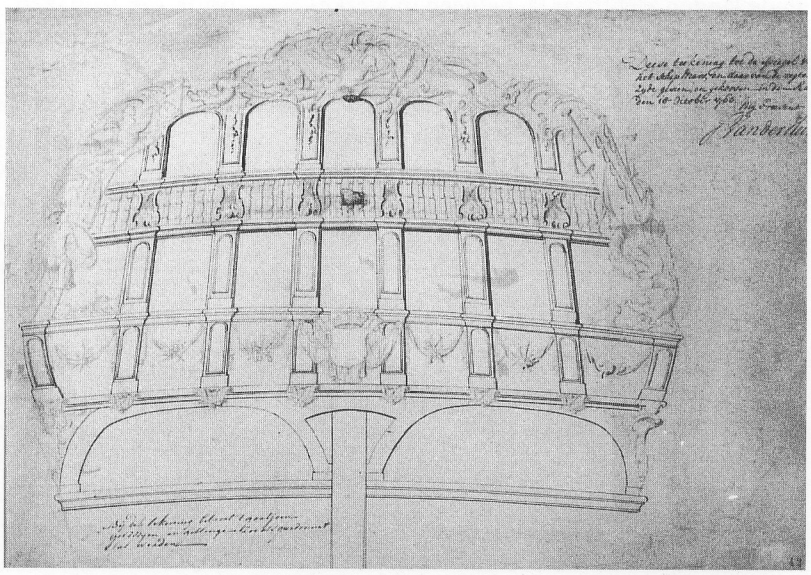


49 Amsterdamse tekening van een fregat van 36 stukken; wellicht de door vice-admiraal Van Wassenaar bemachtigde tekening voor de *Thetis* van 1767.

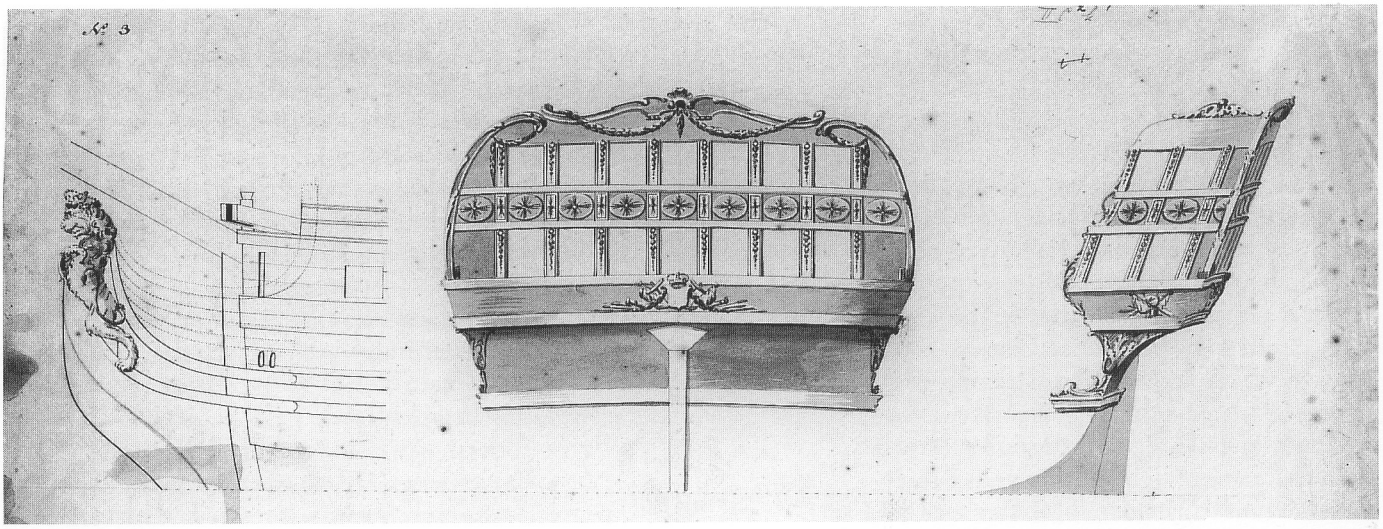
schets onder ogen kreeg, bracht Van Wassenaar met een paar streepjes nog enkele kleine verbeteringen aan. Met name de verhouding tussen bogen en ramen beviel hem nog niet helemaal. Voor het overige vond hij alles in proportie en 'zeer wel gedaan'. Hij sprak in zijn begeleidende brief de hoop uit dat 'meester Mester nu deze Tekening soo bij Haar Ed Mogenden word geapprobeerd zal konnen net en wel in het hout brengen om een groot oog te geven aan de uijterlijkheden van de Thetis'. Hoewel de *Thetis* reeds lang geleden is vergaan, is het wellicht mogelijk een beeld van haar decoratie te krijgen. In de collectie technische tekeningen in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bevinden zich twee sterk verwante tekeningen (afb. 49 en 50), waarvan de grootste, evenals de door Van Wassenaar verstrekte tekening onder de maatschaal gemerkt is met de letter A en het opschrift 'Amsterdamsche tekening van een fregat van 36 stukken' draagt. Het betreft een ontwerp voor een spiegel met zeven ramen, een zijgalerij en een galjoen in weelderige rococo-stijl, die gezien de overeenkomsten met zijn overig werk aan de sinds 1728 op de Amsterdamse admiraliteitswerf werkzame Willem Lodewijk van Gendt mag worden toegeschreven. De tweede tekening is zonder twijfel naar de eerste gemaakt, doch toont een spiegel die slechts vijf ramen telt en minder breed is dan het gebruikte voorbeeld. De overeenkomsten tussen beide spiegels zijn wat ornament en figuratieve elementen betreft zo groot, dat hier slechts van een directe ontlening sprake kan zijn. Alle aanpassingen in de decoratieve elementen duiden op een kleiner beschikbaar oppervlak. Zou dit de tekening van Maystre naar het door Van Wassenaar ingebrachte voorbeeld kunnen zijn? Indien dit de gebruikte tekeningen voor de *Thetis* zouden zijn, is Van Wassenaar's kritiek op Maystre's eerdere werk hieruit ten dele af te lezen. Vergeleken met de *Mars* (afb. 48) ontbreekt een opeenstapeling van allerlei losse elementen en is een veel evenwichtiger vlakverdeling te constateren.
Het feit dat Maystre in de hieropvolgende jaren alle opdrachten voor beeldhouwwerk aan 's lands schepen zou krijgen, wijst erop dat men in elk geval tevreden was met de uitvoering van het beeldwerk aan de *Thetis*. Volgende opdrachten, zoals het ontwerp voor de *Arend* in 1769 (afb. 21), tonen een rustige, evenwichtig opgebouwde spiegeldecoratie, waarbij het accent op de hoeken en het middelste gedeelte van het bovenste hakkebord ligt. Een opbouw, die zich in de komende jaren zou handhaven, waarbij de figuratieve elementen steeds verder werden verdrongen en het beeldwerk in toenemende mate binnen een gladde ononderbroken omtrekslijn bleef.

Overgangsstijl

Met Maystre's ontwerp voor het snijwerk aan het binnenjacht voor de stadhouder in 1771 (afb. 57 en 58) zouden nieuwe, klassiek geïnspireerde motieven op de schepen hun intree doen. Temidden van ranken, aan elkaar tegengestelde krullen en rocaille motieven verschenen op het paviljoen van het stadhouderlijk jacht strakke festoenen en geometrische figuren, typerend voor de overgangsstijl tussen rococo en neoclassicisme. Nieuwe inspiratie vond Maystre wellicht in het in 1768 in Stockholm uitgegeven werk van F.H. Chapman, getiteld *Architectura Navalis Mercatoria*.[26]



50 Deze tekening is zonder twijfel naar de vorige afbeelding gemaakt en was wellicht bestemd voor de *Thetis* van 1767.



Chapman, die enkele jaren als scheepstimmerman in Engeland werkte alvorens via Holland en Frankrijk naar Zweden terug te keren, gaf in dit werk een overzicht van de belangrijkste scheepstypen van dat moment. Opbouw en indeling van de schepen, die bij de diverse Europese naties in gebruik waren, stond daarbij voorop, doch ook aan de decoratie werd aandacht besteed. Vermoedelijk heeft Chapman de decoratie van de door hem afgebeelde schepen zelf ontworpen, daar er in zijn boek geen onderscheid tussen de spiegels van de verschillende landen zichtbaar is, hetgeen in werkelijkheid wel degelijk het geval was. Het beeldwerk, dat op zijn gravures te zien is, toont zowel een zeer weelderige rococo stijl als de vrij sobere geometrische motieven, die bij Maystre vanaf de jaren zeventig in gebruik waren (afb. 51). Maystre's ontwerpen uit deze jaren, bijvoorbeeld voor de *Prins Frederik* van 1779 en de *Cortenaer* van 1781 tonen een verdergaande verstrakking en verwerking van de neoclassicistische vormentaal (afb. 52). Opvallend is dat omstreeks 1780 de staatshouten geen belangrijk decoratief onderdeel van de spiegel meer vormden. De hoekmannen en trofeeën, die hier vroeger steeds een plaats kregen, verdwenen nu en werden vervangen door eenvoudig bladwerk. Alleen op de wulfbalk, op de vlakken tussen en naast de ramen en direct onder de afsluitende lijst was nu nog ruimte voor decoratief beeldhouwwerk.

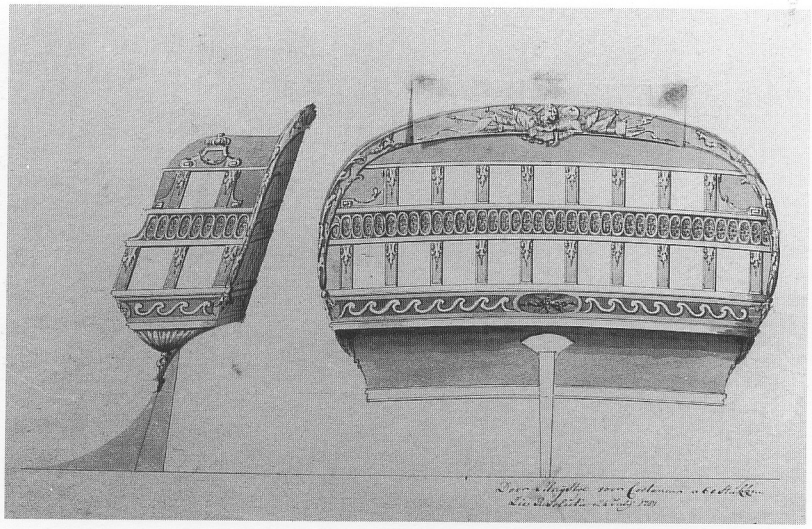
Ontwerpen in neoclassicistische stijl

Uit Frankrijk, waar de nieuwe neoclassicistische stijl alom ingang had gevonden, kwamen nu nieuwe impulsen. Secretaris Van der Heym liet in dit land zelfs twee tekeningen voor een spiegel en een galjoen maken, die op 4 maart 1777 bij de stukken van de admiraliteit gedeponeerd werden om 'bij gelegentheydt' gebruik van te maken.[27] In maart 1782 waren het wellicht niet diezelfde tekeningen doch zeker Franse voorbeelden, die Maystre inspireerden bij zijn ontwerpen voor de *Centaurus* en de *Pollux* (afb. 53 en 38). Bij beide schepen is een volledig in neoclassicistische stijl uitgevoerde decoratie zichtbaar, die zeer Frans aandoet. Het is denkbaar dat een tekening van een galjoen, spiegel en zijgalerij uit de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam door Maystre gebruikt werd. Op deze tekening (afb. 54), die ofwel in Frankrijk vervaardigd is, ofwel naar een Frans voorbeeld gemaakt is, staan zowel Amsterdamse als Franse maten aangegeven. Bij vergelijking met het ontwerp voor de *Centaurus* vallen de overeenkomsten in de afwerking van de omtrekslijst, het ornament tussen alsmede de omlijsting van

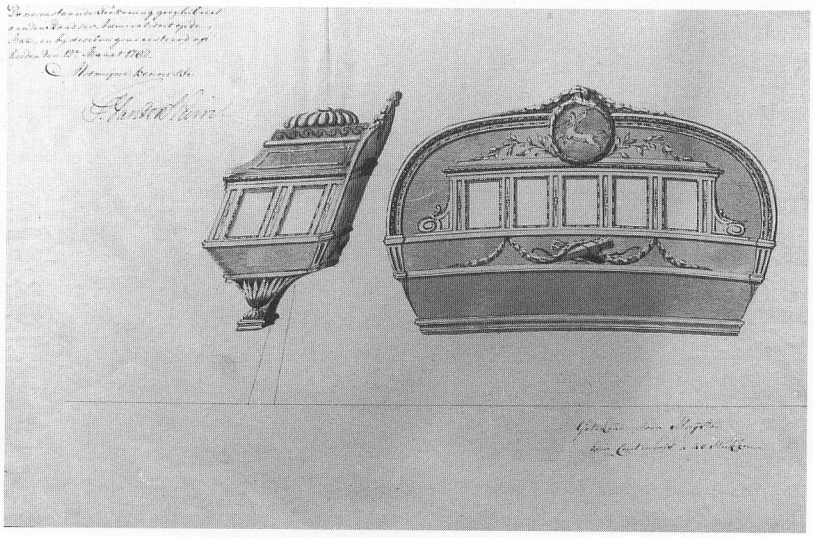
51 De sobere geometrische motieven, die Maystre rond 1775/80 gebruikte, zijn op dit ontwerp voor galjoen, spiegel en zijgalerij van een onbekend oorlogsschip goed te onderscheiden.

de ramen en het centraal geplaatste medaillon direct op. Bij het ontwerp voor de *Pollux* zijn de ontleningen minder direct, hoewel ook daar in de omtrekslijst en het centrale medaillon overeenkomsten zijn aan te wijzen. Beide tekeningen tonen ook dezelfde vlakverdeling als het als mogelijk voorbeeld geïdentificeerde exemplaar.

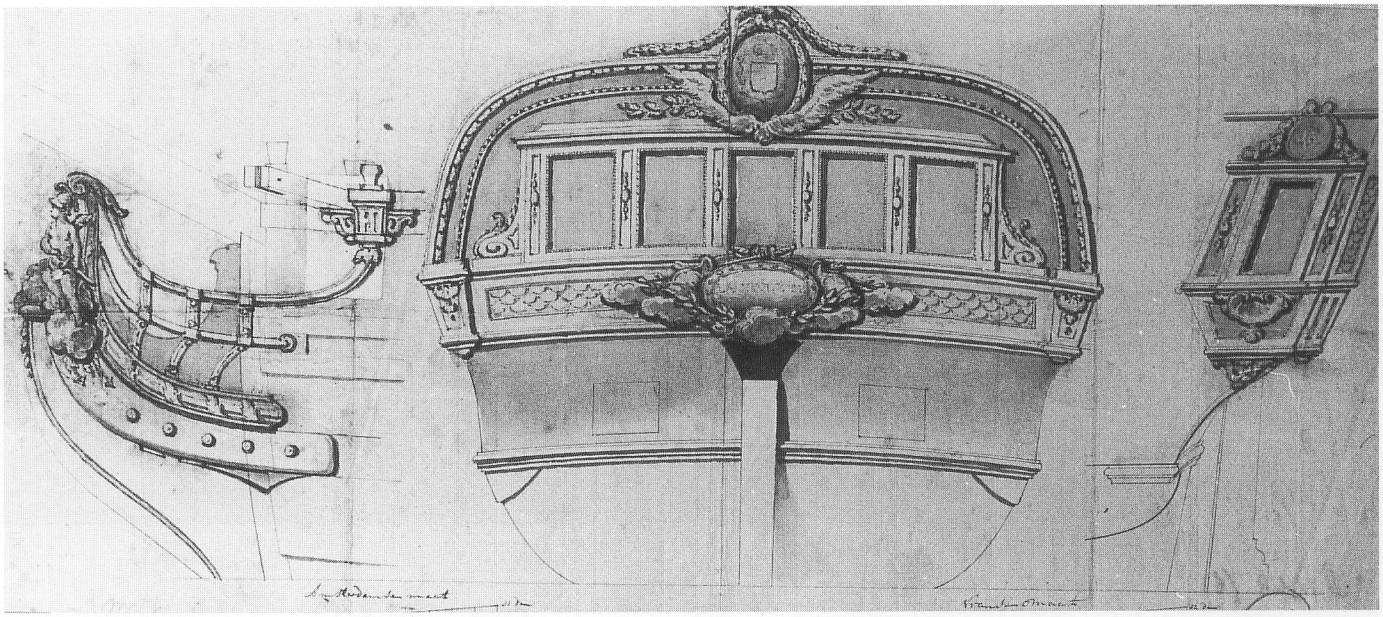
Het uitbreken van de Vierde Engelse Oorlog in 1780 zorgde voor grote problemen bij de Admiraliteit op de Maze. De verwaarlozing van 's lands zeemacht had dermate ernstige proporties aangenomen, dat nu in hoog tempo zowel op de admiraliteitswerf als op nabijgelegen particuliere werven aan nieuwe vaartuigen gewerkt moest worden. Het atelier van Maystre kon onmogelijk al het beeldwerk voor deze schepen leveren. Meester beeldhouwer Johannes Keerbergen, wiens naam al eerder in de admiraliteitsrekeningen voorkomt wegens leverantie van hout, werd in maart 1783 ook bij de decoratie van de schepen betrokken. Wellicht spoorden de meester scheepstimmerman of de equipagemeester hem hiertoe aan. Eén van zijn eerste ontwerpen voor de Admiraliteit op de Maze, het ontwerp voor de *Delft* van 1783, is bewaard gebleven (afb. 34) en toont een decoratie die naast het gebruikelijke neoclassicistische ornament grote opvallende composities op wulfbalk en hakkebord bevat. De admiraliteitsraad was niet onverdeeld enthousiast.[28] Bij de *Delft* werd uitdrukkelijk gememoreerd er zorg voor te dragen 'dat het beeldwerk in het generaal en van de galderij in het bysonder niet te swaar valle'. Zeker vergeleken met Maystre's ontwerpen doet Keerbergen's ontwerp groots en zwaar aan. Maystre's kleinschalig ornament en bijna tweedimensionaal beeldwerk valt haast in het niet vergeleken met Keerbergen's werk uit deze jaren, dat doet denken aan de groots opgezette spiegeldecoraties van weleer. Was de tendens naar groter, opvallender beeldwerk reeds bij de *Delft* te zien, Keerbergen's latere composities, zoals zijn ontwerp voor de *Staaten Generaal* van 1788 (afb. 39) zouden deze lijn voortzetten en zich ook niet langer door de omtrekslijst laten inperken. De daaruit voortvloeiende technische problemen kwamen al eerder ter sprake. Ook Maystre bleef opdrachten van de admiraliteit krijgen. Hij kreeg bijvoorbeeld in 1789 de belangrijke opdracht voor het beeldwerk aan het nieuwe binnenjacht van de admiraliteitsraad,[29] terwijl in 1790 en 1792 ook het beeldwerk voor de *Princesse Frederica Louisa Wilhelmina* en de *Prins Frederik* bij hem werd aanbesteed. Voor alle schepen uit deze jaren, met uitzondering van de *Prins Frederik* maakten steeds beide beeldhouwers ontwerptekeningen, waaruit de raad een keuze deed.



52 Ontwerp van Balthasar Maystre voor de *Cortenaer*, door de admiraliteitsraad op 24 juli 1781 aanvaard.



53 Geheel in neoclassicistische stijl uitgevoerd ontwerp voor de *Centaurus* van 1782.



54 Tekening van galjoen, spiegel en zijgalerij naar een Frans voorbeeld, dat wellicht als inspiratie voor het ontwerp voor de *Centaurus* diende.

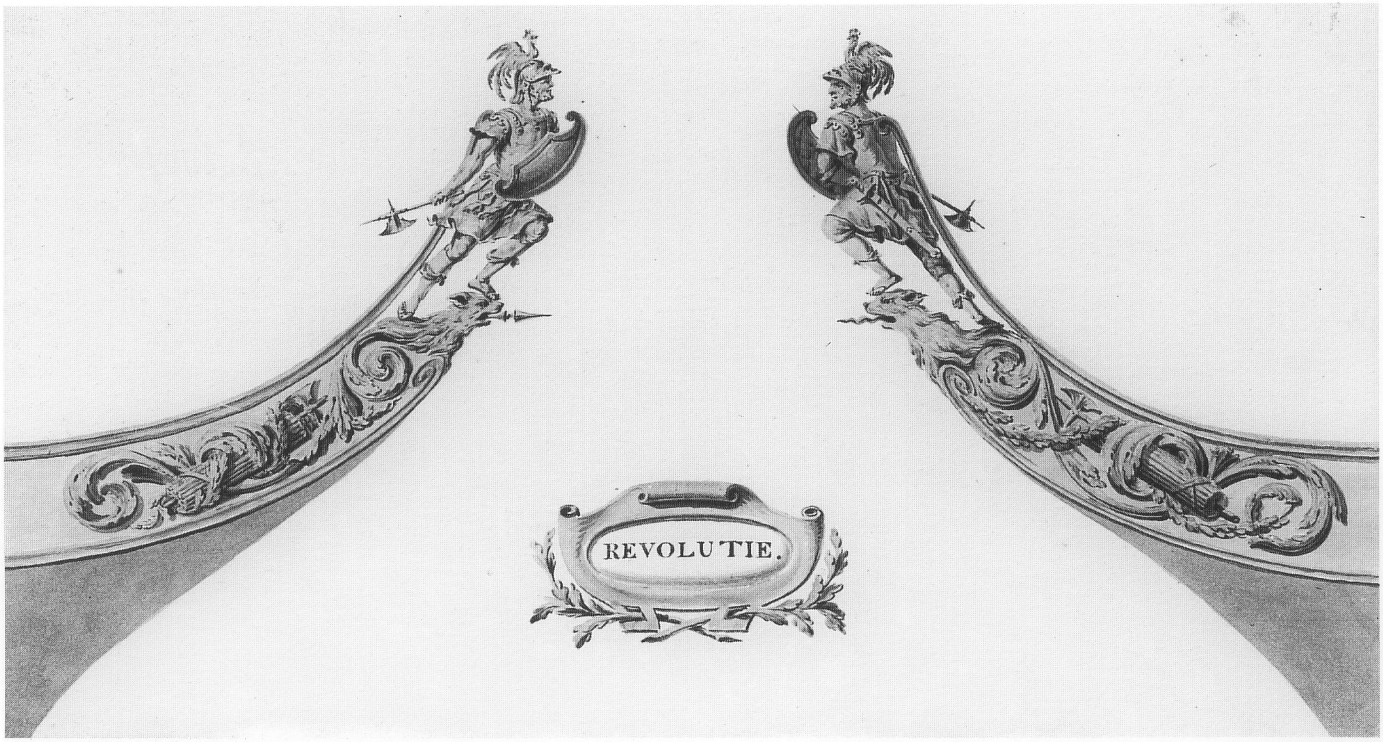
De Franse tijd

Op 27 februari 1795 werden de vijf admiraliteiten ontbonden. De hele vloot kwam nu onder leiding van het Comité tot de zaken der Marine te staan, een college bestaande uit één en twintig personen. De leiding over de scheepsbouw op de werven in Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen, Harlingen en Hoorn werd toevertrouwd aan Pieter Glavimans, gewezen meester scheepstimmerman van de Admiraliteit op de Maze, die met de nodige voortvarendheid aan de slag ging. Een onderzoek naar samenstelling en stand van zaken bij de zeemacht en maritieme etablissementen bracht aan het licht dat de verschillende werven in goede staat verkeerden, doch de conditie van de schepen veel te wensen overliet. Tussen 1795 en 1813 werd aan de Nederlandse oorlogsvloot dan ook veel geld gespendeerd. Op alle werven werd druk gewerkt. In Rotterdam ging men in eerste instantie met de vertrouwde medewerkers door. De rekeningen van de Raad van Marine (1796 - 1805) geven aan dat Balthasar Maystre en zijn zoon Evert, die sinds 1781 met zijn vader samenwerkte, alle opdrachten voor het beeldwerk bleven uitvoeren.[30] Samen ontvingen zij tussen 1796 en 1800 *f* 6435 wegens beeldhouwwerk aan oorlogsschepen. Balthasar Maystre kreeg op 21 december 1799, na 44 jaar werk aan 's lands vloot op 70-jarige leeftijd zelfs een vaste aanstelling als opzichter over het beeldwerk. Gezien zijn vergevorderde leeftijd mag men aannemen dat het leeuwendeel van de werkzaamheden in deze jaren door zoon Evert werd uitgevoerd en dat Balthasar Maystre al enige tijd alleen nog toezicht uitoefende. Deze gedachte wordt bevestigd door een viertal ontwerpen van Evert Maystre in de collectie technische tekeningen in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.[31] De ontwerpen voor het boegbeeld van de *Revolutie* van 1798 en de spiegel en zijgalerij van vermoedelijk de *Pieter Paulus* van 1799 (afb. 55 en 56) zijn goede voorbeelden van de flamboyante wijze waarop Evert in de voetsporen van zijn vader trad. Helaas zouden dit de laatste ontwerpen voor oorlogsschepen van zijn hand zijn. Evert Maystre overleed vijf maanden later in november 1799.

Johannes Keerbergen werd in hetzelfde jaar bij de decoratie van het fregat *Phoenix* weer ingezet en zal in de jaren na het overlijden van

80 Spiegel en zijkant van het zeer gedetailleerde model van een jacht van de keurvorst van de Palts.

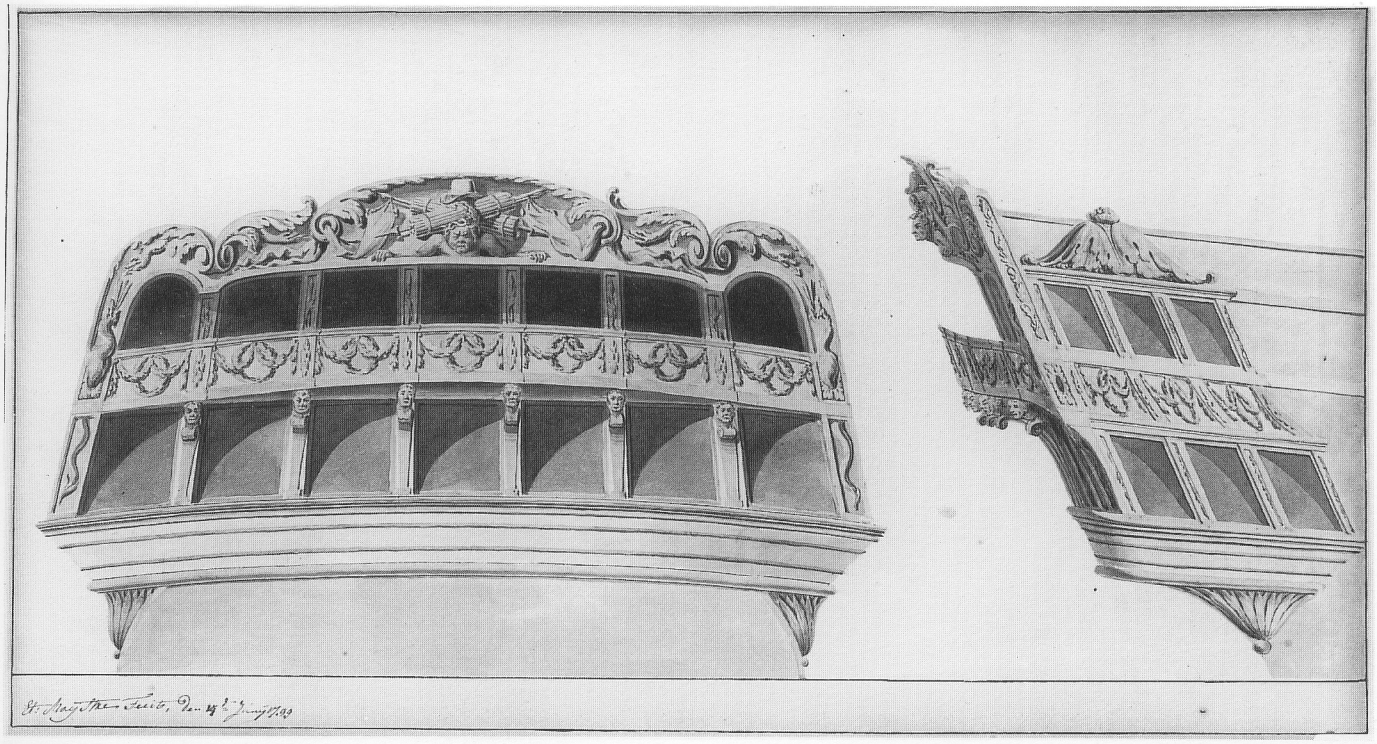




55 Evert Maystre maakte dit flamboyante ontwerp voor het boegbeeld van de *Revolutie* van 1798.

Evert Maystre vermoedelijk alle opdrachten voor beeldhouwwerk op de Rotterdamse werf op zijn vertrouwde wijze hebben uitgevoerd, hoewel hiervoor tot nu toe nog geen archivalische ondersteuning werd gevonden. Deze werkzaamheden behelsden niet alleen het beeldwerk aan de schepen, die daadwerkelijk in Rotterdam werden gebouwd. Ook voor elders gebouwde schepen ging de opdracht voor het beeldwerk soms naar Rotterdam. Voor de *Haay* en de *Krocodil* bijvoorbeeld, twee schoeners die in 1803 in Vlissingen van stapel liepen. Ook de decoratie van het fregat *Aurora* in hetzelfde jaar liep via de Rotterdamse werf.[32] Glavimans kreeg op 18 februari opdracht om 'ten tijde wanneer men het Beeldwerk gaat maken, de nodige ordres te stellen, dat degene, die met het doen vervaardigen van het beeldwerk bij dat Departement is belast, zich naar Vlissingen begeve en het voors. Beeldhouwwerk aldaar onder zijn opzicht te doen aanmaken'.

Na bijna twee eeuwen onafhankelijkheid van de verschillende admiraliteiten werd in deze periode duidelijk naar centralisatie gestreefd. Ook op het gebied van de decoratie van de oorlogsvloot is dit merkbaar. Een resolutie van 13 oktober 1800 bepaalde dat niemand meer modelmakers, tekenaars en andere kunstwerkers op de diverse scheepstimmerwerven in dienst mocht nemen.[33] Niet alleen waren op het Departement van Marine de kwaliteiten van al deze lieden onbekend, ook veroorzaakte het inhuren ervan onnodige kosten. Alle benodigde tekeningen en modellen konden immers ook bij het Departement van Constructie onder het toezicht van constructeur-generaal Glavimans gemaakt worden. Vanaf welke datum de ontwerpen voor het beeldwerk daadwerkelijk centraal verstrekt werden, is nog onduidelijk. Feit is dat op 11 september 1806 Johannes Keerbergen met terugwerkende kracht werd aangesteld tot 'Beeldhouder, Tekenaar en Boetseerder bij het Bureau van Constructie in Den Haag' op een daggeld van *f* 3.10.0, 'de week gerekend op zeven dage'. Vele schepen



op werven in het hele land zullen vanaf die datum beeldwerk naar zijn ontwerpen gekregen hebben. Een groot aantal tekeningen, verspreid over verschillende collecties in ons land, getuigen van Keerbergen's activiteiten die tot ver in de negentiende eeuw doorgingen. Nader onderzoek zal een goed licht op de decoratie van de vloot tijdens het Koninkrijk Holland en de eerste jaren van het bewind van koning Willem I kunnen werpen.
Bij het beeldwerk aan de oorlogsschepen blijken gedurende de hele besproken periode zowel aanzien als functionaliteit belangrijk geweest te zijn. De gekozen decoratieve motieven volgden steeds de stilistische ontwikkelingen op de voet. Zij benadrukten het karakter van het oorlogsschip en dienden niet in de laatste plaats om 'derzelver Sterck en Wreedheid uit te drucken'. De onafhankelijkheid van de verschillende admiraliteiten, die hier en daar ter sprake kwam, was zeker ook op decoratief gebied aanwijsbaar. Met name bij de admiraliteit van Amsterdam lijkt men, wanneer men de woorden van vice-admiraal Van Wassenaar moet geloven, voorop gelopen te hebben. De wijze van aanbesteding en uitvoering van het beeldwerk, alsmede de kosten ervan zullen elkaar daarentegen niet erg ontlopen hebben.

56 Vermoedelijk is dit ontwerp door Evert Maystre op 14 juni 1799 gemaakt voor het oorlogsschip de *Pieter Paulus*.



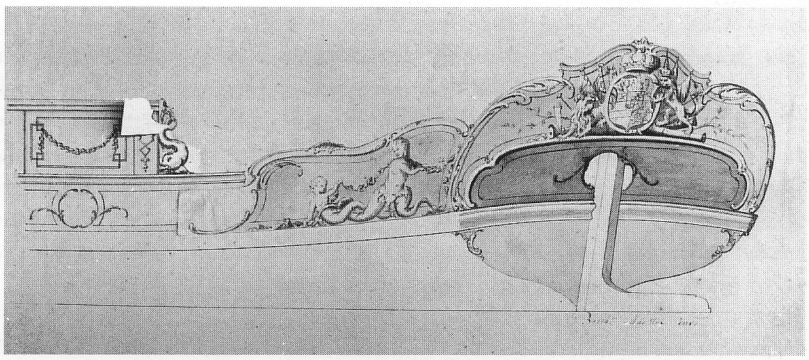
81 Op het roer van dit model is een uit het water kruipende krokodil aangebracht. Een motief dat twee eeuwen lang bij aanzienlijke jachten populariteit genoot.

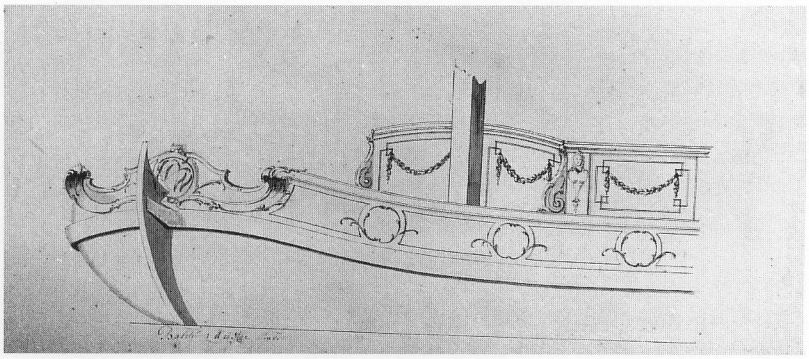
De waterwéreld word door scheepskonst dus gebouwt Statenjachten, stadsjachten en speelvaartuigen

Naast de grote oorlogs- en compagniesschepen werden op de scheepswerven in de Republiek der Verenigde Nederlanden ook kleinere vaartuigen gebouwd. De admiraliteiten, de VOC en WIC, de kleinere rederijen, particulieren, maar ook verschillende overheidscolleges en stadsbesturen lieten schepen bouwen én – afhankelijk van het te besteden budget – versieren. In sommige gevallen was hierbij sprake van uitgebreid beeldwerk, waarover langdurig gedelibereerd werd en waarvoor verschillende ontwerpen de revue passeerden. In andere gevallen beperkte de decoratie zich tot enkele losse onderdelen, een fraai hakkebord of versierde roerkop dan wel een vrolijke beschildering. Deze laatste groep komt in het volgende hoofdstuk uitvoerig aan de orde. Hier zal worden ingegaan op de categorie schepen die met veelal verguld beeldwerk, passend bij de functie van het schip en als totaalpakket ontworpen, werd verfraaid: de statenjachten, de stadsjachten en de particuliere speelvaartuigen.

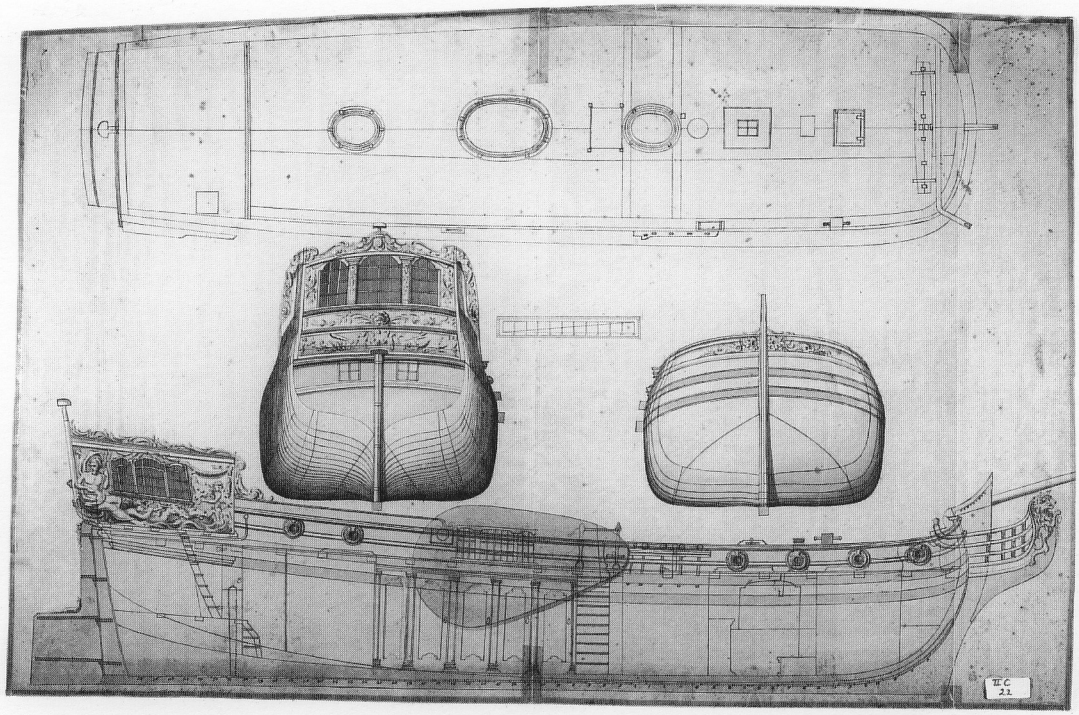
Statenjachten

De verschillende admiraliteitscolleges, de VOC en de WIC gebruikten vanaf de vroege zeventiende eeuw binnen- en buitenjachten om vertrekkende en binnenlopende schepen te bezoeken, controles uit te voeren, afgevaardigden naar vergaderingen elders in den lande te vervoeren en contacten te onderhouden. De verschillende Staten, de stemhebbende steden en een aantal overheidscolleges lieten om dezelfde redenen dergelijke jachten bouwen en – om niet voor elkaar onder te doen – rijkelijk versieren. Ook de verschillende stadhouders gebruikten dergelijke jachten. Een binnen- of trekjacht was geen normale platbodem trekschuit, zoals de schepen die geregelde vaarten tussen diverse steden en dorpen onderhielden. Het kon wel degelijk gejaagd worden, maar was verder gebouwd als een jacht (afb. 57 en 58). Vaak hadden deze vaartuigen ook nog een mast en plaats voor een aantal riemen aan weerszijden van de boeg. Bij de buitenjachten ging het om zeewaardige paviljoenjachten met een platte spiegel en een ruim passagiersverblijf (paviljoen of tent genaamd). Dit type wordt in de literatuur 'statenjachten' genoemd (zie afb. 59).
De steeds zeer rijke decoratie concentreerde zich bij de statenjachten op de spiegel, de tent



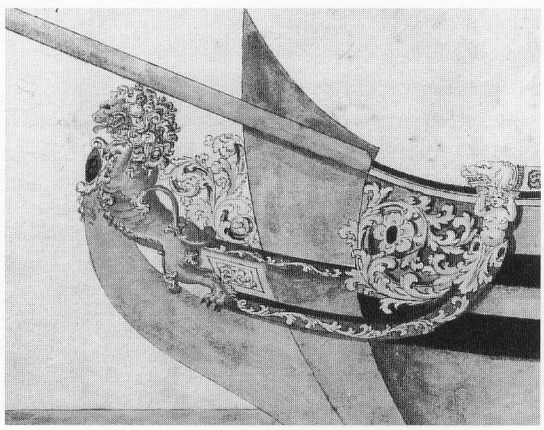


57 en 58 Twee tekeningen van Balthasar Maystre voor een jacht voor stadhouder Willem V uit 1771 vormen tezamen een goed voorbeeld van een achttiende-eeuws binnenjacht.

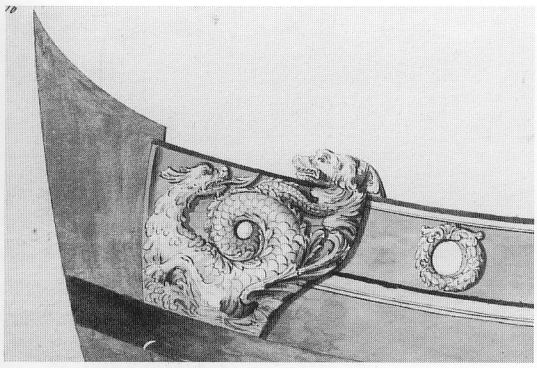


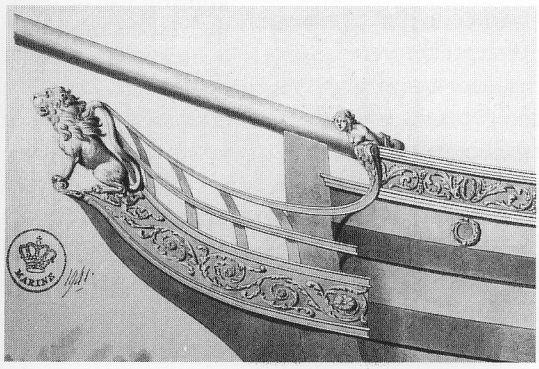
59 Een ontwerp van Cornelis Huyser uit 1778 voor een achttiende-eeuws buitenjacht en zijn decoratie.

en de boeg. Maar ook de boorden en het interieur werden in de regel versierd. Net als bij de grote oorlogsschepen bestond de decoratie vooral uit houtsnijwerk door beeldhouwers gemaakt en vervolgens geverfd en verguld. Vooral de boegversiering was bij deze schepen uitbundig. Hier kwamen naast de bekende leeuw al vroeg ook andere dieren en figuren voor, bijna altijd omringd door uitgebreid lofwerk (afb. 60) of kleinere bijfiguren, zoals Neptunus gezeten op een schelp en omgeven door tritonen, een jager gevolgd door zijn honden en groepen op schelpen blazende meerminnen. Een ontwerp van Francois van Douwe voor een dergelijk jacht (afb. 61) toont op de boeg een mythologisch dier, half leeuw, half draak met een schild tussen zijn klauwen. Zoals op deze afbeelding duidelijk zichtbaar is, werd bij deze groep jachten ook om de kluis (het gat waardoor het ankertouw liep) snijwerk aangebracht. Soms vormde dit één geheel met de versiering van de kraanbalk zoals op afbeelding 62. Hier slingert een draak zich om het kluisgat, terwijl hij zijn tong als het ware naar de hondekop op het einde van de kraanbalk uitsteekt. Drakefiguren, Medusakoppen maar vooral dolfijnen, zoals op afbeelding 61 versierden het kluisgat in de late zeventiende en achttiende eeuw. Het einde van de kraanbalk kon behalve door hondekoppen ook door vrouwenfiguurtjes, bij voor-



60 Boeg van een voc-jacht uit het eerste kwart van de achttiende eeuw met een leeuw omgeven door lofwerk. De hondekop op de kraanbalk wordt gedragen door een herm.



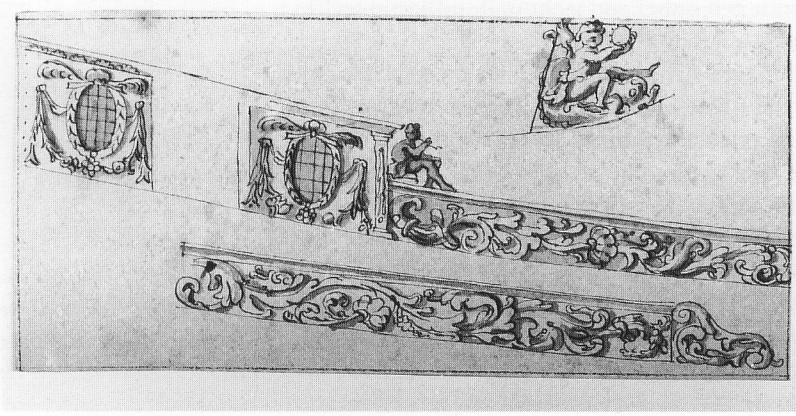


keur wulpse dames met ontblote boezem, geaccentueerd worden (afb. 63). Langs de boorden en om de vensters en geschutspoorten werden ranken, lofwerk en stijlgebonden ornamenten aangebracht, hier en daar verlevendigd met putti en dolfijntjes (afb. 64).
Aan de zijden van de tent en op de spiegel keken evenals bij de oorlogsschepen reeksen zeewezens, dolfijnen, zee- en stroomgoden op de golven neer. Af en toe vergezeld door minder maritieme figuren als de godin van de liefde Venus, staande op een door zwanen getrokken schelp en de god van de handel Mercurius, vergezeld van allerhande handelswaar. Niet alleen de zijkant van de tent werd uitbundig versierd, ook de bovenrand kon een extra accent krijgen. Soms treft men hier zelfs ineengestrengelde zeeslangen of dolfijnen aan, zoals goed te zien op afbeelding 73. Een restant van dergelijk snijwerk is in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam te bewonderen (afb. 65). Afbeelding 66 geeft een goed idee van de weelderige decoratie op de zijkant van een laat zeventiende-eeuws jacht van de Admiraliteit op de Maze. Deze schets, die op stilistische gronden aan beeldhouwer Francois van Douwe mag worden toegeschreven, toont een geheel met lofwerk, putti en festoenen versierde zijkant, waarin een stroomgod (de Maas ?) met aan zijn voeten een dolfijn als hoekman is opgenomen. Het boord aan de linkerzijde van het raam, waarboven het wapen met de gekruiste ankers van de admiraliteit zichtbaar is, wordt eveneens afgesloten door een dolfijn, ditmaal bereden door een putto.
Op dergelijke jachten kregen natuurlijk ook andere categorieën scheepssier als roerkoppen en mastwortels alle aandacht. Een schitterend voorbeeld van een roerkop is te zien op een tekening van Willem van Douwe. Hier wordt het roer op opvallende wijze bekroond door een met krijgstrofeeën omringde leeuw, die in zijn klauwen het wapen van de Admiraliteit op de Maze draagt (afb. 67). Dergelijke versierselen werden echter nooit los besteld. Het beeldwerk aan al deze vaartuigen werd als 'totaalpakket' aanbesteed.
Uiteraard diende de decoratie van deze jachten betrekking te hebben op de eigenaar en op de functie van het schip. Dit verklaart ook waarom het jacht, dat in 1792 ten behoeve van stadhouder Willem v van de Westindische Compagnie werd aangekocht, onmiddellijk van al zijn beeldwerk werd ontdaan. Dit had immers betrekking op de Westindische handel en was daardoor totaal ongeschikt voor een

62 Detail van een boeg met een uitzonderlijke kluisversiering.

63 Detail van de boeg van het adviesjacht de *Arend* uit 1797 met op de kraanbalk een vrouwenfiguurtje.

64 Zeventiende-eeuwse schetsen voor een boordversiering.





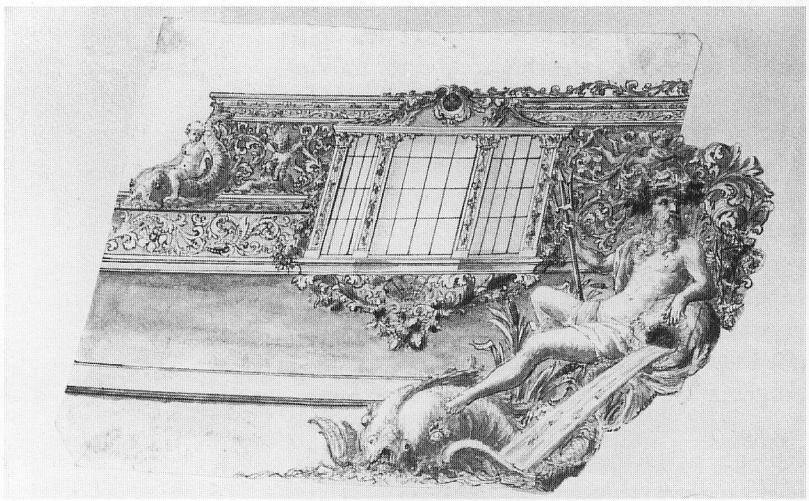
65 Twee dooreengestrengelde dolfijnen, waarschijnlijk afkomstig van de tentdecoratie van een achttiende-eeuws jacht.

stadhouderlijk jacht.[1] Alle statenjachten hadden een sterk representatief karakter en werden bij gelegenheid aan belangrijke bezoekers uit het buitenland ter beschikking gesteld.[2] Zo reisde de groothertog van Florence, Cosimo de Medici, in december 1667 met het jacht van de Staten van Holland door de Republiek en werd hem bij zijn tweede bezoek aan ons land het trekjacht van de stad Amsterdam in bruikleen gegeven. Ook privé-gebruik door de bewindvoerders werd van tijd tot tijd toegestaan. Transport over land was immers moeizaam en ongemakkelijk. Een goed net van verharde wegen ontbrak. Modderige karresporen en rulle zandwegen zorgden, zeker in voor- en najaar, voor veel vertragingen en ongemak. De beste manier van reizen in de Republiek was nu eenmaal over het goed vertakte waternet. Van deze groep dienstvaartuigen zijn vele afbeeldingen te vinden. Regelmatig zijn zij op schilderijen, tekeningen en prenten te onderscheiden. Tevens zijn van deze jachten in verschillende collecties ontwerptekeningen bewaard, die nogmaals benadrukken dat voor deze categorie schepen een rijke versiering gebruikelijk was. Bijvoorbeeld drie tekeningen voor een onbekend jacht in de collectie technische tekeningen in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam (afb. 68, 69 en 70) waarop twee grote hoekmannen, Neptunus en Mars voorstellend, omringd door krijgsattributen, lofwerk en ranken de zijkanten van het jacht domineren. Op de spiegel zijn vooral bladmotieven en festoenen te zien, middenboven bekroond door twee op schelpen blazende zeewezens ter weerszijden van de Hollandse leeuw en twee gekruiste ankers. Opvallend is de rijke versiering van het roerblad; een onderdeel waar bij de jachten veel aandacht aan werd besteed.

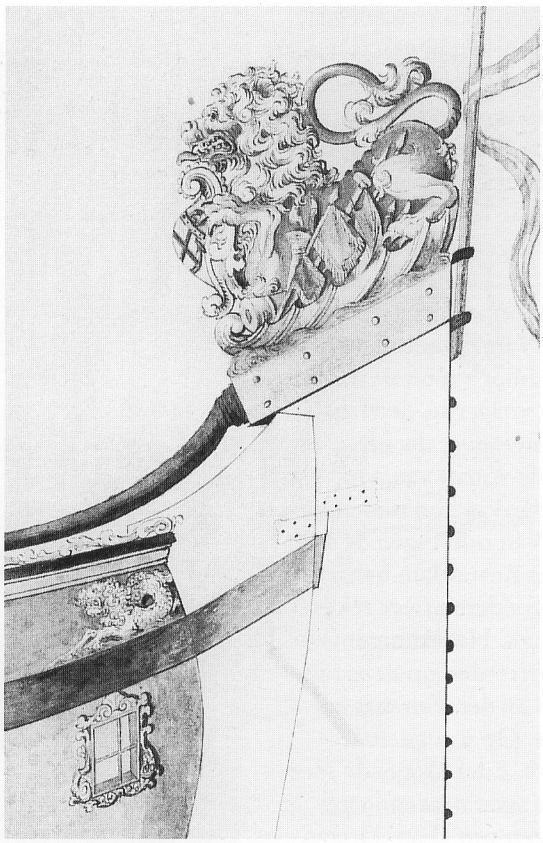
Beeldhouwers

Steekproeven in de archieven van verschillende colleges van Staat en van stedelijke overheden tonen aan dat de ontwerptekeningen voor dergelijke jachten nu eens door beeldhouwers, dan weer door architecten gemaakt werden. Hiervoor werd in tegenstelling tot de in het vorig hoofdstuk geschetste gang van zaken gewoon betaald. De prijs voor een uit twee tekeningen (één zijaanzicht en één spiegelaanzicht) bestaand ontwerp bedroeg gemiddeld *f* 25. Bij het verlenen van een opdracht werden natuurlijk ook werktekeningen voor ateliergebruik gemaakt. Hierop gaf men maten en verhoudingen nauwkeurig aan. Het merendeel van deze tekeningen is na gebruik vermoedelijk weggegooid; dergelijke uitgewerkte exemplaren zijn schaars. De tekening in de collectie van het Algemeen Rijksarchief in Den Haag, die een verregaand uitgewerkt ontwerp voor een meermin toont, is dan ook uitzonderlijk

66 Zijkant van een statenjacht met een stroomgod omgeven door dolfijnen, putti en lofwerk, circa 1700. Vermoedelijk een ontwerp van Francois van Douwe.



(afb. 71). Zonder twijfel is deze schets voor de boeg van een vaartuig bestemd geweest. Heel nauwkeurig is aangegeven welke dikte het hout op de verschillende plaatsen moest hebben en welke verhoudingen de beeldhouwer na moest streven.
Uit de archivalia komt ook naar voren dat dergelijk snijwerk niet door één groep in scheepsdecoratie gespecialiseerde beeldhouwers vervaardigd werd. In principe kon elke meester beeldhouwer zich hiermee bezighouden, al was er tussen de ene en de andere beeldhouwer natuurlijk wel sprake van prijs- en kwaliteitsverschillen. Alle beeldhouwers, die in de stukken genoemd worden, maakten eveneens snijwerk aan kerkelijk meubilair, rouwwapens, rijtuigen, meubels, interieurs, lijsten, uithangborden en wat dies meer zij. Na het afleggen van hun meesterproef en toetreding tot het lokale gilde bleven zij zonder uitzondering met alle facetten van hun vak bezig. Dit in tegenstelling tot de gang van zaken in de Zuidelijke Nederlanden waar in de loop van de achttiende eeuw een scheiding ontstond tussen de beeldhouwers, die grote sieraden bijvoorbeeld aan orgels, altaren en schepen maakten en degenen die zich toelegden op het fijnere werk aan meubels, schoorstenen en wandbetimmeringen.[3]
In de Republiek was van een dergelijk onderscheid geen sprake. Wel bestond er een scheiding tussen de beeldhouwers die in steen werkten en degenen, die zich op hout concentreerden. Deze scheiding kwam ook in de gilden tot uiting. In sommige steden hadden de beeldhouwers in hout een eigen gilde, bijvoorbeeld Den Haag; in andere steden behoorden allen tot het Lucasgilde, maar verschilden de meesterproeven, onder meer in Rotterdam en Amsterdam. Sommige beeldhouwers, zoals de Rotterdammers Francois van Douwe en Johannes Keerbergen bekwaamden zich op beide terreinen en legden dan ook twee proeven af. De biografieën van de belangrijkste beeldhouwers, die in dit boek genoemd worden, zijn opgenomen in bijlage 1 en bevestigen het hierboven geschetste beeld. In de praktijk richtten de opdrachtgevers zich ófwel tot de bekwaamste beeldhouwer in hun woonplaats ófwel tot een door de scheepstimmerman aanbevolen beeldhouwer. De strenge gildebepalingen stonden anderen niet toe dergelijk snijwerk te maken. Slechts zeer eenvoudige versieringen konden door de scheepstimmerlieden zelf worden aangebracht. Pas na de opheffing van de gilden in de Franse tijd kon iedereen op dit gebied zijn gang gaan.

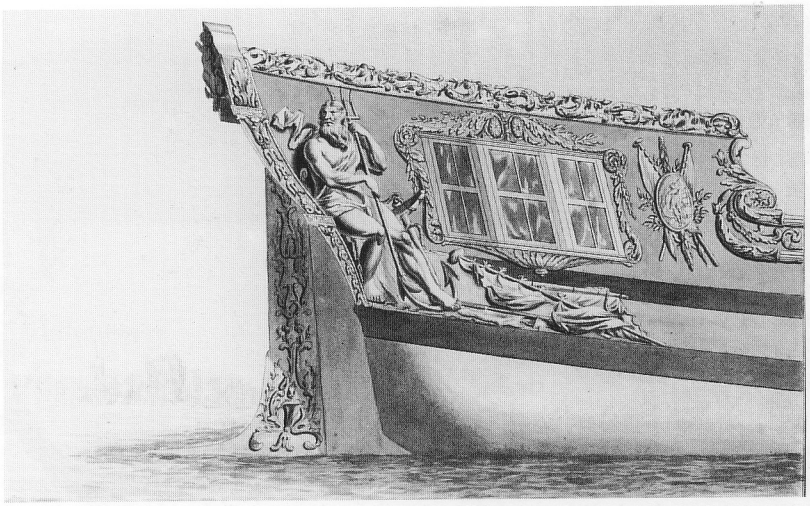


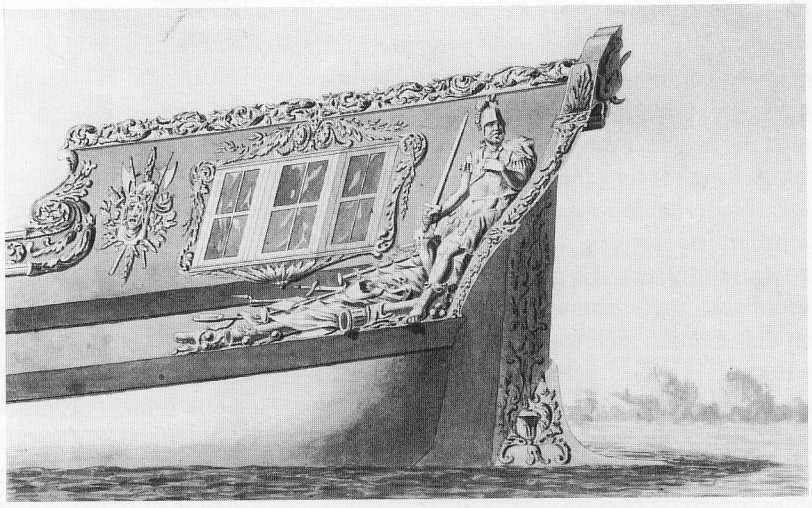
67 Krijgshaftige leeuw met het wapen van de admiraliteit omgeven door krijgsattributen als roerkop op een tekening van Willem van Douwe circa 1730.

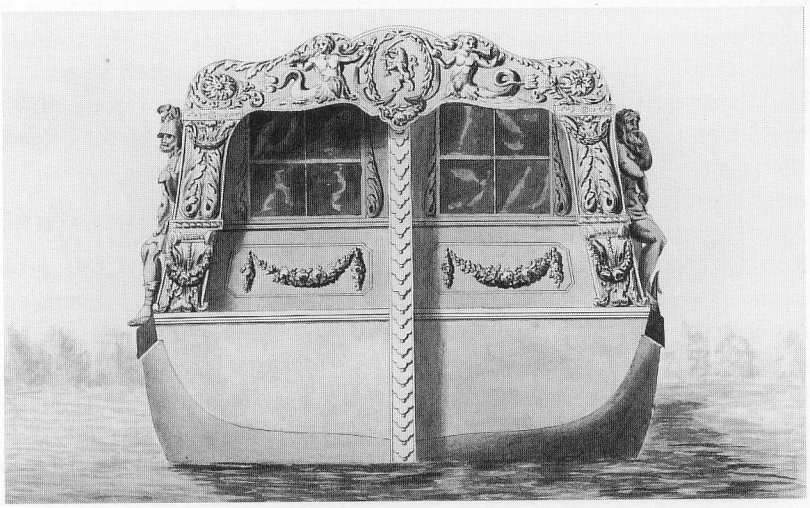
Jachten van overheidscolleges

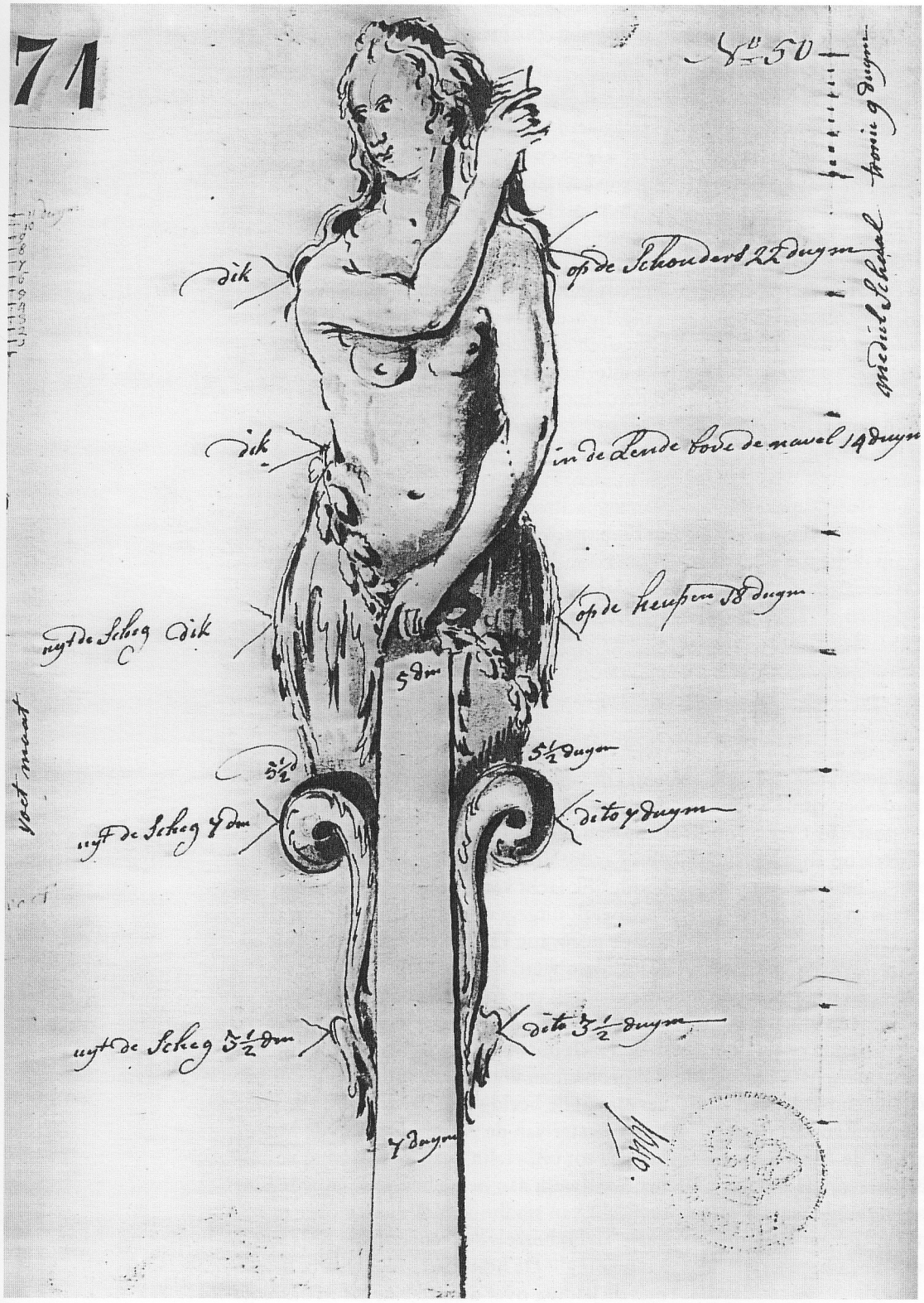
Een aantal belangrijke statenjachten werd gebouwd op de scheepstimmerwerf van de familie Van Zwijndrecht in Rotterdam, zoals het nieuwe jacht voor de Nassause Domeinraad (het college dat het onroerend goed van de stadhouder beheerde) in 1739/40[4] en dat voor de Staten van Utrecht in 1758/60.[5] Reeds vanaf 1665 hadden de Heren Gecomitteerden van de

Staten van Utrecht de beschikking over een jacht, waarvan voor het verrichten van 's lands zaken gebruik gemaakt kon worden. Al spoedig deed zich de behoefte aan een tweede schip voelen en tot aan de Franse tijd had men in deze provincie de beschikking over een groot en een klein jacht, die regelmatig door nieuwe exemplaren vervangen werden. Boeiend is vooral de gang van zaken rond het nieuwe binnenjacht van 1758/60, dat in Rotterdam op de werf van de firma Van Zwijndrecht gebouwd werd en in november 1760 van stapel liep. Naarmate de bouw vorderde, deed zich de noodzaak voor besluiten over decoratie en inrichting te nemen. In de zomer van 1760 was men hier volop mee bezig. Via hun tussenpersoon Mattheus van der Ven ontvingen de opdrachtgevers op 8 juli uit Rotterdam behalve een lijst van meubilaire goederen twee tekeningen voor het beeldwerk. Het commentaar van de Heren Gecommitteerden op deze ontwerpen is niet bekend, Van der Ven was er echter niet gelukkig mee. Op 9 augustus schreef hij het volgende[6]: 'Edel Mogende Heeren, om dat die 2 teekeningen naar mijn gedagten niet naart genoegen van UEd. Mogende souden sijn, name ik de vrijhijt er een ander te laaten maake op de voet maat. En ik heb de vrijhijt gebruykt om die aan haar Edel Mogende te senden met eenen Versteeg, steenbackers baas, soo ik wel heb, woonende te Zuylen. Vorders had ik aan gemelden Versteeg gesegt, dat ik die teekening had laaten maaken en aan haar Edel Mogende toe sont buyten weeten van den scheepmaakers baase Pieter van Swijndregt en Zoon'. Hij verzoekt de heren bij gebruikmaking van de nieuwe ontwerpen deze in Utrecht te laten copiëren en aan Van Zwijndrecht te presenteren als in Utrecht op hun orders gemaakt! Klaarblijkelijk bestonden er nauwe zakelijke banden tussen Van der Ven en Van Zwijndrecht en achtte de eerste het raadzaam de laatste niet voor het hoofd te stoten. Welke ontwerpen ook gekozen mochten worden, haast was wel geboden: 'want wij anders naar den beeldhouwer sullen wagten, dat het jagt op den gestelden tijt niet sal konnen klaar sijn'. Wat zou het interessant zijn deze









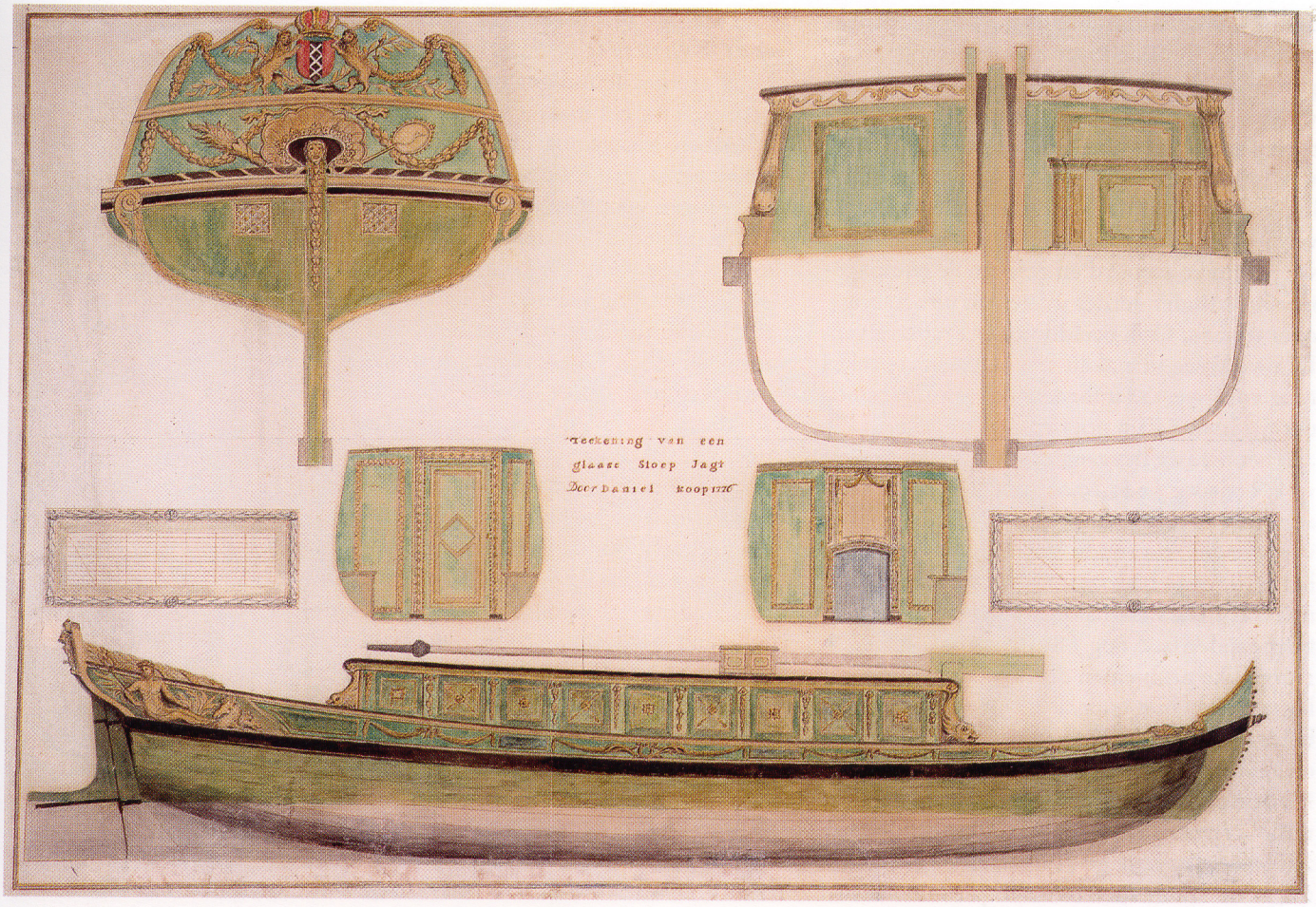
68, 69 en 70 Drie ontwerpen voor een onbekend statenjacht uit het einde van de achttiende eeuw met Mars en Neptunus als hoekmannen. De uitgebreide decoratie van het roerblad is uitzonderlijk.

71 Op deze werktekening voor een boegbeeld van een meermin zijn alle gegevens, die voor de beeldhouwer van belang waren, terug te vinden.

tekeningen naast elkaar te kunnen leggen en te weten wie de concurrerende ontwerpers waren en aan wiens voorstellen de voorkeur werd gegeven.
Ook andere overheidscolleges bezaten jachten. Voor één van de jachten van de Staten van Holland is een ontwerptekening van de Rotterdamse beeldhouwer Balthasar Maystre in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bewaard gebleven (afb. 72). Het betreft hier een ontwerp voor een boegversiering te dateren rond 1775. Een rijke opeenstapeling van krijgstrofeeën (vlaggen, trommels, lansen, een kanon en een wapenuitrusting) accentueert de traditionele leeuw met een wapenschild tussen zijn poten. Temidden van de krijgsattributen is het wapen van de provincie Holland met haar spreuk 'Vigilate deo confidentes' te zien. De afwerking van de kluis met een Medusakop met kronkelende slangen en een hondekop op de kraanbalk voltooien de decoratie van de boeg van dit jacht, dat wellicht eveneens bij de firma Van Zwijndrecht gebouwd werd. Balthasar Maystre en Pieter van Zwijndrecht moeten elkaar via hun gezamenlijke werkzaamheden voor de Admiraliteit op de Maze zeer goed gekend hebben. In de archieven van de Staten van Holland zijn hiervoor nog geen aanwijzingen gevonden. Een ongedateerde begroting voor een nieuw jacht voert een post van *f* 1100 voor het snijden van het beeldwerk op en schatte het verven en vergulden 'met best fijn gout' op *f* 815, maar geeft geen details over de aanbesteding.[7]
Dit type jacht, waarvan er vele op de waterwegen in de Republiek en bij goed weer ook op de Zuiderzee en de Noordzee te vinden waren, werd tot ver in de negentiende eeuw gebruikt. De Nederlandse marine schafte het gebruik van deze dienstvaartuigen pas bij een bezuinigingsronde in 1843 af. Een met ornament overladen ontwerp van de Amsterdamse beeldhouwer J.H. van Blitterswijk is een aardig voorbeeld van een negentiende-eeuws exemplaar, dat zich echter niet meer kon meten met de jachten van weleer (afb. 73).

Stadhouderlijke jachten

Het neusje van de zalm op het gebied van scheepssier was het beeldwerk, dat aangebracht werd op de jachten van de stadhouders.[8] De ontwerpen voor deze jachten vormden een categorie apart. Zowel 's lands beeldhouwers als buitenstaanders maakten hiervoor ontwerpen, waarbij een uitgebreide decoratie met forse figuren temidden van ornament uit de betreffende periode gebruikelijk was. Krijgsfiguren, zeewezens, Neptunus met zijn bijfiguren en allerhande wapentuig werden niet alleen op spiegel en boeg, maar ook aan de zijden, langs de boorden en op de paviljoens aangebracht. Een aantal jachten toonde zeer rijke versieringen, zoals verderop ter sprake zal komen. Het betreft hier wederom twee soorten jachten: binnenjachten of trekjachten en buitenjachten van het type statenjachten, beide voor de verschillende stadhouders beheerd door de Admiraliteit op de Maze.
De prijzen voor het beeldwerk aan de stadhouderlijke jachten varieerden. Het snijwerk aan het jacht van stadhouder/koning Willem III kostte in 1693 *f* 643.19.0, terwijl voor het beeldwerk aan het stadhouderlijk jacht van 1750 maar liefst *f* 1254 werd uitgegeven. Dit lag ongeveer op hetzelfde niveau als de kosten van het beeldwerk aan het Rotterdamse admiraliteitsjacht van 1762. Deze beliepen *f* 1100. Voor het snijwerk aan het stadhouderlijk jacht van 1793 werd *f* 1400 aan het beeldwerk uitgegeven, eenzelfde bedrag als aan de decoratie van het trekjacht van de stad Rotterdam werd besteed. Dit laatste op een totaalbedrag van rond de *f* 7000. Gezien de sterke nadruk op een representatieve decoratie deden zich juist bij deze jachten van tijd tot tijd problemen voor bij de uitbetaling van het vervaardigde beeldwerk. Zo weigerde de equipagemeester van de Admiraliteit op de Maze in 1792 tot uitbetaling van de rekening voor het beeldwerk aan het geheel vernieuwde binnenjacht van stadhouder Willem V over te gaan 'alzoo hetzelve excedeerde de prijs van aanneming'.[9] De heer Van Hogendorp, belast met de leiding over dit project, gaf in de verga-

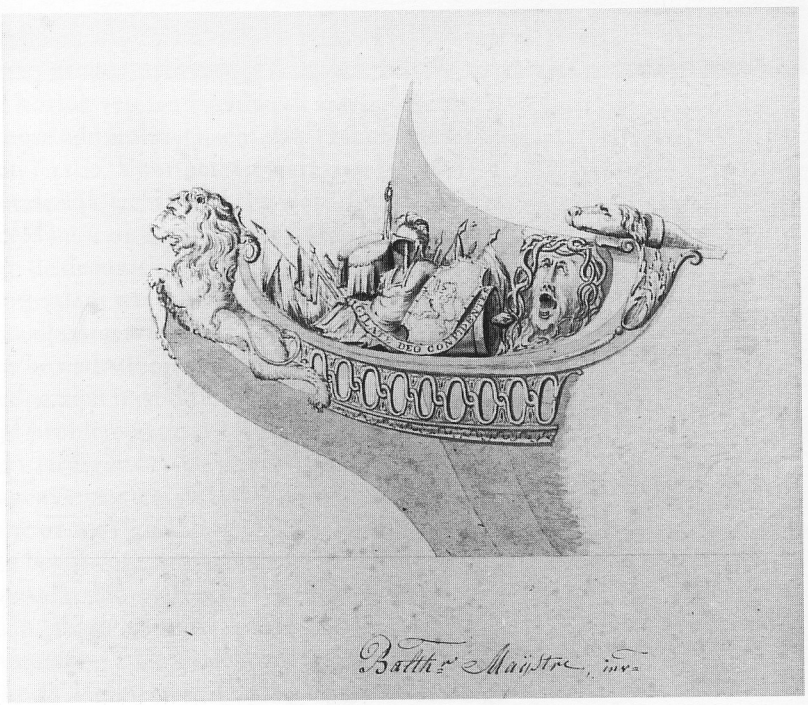


87 Dit geheel in tinten groen en goud uitgevoerde ontwerp van Daniel Koop voor een Amsterdams sloepjacht uit 1776 duidt wellicht op de toepassing van tot in de details uitgewerkte kleurenschema's.

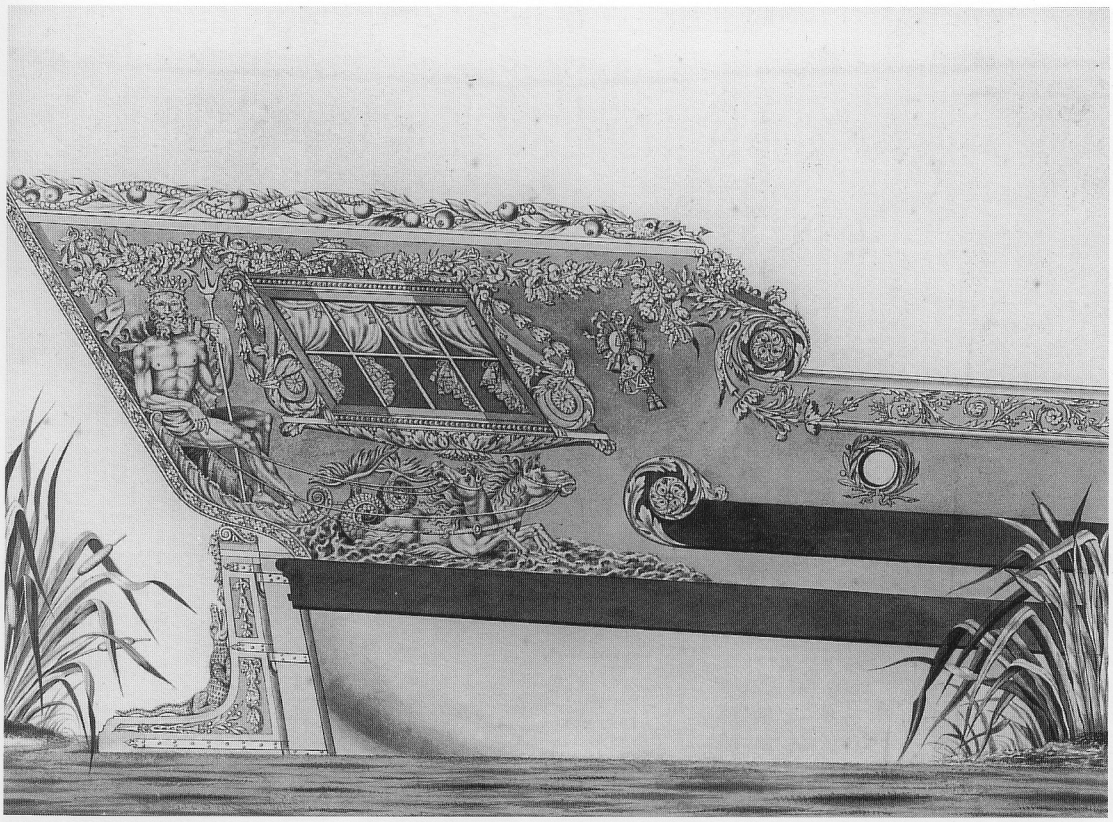
dering van de admiraliteitsraad toe dat het beeldwerk 'omslachtiger en uitvoeriger' was geworden dan op de oorspronkelijke ontwerptekening was aangegeven, maar stelde toch voor de rekening van meester beeldhouwer Johannes Keerbergen met *f* 1050 te betalen 'oordeelende dat zulks daar aan zeer wel verdient was'. De raad ging er slechts schoorvoetend mee accoord en gelastte de equipagemeester zonder verder uitstel tot uitbetaling over te gaan. Ook beeldhouwer Francois van Douwe kreeg te maken met een gekorte rekening voor werkzaamheden aan een stadhouderlijk jacht.[10] Zijn nota voor het beeldwerk aan het nieuwe bezaanjacht van Willem III uit 1693 bedroeg *f* 643.19.0, maar werd door de admiraliteit teruggebracht tot *f* 550. Overtuigd van zijn gelijk wendde Van Douwe zich voor het resterende bedrag tot de Nassause Domeinraad, die hem na ontvangst van een specificatie inderdaad nog *f* 80 deed toekomen. Dergelijke problemen deden zich bij de oorlogsschepen niet voor. Blijkbaar werd daarbij beter op overschrijdingen van het budget gelet en zelden opdracht voor extra werk gegeven. Bij de decoratie van de jachten betrokken 'externe' projectleiders zoals Van Hogendorp zullen eerder geneigd geweest zijn tot extra uitgaven dan de meester scheepstimmerman en de equipagemeester, die de leiding bij de bouw van de oorlogsschepen hadden. De gang van zaken bij de bouw van een stadhouderlijk jacht is goed te volgen bij een binnenjacht, dat ten behoeve van stadhouder Willem IV werd gemaakt.[11]

Een binnenjacht voor Willem IV

Op 5 november 1748 besloot de raad van de Admiraliteit op de Maze de Heren der Staten Generaal toestemming te vragen ten dienste van de prins van Oranje, nu erfstadhouder der Verenigde Provinciën een gaffel- en een trekjacht in gereedheid te mogen brengen en dit voor hem te mogen onderhouden, zoals dit door dit college ten dienste van Willem III eertijds was gedaan. Ook de stadhouder werd in dit aanbod gekend. Binnen veertien dagen was er antwoord. De Staten Generaal gingen ermee accoord een binnen- en een buitenjacht voor Willem IV te bouwen en de stadhouder bood aan het benodigde hout, alsmede de tekeningen tot het maken van een buitenjacht te schenken. Eind januari kreeg meester scheepstimmerman Van Zwijndrecht opdracht twee tekeningen voor het buitenjacht te maken, één met een hoog en één met een verzonken paviljoen. Tekeningen, die op 25 februari 1749 aan de raad getoond werden en op 4 maart de stadhouder bereikten. In de bouw zat echter niet veel schot. Gelukkig maar, want op 11 november hoorde men dat Zijne Hoogheid verklaard had 'voor eerst af te sien van een nieuw te maken buytenjagt, dog liever te willen gedient te zijn van een binnenjagt'. Wederom kreeg scheepstimmerman Van Zwijndracht opdracht zo snel mogelijk en deze keer met behulp van een bekwame architect of schilder een tekening te maken. Ook deze tekening werd aan de prins aangeboden en op 20 januari 1750 kwam het bericht dat Zijne Hoogheid de tekening had goedgekeurd, hoewel hij wat het beeldwerk betrof 'eenige remarques op het lofwerk voor en agter' had en



72 Deze rijke boegversiering werd rond 1775 door Balthasar Maystre ontworpen voor een jacht van de Staten van Holland.



73 Aardig voorbeeld van een overdadig versierd jacht uit de negentiende eeuw. Oude motieven als krokodillen op het roer, slangen op de tent en Neptunus met zijn zeepaarden bleven lange tijd gehandhaafd.

'de heer van Wassenaar hadde gedemandeert de nodige verandering daaromtrent te laten maken'. Willem, baron van Wassenaar (1712 - 1783), lid van de Raad van de Admiraliteit op de Maze en later vice-admiraal (1766) en luitenant-admiraal (1768) was de voornaamste adviseur van Willem IV en Willem V inzake maritieme aangelegenheden en als zodanig de aangewezen figuur om bij dit project de helpende hand te bieden. Op 9 juni bracht hij verslag uit. Met de nodige voortvarendheid had hij de Italiaanse beeldhouwer Agostino Carolini,[12] die in opdracht van de stadhouder werkzaam was in het Huis ten Bosch, een geheel nieuw model voor het beeldwerk laten maken. Van Wassenaar's advies aan de raad luidde nu dit ontwerp tegen een redelijke vergoeding over te nemen, doch de uitvoering, waarvoor Carolini *f* 5000 vroeg, aan een andere (goedkopere!) beeldhouwer te gunnen en hiervoor drie à vier bekwame beeldhouwers uit Den Haag en Rotterdam te benaderen. Zijn advies werd opgevolgd en de admiraliteitsraad verzocht Van Wassenaar de zaak verder af te handelen.
Op 18 augustus kwam de kwestie wederom in de vergadering van de admiraliteitsraad ter sprake. Een brief van Van Wassenaar, die 'eyndelijk op voorleden Saturdag na agt dagen de teekening van het Jagt van sijn hoogheyt, verandert, en na sijn Ed. genoegen gecorrigeert wederom hadde bekomen' werd nu voorgelezen. Van Wassenaar had de woensdag na ontvangst van de gecorrigeerde tekening meester scheepstimmerman Van Zwijndrecht en een door hem voorgedragen beeldhouwer ontboden en 'na alles aan den laatsten verthoont, en aengeweesen te hebben' hem drie à vier dagen de tijd gegeven om rijpelijk te overwegen, waarvoor hij ten minsten prijze het werk zou willen aannemen. Hem daarbij waarschuwend, dat een andere beeldhouwer eveneens zou inschrijven. De beeldhouwer in



kwestie was Jan Baptist van der Beke (zie bijlage 1) bij wie het werk voor *f* 900 werd aanbesteed, een bedrag wat Van Wassenaar 'voorquam matig te sijn na proportie van het werk'. Dat de uiteindelijke afrekening ruim *f* 350 hoger uit zou vallen dan de uitgebrachte offerte, wist hij toen nog niet! Betalingen aan Carolini wegens het gemaakte ontwerp komen in de admiraliteitsrekeningen niet voor. Vermoedelijk werden die kosten door de stadhouder gedragen.

De Domeinraad van Noord Holland besloot voor dit nieuwe jacht een jachthuis aan de rand van het Haagse Bosch bij de middelste bosbrug te bouwen,[13] waar vele inwoners van Den Haag het vaartuig bewonderd zullen hebben. Dat de stadhouderlijke jachten bekijks trokken, blijkt wel uit een advertentie in de 's Gravenhaegse Maendagse Courant van 15 december 1760: 'J. van Buuren, wonende in de Steur, op de hoek van de Molstraet, in 's Gravenhage, maakt bekend, als dat door hem is gemaekt een ARRE-SLEEDE, welkers weerga nooyt is gezien. Dezelve is uyt een stuk gemaakt, en met cierlijk Beelt- en SchilderWerck; verbeeldende het Buyten-Jagt van Sijn Doorl. Hoogh. den Heere Prince ErfStadhouder, enz. Verciert met 48 glaezen. Op bovengenoemde Arre-Sleede, welke te koop en dagelijks te zien is, staen 6 metaele stukjes Geschut en op de Boomen een Konst-Stuk, zijnde een Draek'. Een dergelijk pronkstuk zal rijdend door de besneeuwde Haagse straten zeker opzien gebaard hebben!

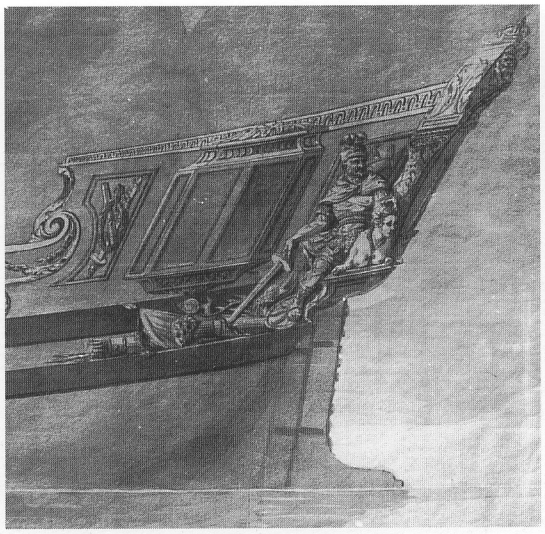
Niet altijd waren de stadhouderlijke jachten overdadig versierd. Een eenvoudiger voorbeeld is een ontwerp van Balthasar Maystre voor het stadhouderlijke trekjacht van 1771 (afb. 57 en 58). Het wapen van Willem V geflankeerd door leeuwen en krijgstrofeeën vormt tezamen met een tweetal nereïden op de zijkant de belangrijkste elementen. Bescheiden ornament op boord en paviljoen completeert de decoratie.

Het laatste stadhouderlijk jacht

In de loop der jaren werden meerdere jachten voor de stadhouders gebouwd. Het laatste exemplaar werd in 1792 aangeschaft.[14] In tegenstelling tot de gebruikelijke gang van zaken liet de admiraliteit deze keer geen nieuw jacht bouwen, doch kocht men een oud spiegeljacht van de Westindische Compagnie, dat aan haar nieuwe functie werd aangepast. Dat laatste hield in dat enkele wijzigingen in het interieur dienden te worden doorgevoerd, maar vooral dat het beeldwerk, dat een allegorie op de Westindische handel verbeeldde, totaal vervangen moest worden. Op 22 januari 1793 besprak de raad een aantal ontwerpen voor het nieuwe beeldwerk en besloot zij het werk bij Johannes Keerbergen aan te besteden voor de som van *f* 1400. Gegevens over het gekozen ontwerp zijn in de extract-resolutiën van de raad te vinden: 'dat daartoe zal worden gekozen het beeldwerk van het Paviljoen met de Syreen op het Staatshout, indien voorn. Beeldhouwer voor de goede Executie van dien instaat, anders met de Faam en het wapen van Zijne Doorluchtige Hoogheid'. Het hakkebord mocht maar twee ramen krijgen. Op het middelste vlak moest 'de bundel met zeven pijlen en van binnen een spiegel met een Horlogie' worden aangebracht. Mars en Neptunus met hun attributen dienden op de zijkanten geplaatst te worden, terwijl op het galjoen een triton moest pronken. Festoenen langs de schutgang en kransen om de geschutspoorten zag men graag op de zijkant van het schip. Deze uitvoerige beschrijving heeft tot identificatie van Keerbergen's tekeningen kunnen leiden. De in de collectie technische tekeningen in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bewaarde ontwerpen[15] dragen op de spiegel het wapen van de stadhouder, terwijl de datering '21 october 1792' achterop de tekeningen correspondeert met de archivalische gegevens. Op het zijaanzicht zijn Mars en een sirene duidelijk zichtbaar (afb. 74). Ook de festoenen langs de schutgang en de kransen om de geschutspoorten zijn op de tekeningen terug te vinden. Voor de decoratie van de boeg zijn zelfs twee ontwerpen bewaard, die inzicht

94 Beretanden aan weerszijden van de voorsteven van het spiegeljacht *De Vrouwe Jacomina*. Over de gehele lengte van dit achttiende-eeuwse model boven het sterk uitstekende berghout bevindt zich lofwerk.

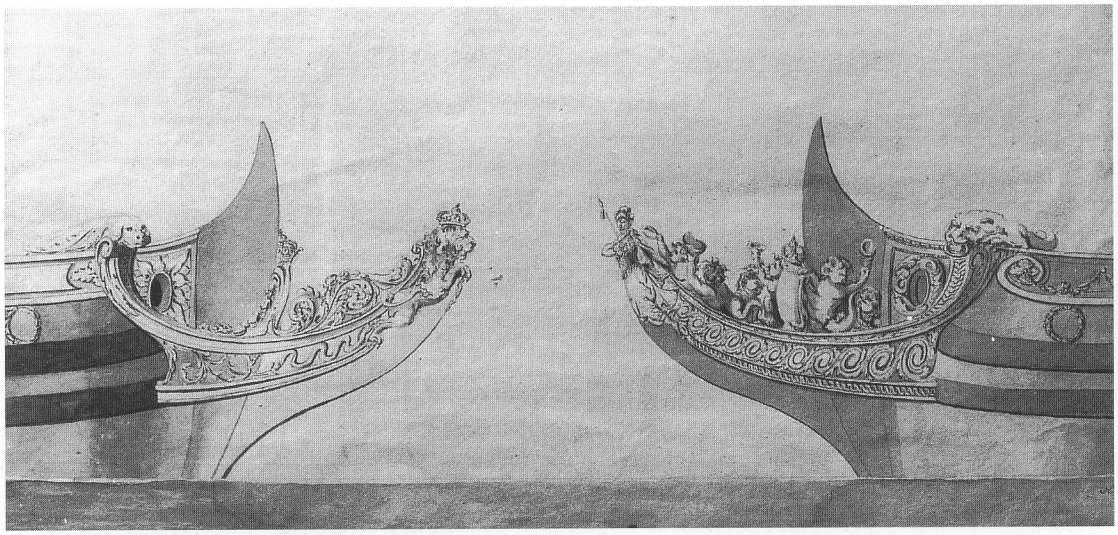
geven in de keuze waarvoor de raad stond (afb. 75). Politiek lag het wat moeilijk om in deze tijd zoveel aandacht aan een jacht voor de stadhouder te besteden, vandaar het uitdrukkelijk verzoek aan de beeldhouwer 'zijn werk zo stil mogelijk te houden'. Desondanks rustte er geen zegen op dit project. Keerbergen bezeerde zich dermate bij de uitvoering ervan dat eerst tot 1 april 1794 en vervolgens tot 1 juli van dat jaar uitstel van oplevering werd gevraagd. Ook de aanschaf van een nieuwe inventaris en de stoffering van het jacht namen veel tijd in beslag. Pas op 30 december 1794, negentien dagen voordat de stadhouder de Republiek zou verlaten, konden de schipper en zijn manschappen aan boord gaan.

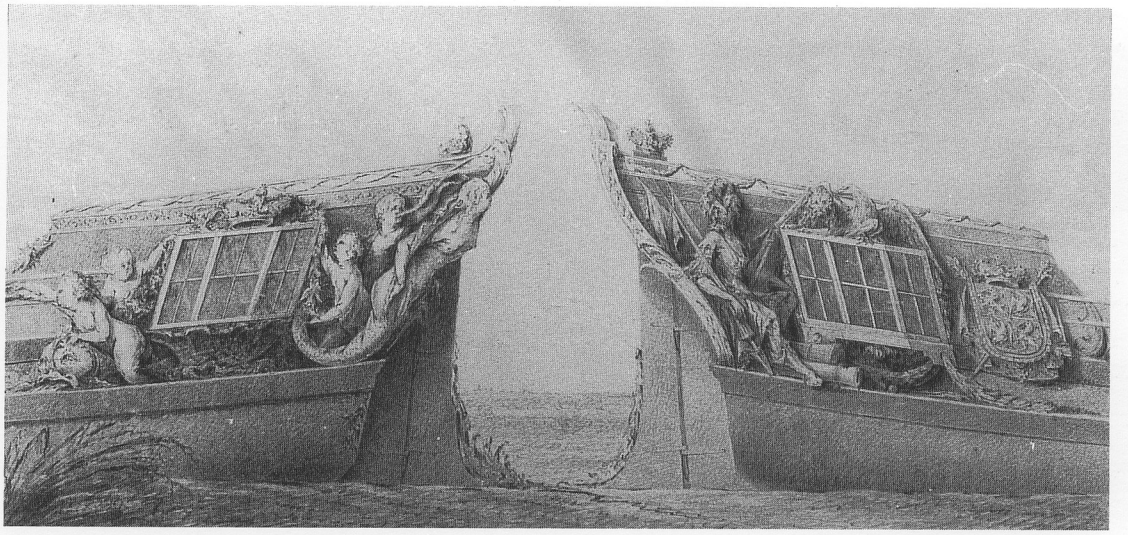


74 en 75 Twee ontwerptekeningen van Johannes Keerbergen voor het laatste stadhouderlijk jacht uit 1793.

Een jacht voor koning Lodewijk Napoleon

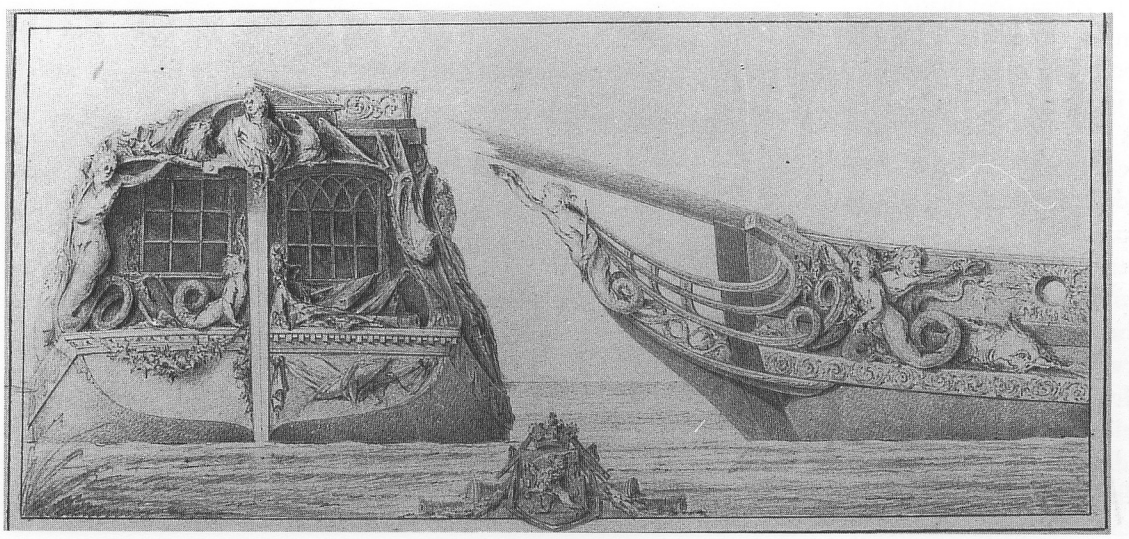
In aansluiting op de oude traditie werden tijdens het Koninkrijk Holland ook voor koning Lodewijk Napoleon jachten in Rotterdam gebouwd.[16] Op 29 november 1806 werkten de beeldhouwers (helaas worden geen namen genoemd) aan 's konings jacht en op 16 februari 1807 werd bepaald, dat dadelijk met het beeldwerk voor het trekjacht voor de vorst begonnen moest worden. Alleen het beeldwerk voor de 'konings chaloup' werd elders vervaardigd. Op 16 februari 1807 ontving de Rotterdamse equipagemeester de kennisgeving dat dit 'bij een particuliere Beeldhouwer zal worden aangemaakt'. Een viertal tekeningen in de collectie in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' gesigneerd door Johannes Keerbergen moet als ontwerp voor één van deze jachten gediend hebben.[17] Het opschrift 's konings jagt' en het wapenschild op de zijkant, waarin twee adelaars en twee leeuwen te onderscheiden zijn, geven zonder twijfel aan dat het hier om een ontwerp voor koning Lodewijk Napoleon gaat. De spiegel kon naar keuze in een eenvoudige versie met ranken en festoenen en een



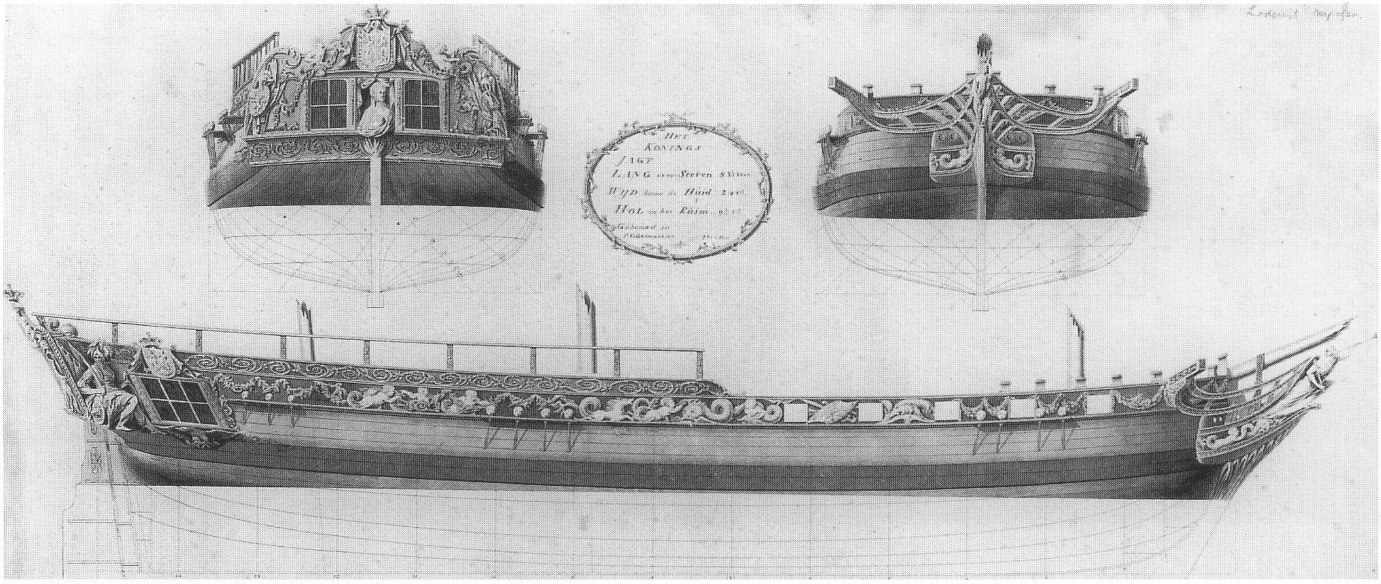


76 Op dit ontwerp voor de decoratie van een jacht voor Lodewijk Napoleon zijn zeewezens, dolfijnen, adelaars, leeuwen en een krijgsman met zijn attributen terug te vinden.

krijgstrofee als centraal motief of op zeer rijke wijze met meerminnen, krijgsattributen en een centrale buste van de vorst tussen de Hollandse leeuw en de Franse adelaar uitgevoerd worden. De decoratie van de zijkant was eveneens bijzonder weelderig van opzet (afb. 76 en 77). Dolfijnen en nereïden, krijgstrofeeën, het Hollandse wapen en een grote krijgsfiguur worden op de verschillende voorstellen steeds omringd door draperieën, festoenen en symbolen van het Koninkrijk Holland. Opvallend is de decoratie op de boorden en op het roer, dat op twee plaatsen zelfs bekroond wordt met een roerkop in de vorm van het hoofd van Lodewijk Napoleon. Als boegbeeld stelde Keerbergen voor een adelaar of een bazuinblazende triton aan te brengen, in beide gevallen begeleid door groepen spelende zeewezens. Ook anderen zullen wellicht ontwerpen gemaakt hebben. In een tekening van het uiteindelijke jacht (afb. 78) door I. Vos is een aantal elementen (met name de hoekfiguur) uit Keerbergen's ontwerpen terug te vinden. Het resultaat zal een jacht geweest zijn, dat niet on-



77 Dezelfde zeewezens sierden de boeg van dit jacht, terwijl op de spiegel de buste van Lodewijk Napoleon, geflankeerd door de Hollandse leeuw en de Franse adelaar, te zien zijn.



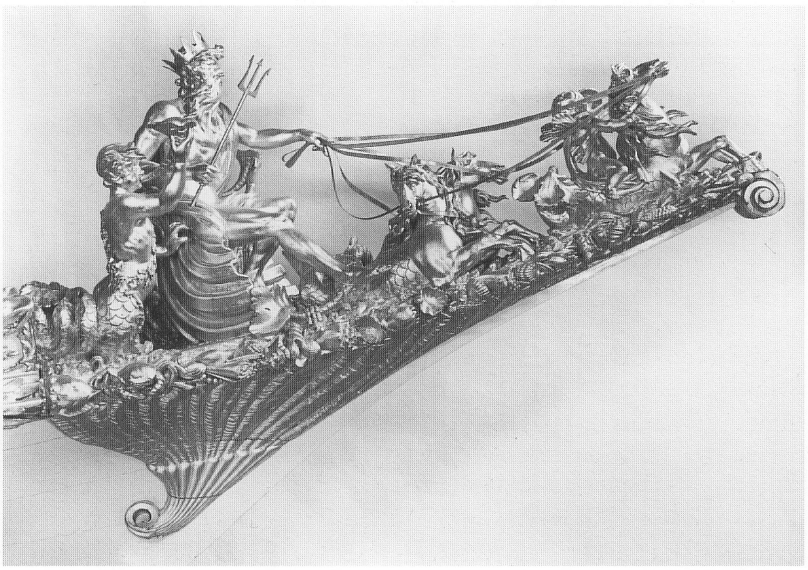
derdeed voor de exemplaren die voor keizer Napoleon gemaakt werden en geheel aansloot bij de reeks stadhouderlijke jachten uit de tijd van de Republiek.

De koningssloep

Als laatste in een lange rij van vorstelijke vaartuigen werd in 1816 onder leiding van Glavimans op de Rotterdamse werf de koningssloep gebouwd, die nu in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam een vaste plaats heeft gevonden (afb. 79). Zwaar met bladgoud verguld, torent Neptunus met zijn zeepaarden en tritonen boven de boeg uit. Een vertrouwd motief, dat op eerdere jachten voor de Oranje's al voorkwam. Ook de bazuinblazende fama's aan de achterzijde herinneren aan de decoratie uit vroegere tijden. Van wie het ontwerp was, is niet helemaal duidelijk.[18] Gezien de lange voorgeschiedenis in Rotterdam en de ook na 1813 voortdurende werkzaamheden van Keerbergen voor het Departement van Marine ligt mogelijkerwijs ook aan dit vaartuig een ontwerp van Johannes Keerbergen ten grondslag. Het beeldwerk werd vervaardigd door de commandeur der beeldhouwers van de Rijkswerf in Vlissingen, Peters, in samenwerking met een aantal ondergeschikten.

Jachten van buitenlandse vorsten

Een aantal buitenlandse vorsten bezat eveneens Hollandse statenjachten.[19] Sommigen kregen dergelijke vaartuigen ten geschenke, zoals de Engelse koning Charles II, die tot twee maal toe in respectievelijk 1660 en 1661 een jacht van de stad Amsterdam kreeg aangeboden. Anderen bestelden een eigen exemplaar



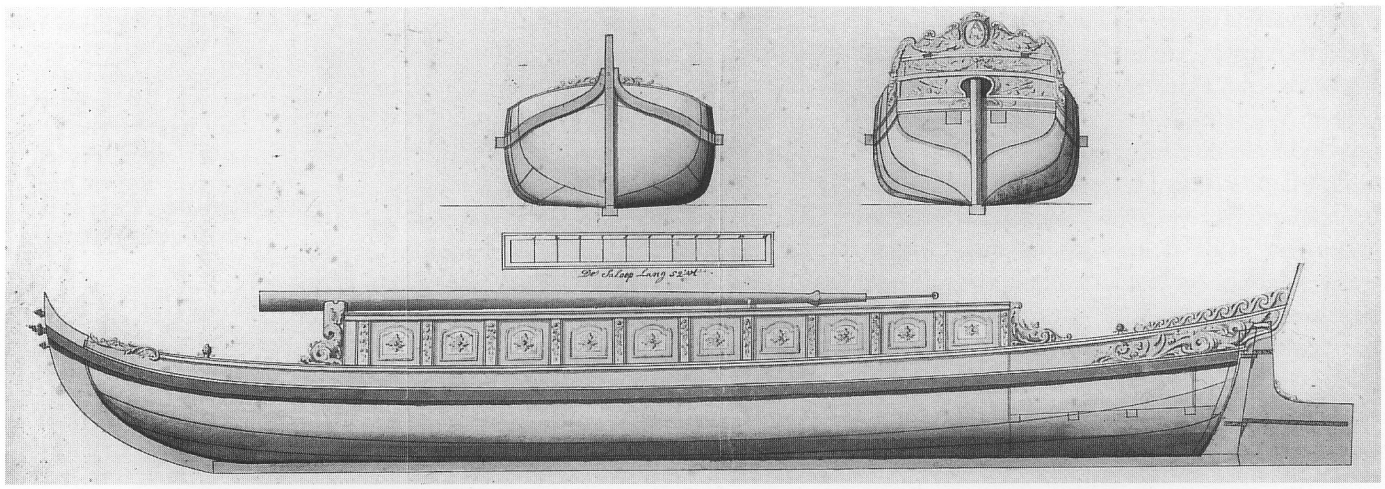
op één van de grote Hollandse werven. Zo werd in Amsterdam in 1707 een jacht voor Frederik I van Pruisen gebouwd en bestelde Johann Wilhelm, keurvorst van de Palts aan het einde van de zeventiende en het begin van de achttiende eeuw jachten in Amsterdam en Rotterdam. Deze vorstelijke jachten werden natuurlijk 'in alle delen zeer rijckelijck uitgewerkt, alom bezet met snijwerck, vergult en zeer kostelijck geverft'.[20] Voor het vergulden van de *Mary*, het jacht dat Amsterdam de Engelse vorst in 1660 cadeau deed, werden alleen al 983 kleine boekjes goud à *f* 11.5.0 gebruikt![21]

Van één van de jachten, die de keurvorst van de Palts bestelde, bezit het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam een vroeg achttiende-eeuws model, waarover ondanks diverse publicaties het laatste woord nog niet is gezegd (afb. 80 en 81).[22] Uit verschillende bronnen is bekend dat deze vorst meerdere jachten voor eigen gebruik in de Republiek liet bouwen. De eerste keer in 1687 in Amsterdam op de werf van meester scheepstimmerman Jan IJsbrandtsz Hoogsaat. Zestien jaar later, in 1703, werd een tweede jacht aangeschaft, deze keer – gezien de in de keurvorstelijke rekeningen vermelde namen van de verschillende leveranciers – in Rotterdam.[23] Het beeldwerk van dit jacht werd voor 2000 Reichstaler door de Rotterdamse beeldhouwer Francois van Douwe geleverd. Lange tijd heeft men gedacht, dat het model in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam naar dit jacht was gemaakt. Recentelijk is echter duidelijk geworden, dat de heraldische emblemen op de spiegel op een later tijdstip wijzen. Naast het wapen van Johann Wilhelm en de daarbij behorende keurvorstelijke hoed zijn hier namelijk de tekenen van de St. Hubertusorde en de orde van het Gulden Vlies te zien. De St. Hubertusorde werd door Johann Wilhelm echter pas in 1708 in ere hersteld. Het model moet dus betrekking hebben op een later jacht, dat tussen 1708 en 1716 (het jaar van overlijden van Johann Wilhelm) gebouwd moet zijn. Wellicht wederom in Rotterdam en wederom met beeldwerk van Francois van Douwe. De banden tussen de keurvorst van de Palts en de familie Van Douwe waren nauw. Niet alleen was Francois' broer Jakob in 1703 als kapitein van het nieuwe jacht in dienst van de vorst getreden, ook broer Peter, evenals Francois beeldhouwer van beroep, verbleef vanaf 1706 aan het keurvorstelijk hof in Düsseldorf. Francois zelf kreeg van de vorst twee zilveren bokalen, een grote en een kleine, die in de boedelscheiding van zijn weduwe expliciet genoemd worden en moet zich dus in de gunst van Johann Wilhelm verheugd hebben. Het model in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam is nog redelijk intact en geeft een goed beeld van de rijke decoratie. Op de boeg is een leeuw te zien; de spiegel wordt gedomineerd door het wapenschild omgeven door trommels, hoorns en krijgsattributen. Op de zijkanten zijn krijgsfiguren, zeewezens en dolfijnen te ontwaren. Zelfs de kleinste details zijn op dit model uitgewerkt: de bolders bestaan uit kleine hoofdjes, om de geschutspoorten zijn kransen te zien en onder op het roer is eveneens enige decoratie aangebracht. Hoewel het origineel ongetwijfeld rijkelijk met bladgoud verguld was, geeft dit model een goed beeld van een vorstelijk statenjacht.

Om dergelijke vorstelijke jachten te betreden was een gewone loopplank natuurlijk niet goed genoeg. Ook de decoratie van dit onderdeel blijkt een punt van aandacht geweest te zijn. Wederom is het een verwijzing naar werk van beeldhouwer Francois van Douwe die ons hierover inlicht.[24] In juni 1708 bestelde de heer De Sousa Pacheco, extraordinaris ambassadeur bij de Staten Generaal van Zijne Majesteit de koning van Portugal bij hem namelijk een scheepstrap. Deze trap, die bestemd was voor zijn vorstin, moest door Van Douwe binnen één maand naar de eerder getoonde tekening gemaakt worden. De kosten werden (behoudens het bekleden en behangen) door Van Douwe en zijn mede-aannemer meester timmerman Jan Ariense van Stolk op *f* 3000 geschat. Een bedrag waarvoor men in die jaren een heel schip kon kopen! Onenigheid tussen beide aannemers over de financiële afrekening

78 Een tekening van I. Vos van het opgeleverde jacht toont aan welke elementen uit Keerbergen's ontwerpen werden overgenomen; ondermeer de krijgshaftige hoekfiguur.

79 De koningssloep in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam is één van de weinige daadwerkelijk bewaarde Nederlandse vorstelijke vaartuigen.



82 Ontwerp voor een sloepjacht van Cornelis Huyser uit 1778 voor de voc, kamer Amsterdam.

leidde tot bemiddeling door een aantal collegae en daarmee tot enige extra gegevens over dit object, waaraan timmerlieden, beeldhouwers, vergulders, verwers, schilders en smeden werkten. Van Douwe maakte al het snijwerk, dat met behulp van 900 kleine boekjes bladgoud verguld werd. Van Stolk leverde de opbouw. In september 1708 was het werk voltooid en werd het geheel in vijftien kisten gepakt en met het schip *Jonge Pieternella* naar Lissabon vervoerd. Of de trap bij een in Rotterdam gebouwd jacht hoorde en of hij in Portugal ooit gebruikt is, kon niet achterhaald worden. Alles wijst er echter op, dat de kwaliteit van het beeldwerk dat Francois van Douwe in het eerste decennium van de achttiende eeuw aan schepen en scheepsattributen maakte, tot ver buiten de landsgrenzen bekend was.

Stadsjachten

Iets minder uitbundig versierd waren de jachten, die de steden lieten bouwen. Deze vaartuigen werden in de eerste plaats ingezet voor het vervoer van de magistraat en hun afgevaardigden naar de landelijke en gewestelijke vergaderingen. In de archieven van een aantal Hollandse steden (Gouda, Den Haag, Rotterdam en Leiden) werd onderzoek gedaan, waarbij vermeld moet worden dat in vele andere steden waaronder Amsterdam zeker nog aanvullende gegevens te vinden zijn. Daarbij is gebleken dat men in de regel twee vaartuigen onderhield: een binnenjacht en een buitenjacht. Het buitenjacht behoorde tot de categorie statenjachten, het binnenjacht was een trek- of roeijacht, het laatste ook wel vanwege de vele vensters 'glaze chaloup' genoemd. Een ontwerp van Cornelis Huyser uit 1778 voor de kamer Amsterdam van de voc toont een dergelijk sloepjacht (afb. 82). Vooral de beschildering van de 'glaze' trekt hier de aandacht. Het ging hierbij om luikjes die naar behoefte omhoog en omlaag geschoven konden worden en om die reden niet met snijwerk maar met schilderingen versierd werden. Deze schepen gingen gemiddeld vijfentwintig tot dertig jaar mee, waarna de afgedankte exemplaren ófwel aan de fabrieksmeesters ter beschikking werden gesteld ófwel verkocht werden.

In sommige stadsarchieven is meer te vinden dan in andere. Overal wordt echter duidelijk dat beslissingen over het beeldwerk aan de stadsjachten, waarmee bedragen tussen de *f* 300 en de *f* 1400 gemoeid waren, geen hamerstukken in de vergaderingen waren. Ook de stadsjachten bleven tot ver in de negentiende eeuw in gebruik. In augustus 1831 voer het Utrechtse stadsbestuur bijvoorbeeld nog met zijn feestelijk versierde jacht ter opluistering van de viering van de verjaardag van koning

Willem I door de stadsgrachten. Een maand later werd het gebruikt om de Utrechtse burgers, die mee hadden gedaan aan de Tiendaagse Veldtocht, tegemoet te varen. Pas in 1860 werd het laatste Utrechtse stadsjacht van de hand gedaan.[25] Aan de hand van gegevens uit diverse stedelijke archieven zullen verschillende aspecten van de stadsjachten hieronder nader besproken worden.

Den Haag

De Haagse magistraat bezat sinds 1659 eigen jachten, die regelmatig onderhouden en vervangen werden. In de stadsrekeningen zijn helaas nauwelijks gespecificeerde posten te vinden.[26] Het merendeel van de betalingen werd verricht aan de stadsbeeldhouwer 'wegens snijwerck aent stadsjagt'. Alleen de hoogte van de bedragen is dan een indicatie voor de decoratie van een nieuw vaartuig. Jaarlijks kwamen posten wegens reparatiewerkzaamheden voor. Al het snijwerk was natuurlijk bij aan- en afmeren van de schepen (om maar niet te spreken van eventuele botsingen) bijzonder kwetsbaar. Meester beeldhouwer Anthony Bogemaker (zie bijlage I) maakte in oktober 1722 bijvoorbeeld een nieuwe knop boven op de mast van het Haagse jacht voor *f* 3.10.0. In september van het jaar daarop werden door hem de 'Eijsdroppels op den sije beneffens de glase' alsmede 'eenige spruijtjes' en het lofwerk tegen de tent vernieuwd à raison van *f* 14. In oktober 1724 was schade aan de boeg ontstaan en moest Bogemaker een nieuwe vleugel aan één der ooievaars maken. Uit de stukken is op te maken, dat op de Haagse jachten steeds het bekroonde wapen van de stad geflankeerd door twee grote ooievaars gezeten moet hebben. Vermoedelijk kwam dit motief zowel op de boeg als – in eenvoudiger vorm – achter op het schip voor.

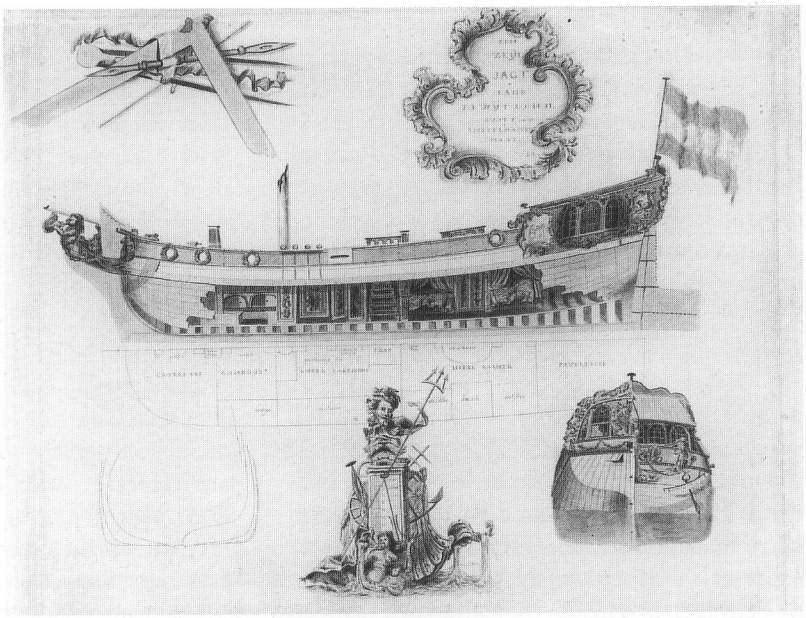
De gang van zaken rond de decoratie van het nieuwe trekjacht dat de Haagse magistraat in 1732 liet bouwen, benadrukt hoezeer men bezig was met het uiterlijk van dit type vaartuig.[27] Het bestek van scheepstimmerman Van der Klugt werd op 7 maart 1732 aanvaard en vanaf april van dat jaar was de bouw in volle gang. In de zomer werd ook de nieuwe stadsbeeldhouwer Michiel Kalraat (zie bijlage I) actief bij dit project betrokken. Hij maakte ondermeer tekeningen en modellen voor de pilasters om de tent en de schuiframen. Op 1 december vervaardigde hij 22 'eyke pilasters om de tent' à raison van *f* 5.10.0 't stuk, op de 12e december vier 'cordoesen' voor de hoeken (*f* 14 't stuk) en op 18 december 2 bolders van *f* 6 't stuk. Terwijl het decoratieve werk dus al in volle gang was, vroeg een aantal leden van het stadsbestuur, de heren Van Assendelft, Van Boetzelaer en Ten Hove niemand minder dan de beroemde architect Daniel Marot om advies. Vermoedelijk tussen neus en lippen door, terwijl ideeën over de gevel van het nieuwe stadhuis met hem besproken werden. Het resultaat van deze bespreking was dat Marot op 30 december 1732 naast een tweetal ontwerpen voor het balkon van het stadhuis '2 dessins d'une ordonnance pour un Trecjaght' maakte. Twee ontwerpen, waarop de zijkant en de spiegel van het schip op de gebruikelijke wijze aangegeven waren. Deze tekeningen moeten het stadsbestuur meer aangesproken hebben dan de eerdere ontwerpen van Michiel Kalraat. Op 20 januari werkte Marot zijn eerste schetsen verder uit. De nieuwe exemplaren bevatten al het ornament 'misse dans leurs juste messures et exatements dessinée et collorée'. Op schaal getekend en tot in de puntjes uitgewerkt en ingekleurd. Helaas zijn deze tekeningen tot nu toe niet teruggevonden en is de nota van beeldhouwer Michiel Kalraat, die het werk mocht uitvoeren, te algemeen om conclusies over de gebruikte decoratieve motieven te kunnen trekken. Marot ontving *f* 38.10.0 voor al zijn ontwerpen (ook die voor het stadhuis), Michiel Kalraat *f* 640 voor de uitvoering van het beeldhouwwerk.

Rotterdam

Van de Rotterdamse stadsjachten zijn weinig opmerkelijke gegevens bewaard. Aan deze jachten – steeds op de voorplecht getooid met leeuwen met het stadswapen in de klauwen – werkten dezelfde beeldhouwers als bij de Admiraliteit op de Maze. Leden van de familie

Van Douwe, Dingeman van der Vis en Balthasar Maystre komen regelmatig in de stadsrekeningen voor.[28] De opbouw en decoratie van de stadsjachten stemde volledig overeen met de verwante vaartuigen van de admiraliteit en in de stukken wordt zelfs af en toe verwezen naar bepaalde schepen. Het nieuwe trekjacht van 1703 moest bijvoorbeeld 'naar de form van het admirale Fluijts jagt' gebouwd worden. De bewaarde schets van dit vaartuig geeft helaas weinig informatie over de decoratie.[29] Slechts enig lofwerk tussen de vensters en hier en daar een krul zijn op de tekening aangeduid. Wie het beeldwerk van dit trekjacht maakte, is niet zeker. Bekend is alleen dat het hout voor het beeldwerk goed iepen-, linde- of eikenhout moest zijn en door de scheepstimmerman geleverd en bevestigd moest worden. Een betaling aan meester schilder Johannes de Vou duidt op aandacht voor het interieur van het schip. Hij ontving op 24 november 1705 *f* 136.10.0 over 'vijff stucks geleverde landschappen met een borstbeeld op de deur int grauw' vermoedelijk bestemd voor de decoratie van één van de ruimten in het schip. Naar de afwerking van het interieur van deze categorie vaartuigen is nauwelijks onderzoek gedaan. Rekeningen zoals bovenstaande, waarbij naast leverantie van schilderingen voor wanden en plafonds ook regelmatig sprake is van leverantie van spiegels en snijwerk aan de schoorstenen, betimmeringen, bedsteden en banken, wijzen er evenals contemporaine scheepsmodellen op dat bij de belangrijker exemplaren veel aandacht aan het interieur werd besteed. De collectie technische tekeningen in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam licht op dit gebied een puntje van de sluier op. Een aantal ontwerptekeningen is in dwarsdoorsnee uitgevoerd en tonen gedeelten van het inwendige. Bijvoorbeeld een ontwerp van I. Vos uit 1752 voor een zeiljacht, waarop bedsteden en wandbetimmeringen versierd met snijwerk en schilderingen te zien zijn (afb. 83). Ook de indeling van het onderschip met een kombuis, 'knegtslogement' en 'heere kamer' is hier aangegeven. In het paviljoen – hier niet van binnen getoond – werd in de regel eveneens een aangename ruimte gecreëerd. Hier verbleef men overdag pratend, lezend of schaakspelend met een goed zicht op het voorbij glijdende landschap. Zitbanken, kasten, een schoorsteen en steevast een klok behoorden tot de standaarduitrusting van deze ruimte. Afbeelding 84 en 85 tonen aan dat ook de 'glaase sloepen' betimmerde en beschilderde ruimten bezaten. Bij dit rijk versierde jacht met zijn opvallende decoratieve motieven (de hoekman heeft de gedaante aangenomen van een satyr met een masker in zijn hand en wordt begeleid door een stekelvarken, terwijl de 'glasen' versierd lijken te zijn met schilderingen van decoratieve tuinelementen) is ook aan de afwerking van het interieur de nodige aandacht besteed. Dergelijke tekeningen bevestigen het patroon dat bewaarde rekeningen reeds hadden aangegeven.

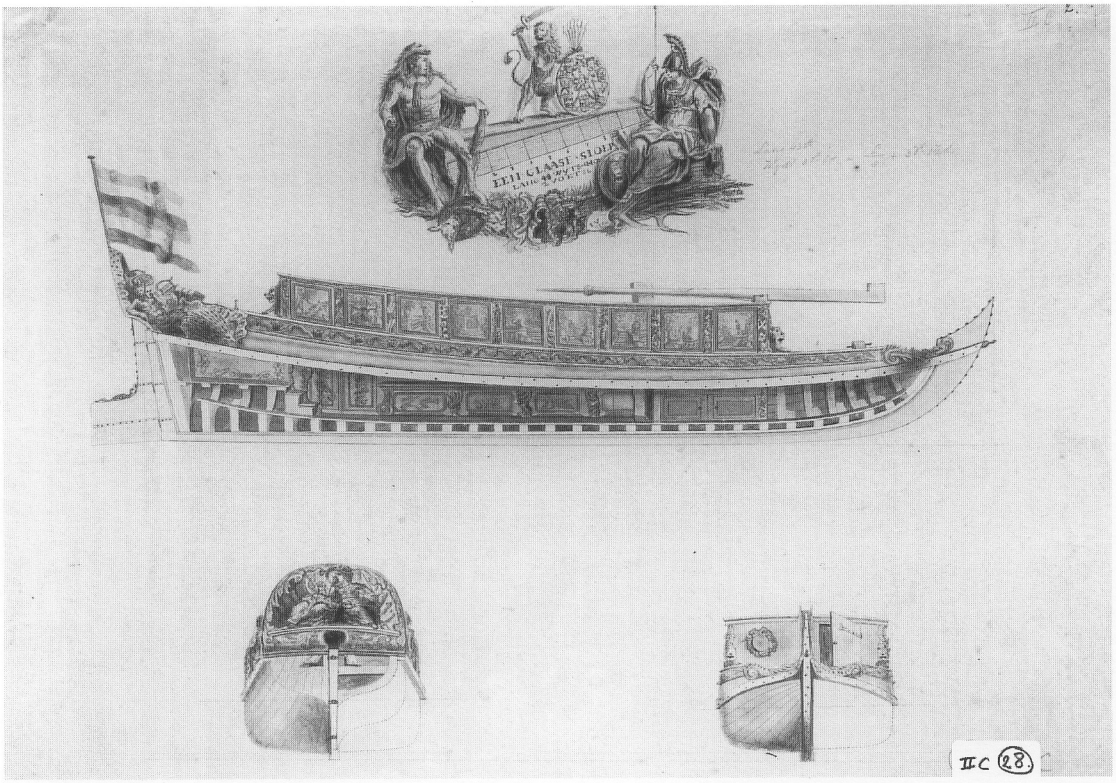
Niet alleen bij de bouw van een jacht, ook bij een eventuele renovatie kreeg het interieur, dat uiteraard de heersende mode moest volgen, een beurt. Afhankelijk van het te besteden budget werden na zo'n tien à vijftien jaar de nodige aanpassingen gedaan. Afbeelding 86 is duidelijk voor een dergelijke gelegenheid gemaakt. Eén uit een reeks van tenminste vier



83 Op deze tekening uit 1752 zijn indeling en aankleding van de ruimten in een jacht goed te zien.

98 De bijenkorf op dit model van een achttiende-eeuwse Zaanse boeier komt diverse malen terug in het mastbord onderaan de mast, en in de uitgebreide versiering van de kajuit.

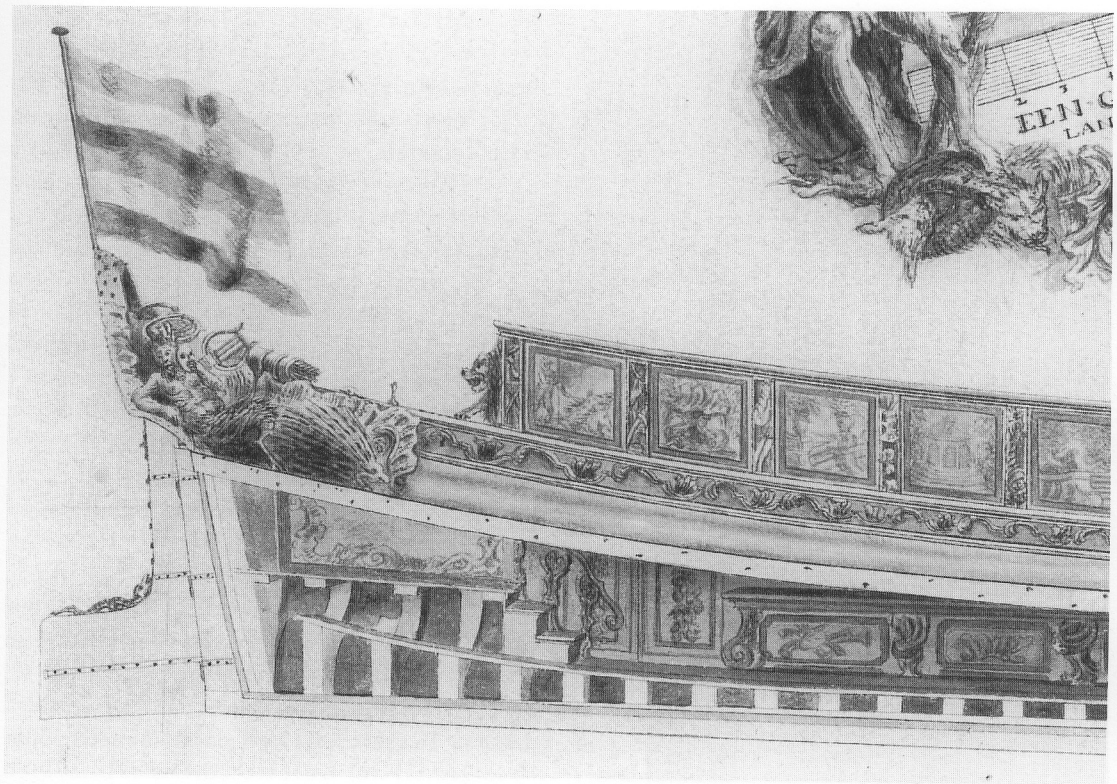




84 Ook bij 'glaze' sloepen werd aandacht aan het inwendige besteed.

ontwerpen draagt het het opschrift 'Nieuwe Teckening van het Pavillon na den tegenswoordigen Smaak van agteren te zien indien hun Ed. Mog. inclineren te veranderen'. Vermoedelijk was het jacht, waarvoor nu dit strakke neo-classicistische ontwerp werd gepresenteerd, oorspronkelijk in rococo-stijl uitgevoerd en op modieus gebied totaal achterhaald. De lange periode, dat dergelijke jachten in de vaart bleven (gemiddeld vijfentwintig tot dertig jaar), bracht met zich mee dat de interieur-decoratie niet altijd aan de modernste eisen voldeed. Bij de belangrijkste jachten werden architecten gevraagd ontwerpen te leveren. Zoals architect Pieter Post, die in 1663 ontwerpen voor het interieur van een jacht van Gecommitteerde Raden maakte[30] en Pieter de Swart, die ingeschakeld werd bij de afwerking van één van de jachten van stadhouder Willem IV.[31]

Een ander interessant aspect is het gebruik van bepaalde kleuren. In hoeverre binnen en buiten eenheid van kleur gold is nog niet onderzocht. Een ontwerp van Daniel Koop uit 1776 voor een Amsterdams sloepjacht is bijvoorbeeld geheel in groen en goud uitgevoerd (afb. 87). Op de tekening is al het snijwerk, binnen en buiten, verguld weergegeven tegen een achtergrond, die is opgebouwd uit verschillende tinten groen. Ook de beschilderingen op de roef volgen dit schema. Of dit gedaan is om een fraai ogend ontwerp te krijgen of dat het met de werkelijkheid overeenstemde is onduidelijk. Zeker is dat in elk geval bij de meubilering van de jachten kleur een rol speelde. Het paviljoen van het Goudse stadsjacht van 1769[32] werd door de Haagse stoffeerder Abraham Deel geheel in groene tinten gemeubileerd en gestoffeerd. De banken waren hier bekleed met groen trijp, de rugstukken overtrokken met hetzelfde materiaal en beslagen met vergulde spijkers. Op de tafel lag een kleed van groen laken en ook in het Schotse vloerkleed kwam deze tint terug. Bij de Admiraliteit op



85 Detail van de decoratie van hetzelfde jacht, waarop de beschildering van de 'glazen' goed te zien is. Op het roer is wederom een krokodil aangebracht.

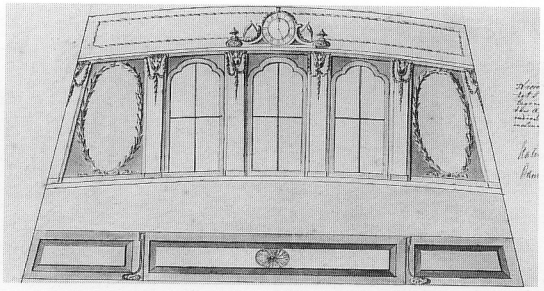
de Maze golden aan het eind van de achttiende eeuw vaste voorschriften.[33] Op al haar jachten diende de 'groote kamers' groen en de overige ruimten licht blauw met geel geverfd en gemeubileerd te worden. Op de meubilering van al deze schepen, waarvoor naast beddegoed, tafels en stoelen grote hoeveelheden zilver, koper, tin en porcelein nodig waren, zal in dit verband niet nader worden ingegaan.
De kosten van de Rotterdamse stadsjachten lagen op hetzelfde peil als in andere steden.[34] In 1683 kostte de bouw van het nieuwe jacht met inbegrip van het beeldwerk maar met uitzondering van de meubilering *f* 2000. In 1765 rapporteerde meester scheepstimmerman Pieter Glavimans dat reparatie van het stadsbinnenjacht *f* 4000 à *f* 4200 zou kosten, terwijl voor *f* 6900 een geheel nieuwe schip kon worden aangeschaft. De totale kosten van het nieuwe trekjacht van 1786 zijn onbekend, de post voor het door Balthasar Maystre vervaardigde beeldwerk was echter exorbitant: *f* 1400. Eenzelfde bedrag was door de Admiralteit op de Maze in 1793 voor het beeldwerk aan het jacht van de stadhouder uitgegeven. Het was dan ook 'zoo buyten als binnen aller uytvoerigst, zoo als deselve gewoon is te leveren aan particulieren'. De magistraat was vol lof en examinatie van het werk door Glavimans leidde dan ook niet tot enige korting op de rekening, iets waar de stadsbestuurders bij andere gelegenheden gretig toe overgingen. Geregeld werd een nota naar beneden toe bijgesteld. Het geven van het bij particuliere opdrachtgevers gebruikelijke 'douceurtje' was er zelden bij.

Gouda
Ook het stadsbestuur van Gouda besteedde de nodige aandacht aan zijn jachten.[35] Sommige werden ter plaatse gebouwd, voor andere wendde men zich tot scheepsbouwers in grotere plaatsen. Zo bestelden zij in 1730 een nieuw jacht bij meester scheepstimmerman Gerrit Jansz van de Rotte in Den Haag. In



99 Mastbord van het binnenschip *De Twee Gebroeders*.

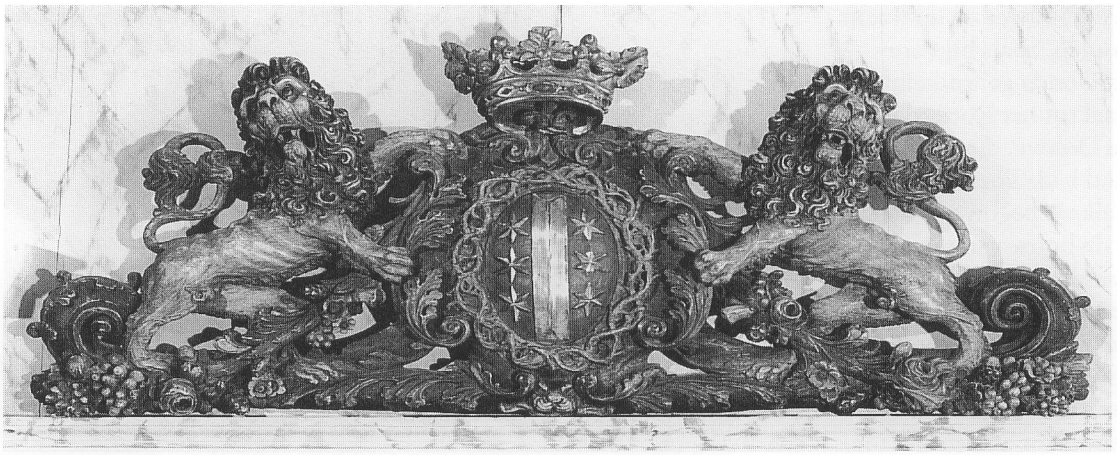
plaats van een lokale beeldhouwer de opdracht voor het snijwerk te gunnen, zoals bij voorgaande gelegenheden in Gouda gebruikelijk, wendde men zich ditmaal tot het Rotterdamse atelier van Francois van Douwe, die op dit gebied zijn sporen verdiend had. Toen dit jacht in 1767 van ellende uit elkaar begon te vallen, wendde men zich voor de bouw van het nieuwe schip eveneens tot een Rotterdammer. Meester scheepstimmerman Pieter van Zwijndrecht verplichtte zich in 1769 voor *f* 6850 een nieuw jacht te bouwen. Het verzorgen van een ontwerp voor het beeldwerk vertrouwde men Van Zwijndrecht echter niet toe. In het bestek wordt uitdrukkelijk gesteld dat hij hiervoor de bijgeleverde tekening moest gebruiken. Inbegrepen waren wel tien spiegelglazen, een spiegel boven de schoorsteen en al het verf- en verguldwerk. Het schip moest twee maal in de grondverf gezet worden, alvorens op de overeengekomen plaatsen met het beste 'fijn goudt' te worden verguld. De resterende delen dienden 'met soodanige couleuren opgeverfd te worden als Haar Ed. Gr. Agtb. zullen ordonneeren'. In juli 1769 rapporteerden enige heren aan het stadsbestuur dat de bouw van het schip geheel naar genoegen vorderde, doch dat wat meer verguldsel het uiterlijk zeker ten goede zou komen! Hoezeer men erop gespitst was een zo fraai mogelijk ogend resultaat te krijgen, blijkt uit het feit dat direct *f* 175 werd uitgetrokken om aan deze suggestie gehoor te geven. Ongetwijfeld mocht het uiteindelijke resultaat er zijn! Van dit rijk vergulde jacht is een onderdeel bewaard gebleven. Zijn hakkebord hangt nu in het Goudse stadhuis (afb. 88). Het toont het gebruikelijke stadswapen geflankeerd door twee leeuwen op een rijk bewerkte ondergrond. Daar niet het stadsbestuur, maar de scheepstimmerman dit beeldwerk aanbesteedde, is van het enig bekende restant van een stadsjacht de beeldhouwer jammergenoeg onbekend. Het ligt voor de hand dat het hier om werk van een Rotterdamse beeldhouwer gaat en gezien de connecties van Pieter van Zwijndrecht zou een opdracht aan Balthasar Maystre niet ondenkbaar zijn. Helaas is door het ontbreken van enig ander vergelijkbaar stuk snijwerk, dat met zekerheid door Maystre gemaakt is, een toeschrijving niet haalbaar.



86 Ontwerp voor de renovatie van een paviljoen in neoclassicistische stijl.

Leiden

Evenals in de andere belangrijke Hollandse steden beheerde het stadsbestuur van Leiden een aantal vaartuigen.[36] Naast een groot en een klein jacht ten behoeve van de magistraat en de afgevaardigden naar de Statenvergaderingen onderhield men hier ook een zestal beurtschepen, die geregelde diensten op Amsterdam, Gouda, Haarlem, Utrecht, Delft en Den Haag uitvoerden. Over het beeldwerk aan al deze schepen zijn wij uitzonderlijk goed geïnformeerd doordat naast de posten in de officiële stadsrekeningen ook veel van de oorspronkelijke declaraties van de beeldhouwers bewaard zijn gebleven. Vooral in de tweede helft van de zeventiende eeuw zijn hun werkzaamheden zeer gedetailleerd weergegeven. Steeds weer zijn het de vaste stadsbeeldhouwers, die het werk tezamen met hun knechts en leerjongens uitvoerden, waarbij vooral het routinematige (reparatie)werk door de laatsten werd uitgevoerd. Dergelijk werk werd duidelijk niet aanbesteed. In de nota's worden gewoon de gewerkte uren vermeld. Het in rekening gebrachte uurloon was ófwel afhankelijk van de verrichte werkzaamheden ófwel gekoppeld aan de expertise van de betreffende knecht. Binnen één nota worden namelijk geregeld verschillende bedragen voor een dag of dagdeel werk opgevoerd. Het gemiddelde tarief bleef redelijk constant, van inflatie was nauwelijks sprake. In 1687 werd de stad voor één dag werk door een knecht over het algemeen



88 Het hakkebord van het Goudse stadsjacht van 1769 heeft de tand des tijds weerstaan en hangt nu in het stadhuis.

f 1.4.0 in rekening gebracht, in 1691 was dit *f* 1.8.0. In 1701 rekende men *f* 1.10.0, in de jaren dertig verminderde het tot *f* 1.7.0 om in 1759 weer op te lopen tot *f* 1.10.0 per dag. Het dagloon van de meester zelf lag iets hoger (in 1699 *f* 1.12.0, rond 1730 *f* 1.8.0) maar ontliep het voor een knecht gevraagde bedrag nauwelijks. Duidelijk wordt dat een groot aantal onderdelen 'op de winkel' gemaakt werden en vervolgens door knechts, eventueel geassisteerd door 'een jong borst', in het jachthuis of op de scheepsmakerij werden afgewerkt. Zo maakte meester beeldhouwer Hermanus van Groen in 1699 in zijn atelier 'een tarm' voor het nieuwe jacht en werkte zijn zoon en naamgenoot in 1730 op de winkel aan 'dertig roosies, een kop en andere stuke'. Ook grotere onderdelen als gedeelten van de spiegel werden in de werkplaats gemaakt.

Het beeldwerk aan de schuiten en trekschuiten was weliswaar minder uitbundig dan dat van de jachten, maar werd wel degelijk volgens een vast patroon gemaakt. Steeds weer werd aan deze vaartuigen 'eenen balck ofte lijst met loofwerck int mijdden het wapen deser steede' aangebracht. Naast het Leidse wapen met zijn dubbele sleutels verscheen vanaf 1672 tevens het wapen van de stad waar het schip een geregelde dienst op onderhield. Een enkele keer wordt ook nog melding gemaakt van 'een jaerdatum' tussen het lofwerk. Op de helmstok werd onveranderlijk een 'Jonas' geplaatst, alleen in 1692 spreekt men van 'een kopje an de helmstok'. De kosten hiervan bedroegen steeds *f* 1.14.0. Dat scheepssier vaak meer was dan versiering en gebruikt kon worden om politieke gevoelens te afficheren bewijst het feit dat in het jaar 1674 op de Haarlemmer trekschuit naast de wapens van Leiden en Haarlem ook dat van de Prins van Oranje in de decoratie werd opgenomen. Na 1700 wordt het werk aan de beurtschepen niet meer expliciet in de nota's van de verschillende beeldhouwers genoemd. Alleen de werkzaamheden aan het grote en het kleine jacht van de stad worden dan nog vermeld.

Deze laatste twee jachten waren de pronkstukken van de collectie waar tot in de kleinste details aandacht aan werd besteed, zelfs de koperen knop van de helmstok werd met behulp van een door de beeldhouwer gemaakte vorm gegoten! Aan de uiteinden van de vlaggestokken kwamen '2 vaasies', op de mast 'gesneede knoppen van ipenhouwt' en ook de bolders werden bewerkt. Nu eens 'deurgestooke en besneede', dan weer omgevormd tot 'roomijns hooffden' of 'manskoppen'. Van een aantal jachten uit de tweede helft van de zeventiende eeuw zijn zulke gedetailleerde rekeningen bewaard gebleven, dat hun uiterlijk – ondanks het ontbreken van tekeningen – bijna volledig gereconstrueerd kan worden. Opvallend is dat de decoratie van de spiegel tussen 1650 en 1700 nauwelijks veranderde. Wanneer

men de gegevens van vier jachten, gebouwd in respectievelijk 1653/4, 1668/69, 1670 en 1676 naast elkaar legt, komt het volgende beeld naar voren. De boeg werd steeds getooid met een leeuw met een 'schylt met de dubbelde slotels', de spiegel was opgebouwd uit een rij 'termen met manshoofde ende kleties' (ook wel 'saeterties' genoemd) waarboven een aantal bogen (drie tot vijf) geflankeerd door '2 grote vyssen ofte dolvinen met meermijnnen door malekandere schlyngerende'. Alleen op het jacht van 1676 werd één van de 'watervrauwen' vervangen door Neptunus. Boven deze hoekfiguren kwam steeds allerhande 'doorgebrocken' (opengewerkt) lofwerk met het wapen van de stad met de leeuwen en de kroon 'aen beyde syden even schoon'. Aan de onderzijde werd de spiegel afgesloten door twee waterslangen (zie afb. 91) met op de hoeken twee 'oude zeemannen blasende op hoorens', die vermoedelijk doorliepen naar de zijkant van het jacht. Het roer had niet alleen een roerkop in de vorm van een arend (1653, 1670, 1674), een krokodil (1688) of een leeuw (1668), ook op het roerblad zelf was een versiering aangebracht. Hier kropen krokodillen, hagedissen en in 1668 zelfs een otter 'vuyt het water' omhoog. Een motief, dat tot ver in de negentiende eeuw in gebruik zou blijven (vergelijk afb. 73, 81 en 85). Tussen de ramen van roef of tent kwamen steevast bogen met festoenen of termen. Het accent van de decoratie lag hier bij de ingangspartij, waar termen, 'kertoesen' met festoenen en Jerusalems veren (palmtakken) werden aangebracht. Langs de boorden kwam uiteraard lijstwerk. Eiken- en laurierblad, schelpen, kralen, 'roosies' en lofwerk wisselden elkaar hier af. Eén keer (in 1668) werden twee 'grote akerbladen ter sijede de kooker van de mast' in een nota opgevoerd. Dit beeldwerk werd gemaakt door lokale beeldhouwers, die ook ander werk voor de stad verrichtten.[37] Alleen voor de leeuw aan de nieuwe jachten in 1668/69 en 1676 werd een uitzondering gemaakt. Deze werd besteld bij beeldhouwer Rombout Verhulst, die tussen 1658 en 1663 in de stad gewerkt had, onder andere aan de Waag, het Pesthuis en de stadspoorten.[38] Het is tekenend voor de waarde, die men aan het boegbeeld hechtte, dat men hier tot twee maal toe Gerrit Goosman, de beeldhouwer die al het overige beeldwerk aan de jachten maakte, passeerde en de grote leeuw aanbesteedde bij een kunstenaar, die wijd en zijd bekend stond om zijn werk in marmer en steen, en gewend was grote figuratieve sculptuur te maken. De declaratie was er dan ook naar. De honderd gulden, die Verhulst in 1669 voor zijn leeuw ontving, vormde een kwart van de totale kosten van het beeldwerk. Voor het jacht van 1676 is het totaal lastig te berekenen. De leeuw was nu iets goedkoper (*f* 80), maar zal zeker een flink gat in het beschikbare budget hebben geslagen.

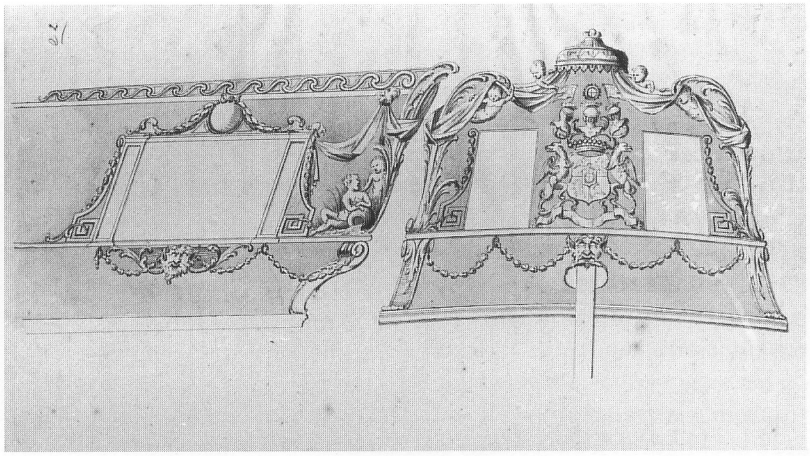
Dit snijwerk was natuurlijk bijzonder kwetsbaar, vooral de delen ter hoogte van de waterlijn. Geregeld kregen de leeuwen en dolfijnen 'nieuwe staerten' en de hagedissen onder op het roer nieuwe hoofden.

Ook stukken lijstwerk werd met de regelmaat van de klok 'schaedeloos gevaren'. Daarnaast werden ook de Leidse jachten van tijd tot tijd gerenoveerd, waarbij niet zozeer de grote stukken als wel het ornamentale lijstwerk aan de eisen van de tijd werd aangepast. Over het inwendige van de schepen is wederom weinig te zeggen, slechts een enkele post noemt snijwerk tussen de vensters van de roef, onder de



89 Deze vergulde roerversiering met Samson op een leeuw, die tussen zijn poten het stadswapen van Leiden houdt, prijkte eens op een uit Leiden afkomstig vaartuig.

banken en aan de schoorsteenmantel.
Al dit beeldwerk is lang geleden vergaan. Toen de stadsjachten in de negentiende eeuw niet langer efficiënte vervoermiddelen waren, werden de laatste exemplaren afgedankt. Toch blijken een enkele maal onderdelen van de sloop gered te zijn. Het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bezit een roerversiering, die zonder twijfel eens een Leids schip gesierd heeft. Het betreft hier een fraai gesneden leeuw met Samson op zijn rug, die tussen zijn klauwen het stadswapen van Leiden draagt (afb. 89). Zou deze leeuw eens op het roer van een Leids stadsjacht gepronkt hebben? Hoewel hierboven al bleek dat leeuwen zonder twijfel een plaats op het roer van de Leidse stadsjachten hebben gehad, komt Samson in de stadsrekeningen nergens voor. De conclusie kan helaas slechts luiden, dat deze leeuw het roer van een in Leiden gelegen vaartuig sierde; wat niet wegneemt dat het een prachtig voorbeeld is van een leeuw als roerversiering en ons kan helpen ons een voorstelling van de decoratie van de stadsjachten te maken.

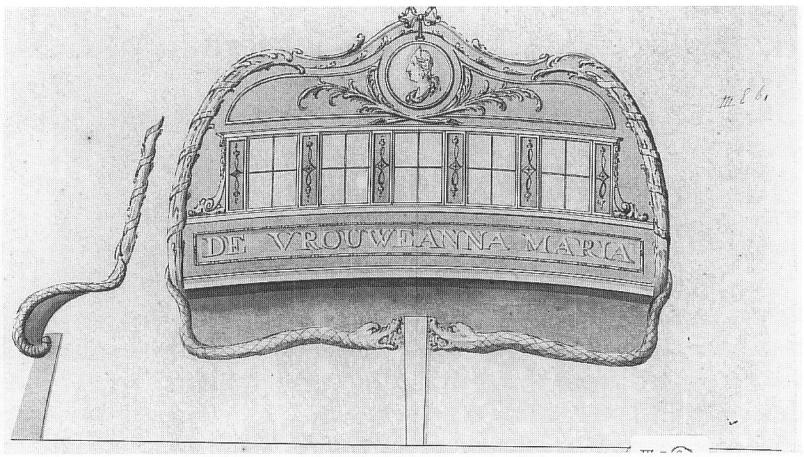


90 Ook voor particulieren, in dit geval de graaf Van Hogendorp, werden jachten ontworpen.

Particuliere schepen

De laatste groep, die er in de loop van de zeventiende eeuw toe overging eigen jachten te laten bouwen, was die van vermogende particulieren. Vooral de eigenaren van de buitenplaatsen langs bijvoorbeeld de Amstel en de Vecht ontdekten al snel het gemak van eigen vervoer van en naar hun lusthoven. Hoewel talloze trekschuiten en beurtschepen regelmatige diensten tussen steden en dorpen onderhielden, was vervoer van 'deur tot deur' toch niet te versmaden. Rijtuigen voldeden gezien de toestand van het wegennet niet. Gebruik van de goed vertakte waterwegen verdiende de voorkeur. Daarnaast ontstond er behoefte aan kleinere vaartuigen om ter plaatse op de rivier te spelevaren of bezoekjes op andere buitens af te leggen. Dergelijke speeljachtjes werden vooral in de achttiende eeuw regelmatig in advertenties in de kranten aangeboden. De versiering van deze scheepjes, die men geregeld op afbeeldingen van Amstel en Vecht aantreft, was betrekkelijk eenvoudig en beperkte zich tot de spiegel, waarop soms het wapen van de eigenaar was aangebracht en het boord, waarlangs lofwerk of een andere ornamentale rand te vinden was. Voorop kon rondom de kluis of ter weerszijden van de boeg ook nog enig ornament worden bevestigd. Grote boegbeelden ontbraken. De tent was – indien aanwezig – klein. Toch was de decoratie altijd een geheel en gelijktijdig ontworpen en aangebracht. Een voorbeeld van het wat grotere type met een ruimere verblijfsruimte is het jacht van de Heer van Hogendorp (afb. 90), gezien het ornament te dateren in het vierde kwart van de achttiende eeuw. Dit ontwerp toont het wapen van de eigenaar omlijst door een baldakijn en door engeltjes opgehouden draperieën; een motief, dat voortgezet wordt op de zijkant van de tent. Enig neoclassicistisch ornament en twee opvallende satyrkoppen, waarvan één direct boven het roer, completeren de decoratie. Eenvoudiger dan de rijk versierde staten- en stadsjachten konden de particuliere vaartuigen toch een lust voor het oog zijn en de rivieren en plassen met hun aanwezigheid opsieren. Onder de particuliere opdrachtgevers vielen natuurlijk ook de grotere reders. Hierover valt nog niet veel te zeggen. Naar de decoratie van hun schepen is nauwelijks onderzoek gedaan. Tekeningen als afbeelding 91 voor de spiegel van de *Vrouwe Anna Maria* geven echter aan

dat ook bij deze groep aandacht aan een gecoördineerde decoratie van spiegel en boeg besteed werd. Een bijzondere vorm van scheepssier is bij dit laat achttiende-eeuwse schip te zien aan de onderzijde van de spiegel. Ter weerszijden van het roer zijn hier twee zeeslangen weergegeven, een weinig op scheepstekeningen voorkomend motief, dat ook in de Leidse stadsrekeningen gesignaleerd werd en derhalve tenminste anderhalve eeuw toegepast moet zijn.



91 De spiegel van de *Vrouwe Anna Maria* is opvallend door de twee zeeslangen ter weerszijden van het roer.

Van totaalpakket naar los onderdeel

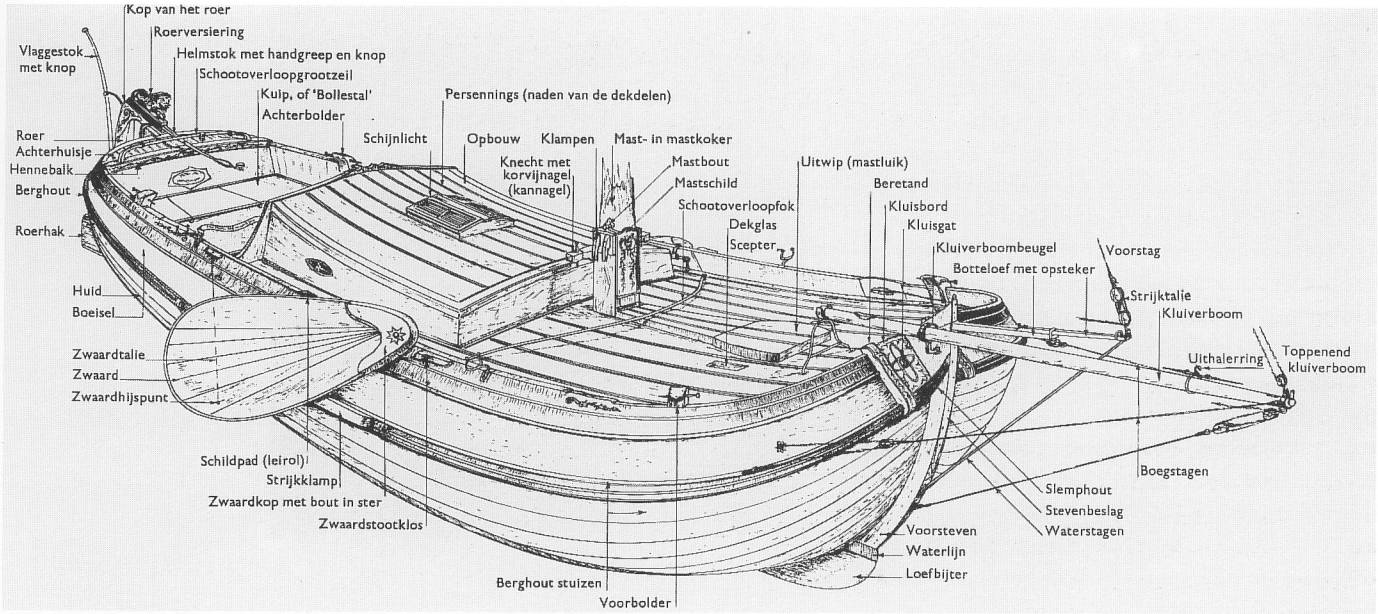
Bij alle hierboven besproken schepen was sprake van een totaalpakket. Steeds weer werd de gehele decoratie speciaal voor het schip ontworpen. Niet altijd was dit echter het geval. Vele eigenaren van schepen konden zich dit niet veroorloven of hadden er eenvoudigweg geen behoefte aan. Degenen, die hun schepen toch een extra accent wilden geven, deden dit door toevoeging van een fraai gesneden of beschilderd hakkebord, een gebeeldhouwde roerkop, mastwortel of iets dergelijks. Men kon die zelf maken, via de scheepstimmerman bestellen of bij de lokale beeldhouwer of schilder aanschaffen. Van Francois van Douwe is bekend dat hij naast het ontwerpen en uitvoeren van beeldwerk aan oorlogsschepen, stads- en statenjachten ook kleinere opdrachten aanvaardde. Zo maakte hij eens een wapen voor een fregat van een zekere Henry Wilkinson uit Rotterdam, dat in 1724 werd gestolen.[39] Losse onderdelen konden, getuige een advertentie in de Leeuwarder Courant van 7 april 1759, ook uit voorraad gekocht worden. Naast tuinsieraden, armblakers en spiegellijsten werden door een lokale beeldhouwer 'scheepskoppen' te koop aangeboden. Grotere stukken werden evenmin alleen op bestelling gemaakt. De erven van de Leeuwarder beeldhouwer Gerbrand van der Haven adverteerden op 19 juni 1756 in dezelfde krant met 'twee grote beelden of gerouppen van Hout meer als levensgroot, als Herkules en Antion, en Galatea op een zeepaard en een Tritton'. Gezien formaat en onderwerp zonder twijfel als scheepssier bedoeld. In het volgende hoofdstuk zal op dergelijk los scheepsornament uitvoerig worden ingegaan.

Met alderley Sny, Beeld en Schilderwerk voorsien Scheepssier op binnenvaartschepen

Eerder zijn diverse vormen van scheepssier besproken, geldend voor zeegaande schepen, voor oorlogsschepen gebouwd op de werf van de Admiraliteit op de Maze en voor de verschillende soorten van jachten die gedurende de zeventiende en achttiende eeuw zijn gebouwd door het hele land heen, maar met name in Holland. Ook voor dit hoofdstuk zullen scheepsmodellen, scheepstekeningen en objecten bij de bespreking van beeldhouwwerk bij binnenschepen bronnen van informatie vormen.

Beeldhouwers

Bij het vervaardigen van scheepssier voor grote, zeegaande schepen, maar ook voor jachten, waren professionele beeldhouwers betrokken. Zij wisten door hun vakmanschap hun métier het aura van 'sierkunst' of 'toegepaste kunst' te geven.[1] Van hun werk hebben maar weinig objecten de tand des tijds doorstaan. De namen van de kunstenaars zijn bekend, evenals hun levensloop. Bij de binnenvaart lag dit anders. Vele objecten, die representanten zijn van scheepssier van binnenschepen zijn bewaard gebleven. Men kan deze grote en sterk gevarieerde hoeveelheid houtsnijwerk bewonderen in grote openbare maritieme collecties in dit land.[2] Van de vele honderden stukken, die zijn overgeleverd, is slechts in een enkel geval bekend wie de maker is geweest.
Het werk was – door de aard van de schepen waarvoor het snijwerk werd gemaakt – kleinschaliger, minder omvattend en minder overdadig. Belangrijk verschil met de scheepssier van zeeschepen en jachten was dat de ornamenten doorgaans niet vast zaten aan de romp van het schip. De stukken snijwerk konden soms onafhankelijk van elkaar van de schepen worden afgehaald.[3] Bij de vervaardiging van scheepssier voor binnenschepen legde men zich meer dan bij zeeschepen toe op de kleinere, losse onderdelen. In de zeventiende en achttiende eeuw golden in vele steden in de Republiek strenge gildebepalingen. Deze bepalingen hadden onder meer betrekking op het vervaardigen van houtsnijwerk en dus ook op het snijden van scheepssier. Doorgaans zal een beeldhouwer of beeldhouwersknecht met hamer en beitel het hout hebben bewerkt. In de negentiende eeuw verdwenen de gilden, en daarmee ook de bepalingen. In een enkel geval kan de scheepsbouwer worden aangewezen als de kunstenaar die voor het door hem gebouwde schip zelf scheepssier maakte. Wat voor snijwerk werd zoal vervaardigd? En voor welke schepen?
Hiervoor is uitgebreid ingegaan op de versieringen aan de diverse categorieën jachten (statenjachten, stadsjachten en speeljachten). Deze binnenschepen waren van alle schepen, die onder die noemer vallen, het meest overdadig versierd. Het betrof hier dan ook vaak schepen waarvan het bezit veel prestige met zich meebracht. De eigenaar moest er goede sier mee kunnen maken, terwijl andere categorieën binnenschepen in eerste instantie bedrijfsvaartuigen waren: men werkte en (in vele gevallen) leefde aan boord. Niettemin was het ook voor de eigenaar en/of schipper van een boeier, tjalk of welk soort binnenschip ook van belang dat regelmatig het schilderwerk werd bijgehouden. Niet alleen werd zo verrotting van het hout tegengegaan. In het geval van een beurtschipper die een regelmatige dienst onderhield tussen twee plaatsen, en voor wat betreft zijn inkomen afhankelijk was van de pas-



92 De op deze tekening vermelde scheepsonderdelen komen terug in de tekst.

sagiers die meevoeren, kon een schip dat mooi in de verf zat indruk maken op en vertrouwen wekken bij zijn potentiële clientèle.
Pas in de loop van de zeventiende eeuw treft men bij de kleinere binnenschepen versiering aan. De scheepssier is dan grotendeels gebaseerd op die van zeeschepen en jachten, waarbij eveneens elementen uit de klassieke oudheid bron van inspiratie vormen. Bij de keuze van de onderwerpen speelde symboliek een belangrijke rol.[4] Waar mogelijk zal tijdens onze wandeling van voor naar achter over ons denkbeeldige binnenschip bij de diverse verschijningsvormen van scheepssier worden stilgestaan (zie afb. 92).

Voorsteven en boeisel

Gerekend vanaf de voorsteven naar achteren toe lenen vele onderdelen van een schip zich voor enigerlei vorm van versiering. Over de grootste lengte van het ronde jacht (duidelijk te zien op de tekening) liep het berghout. Dit was (en is) dikwijls zwart geschilderd, bij jachten vaak voorzien van een of meerdere witte biesjes om de zeeg (het verloop van de boordlijn in zijaanzicht) van het schip te accentueren.[5] Het berghout mondde aan de voorzijde uiteindelijk uit in het slemphout, dat in een kromming naar boven toe aan de voorsteven werd bevestigd. Lofwerk – bloemranken, guirlandes of sierlijk gesneden takjes – werd nogal eens op het slemphout geschilderd. De scheepshuid onder het berghout was zwart door de harpuis, die werd aangebracht om het hout te conserveren. Aangezien het hier een strikt functionele, noodzakelijke toepassing van kleur betreft, zal niet langer bij de onderkant van het schip worden stilgestaan. Boven het berghout bevond zich het boeisel. Bij alle Friese ronde jachten en schouwen was het bovenste deel van het boeisel bewerkt. Zwarte stroken waren aangebracht, afgewisseld met witte kralen of biezen. Voor en achter op het boeisel trof men nogal eens fraaie krullen of bladertakken aan, in beide gevallen verguld.[6] Net boven het slemphout, aan beide zijden tegen de voorsteven aangevleid, bevond zich het kluisbord met in het midden het kluisgat. Kluisborden en -gaten waren dikwijls fraai versierd met geometrische figuren, lofwerk of snijwerk in de vorm van sterren. Kluisborden namen ook nog wel eens de vorm aan van een Medusakop met kronkelende slangen of een

leeuwekop met opengesperde muil. Door het aldus ontstane gat liep de ankerkabel (afb. 93). Naast de kluisborden waren zogenaamde 'beretanden' (verticale balkjes) op berghout, boeisel en boord bevestigd. De versiering van de beretanden kwam over het algemeen overeen met die op en rondom de kluisborden. Uitzonderingen zijn er uiteraard: een man en vrouw bevinden zich aan weerszijden van de kluisgaten op het model van een spiegeljacht in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam (zie afb. 94). Ook het zandlopermotief – dat symbool staat voor de tijd die altijd maar doorloopt – waarbij de rechthoekige beretand is verdeeld in vier driehoeken, waarvan de twee tegenover elkaar geplaatste driehoeken dezelfde kleur hebben, was een regelmatig terugkerende versiering. Rood en wit waren hierbij veel gebruikte kleuren. Bij vissersschepen waren de kluisborden dikwijls niet of nauwelijks versierd. Op de beretand kon men hooguit een zandloper ontwaren. Overigens zijn ook voorbeelden bekend – of in ieder geval ontwerptekeningen voor de bouw – van zeegaande schepen waarbij op kluisborden en kraanbalken dit zandlopermotief staat afgebeeld (afb. 95).[7] Ook hierop kan men dikwijls bloemenranken als gesneden versiering aantreffen.

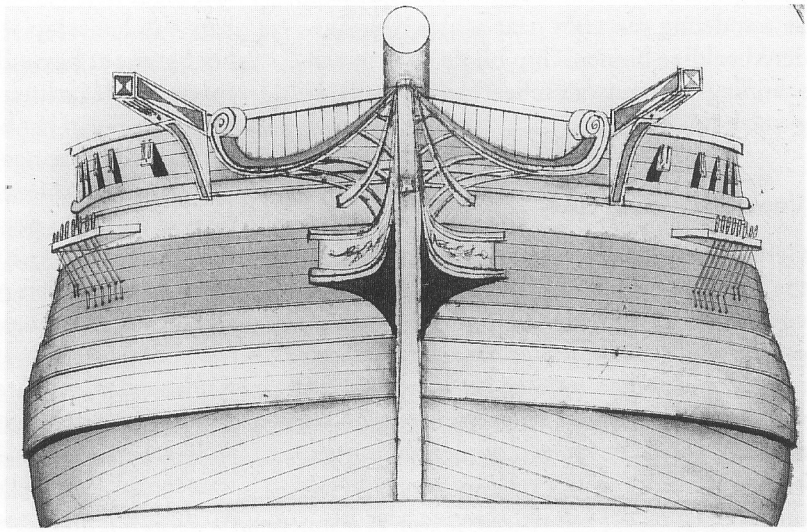


93 Kluisbord in de vorm van een leeuwekop aan bakboordzijde van het model van een boeier.

Dekversiering

Naar achteren lopend is de kans groot dat wij op het dek tegen de boorden aan een fraai gesneden en versierde bolder (of voorbolder) aan weerskanten van het schip zullen aantreffen. Deze boldertjes hadden diverse functies: onder meer werd om de bolder heen het touw geslagen wanneer een schip afmeerde. Bij de bolders kon nogal eens versierde kleine kopjes worden aangetroffen: zo waren er mannenhoofden met driekante steek (de zogenaamde 'admiraaltjes'), vrouwenhoofden en hoofden van Moren (afb. 96). Dergelijke motieven konden ook bij staten- en stadsjachten worden teruggevonden, zoals onder andere blijkt uit de Leidse stadsrekeningen. Versierde bolders zijn eveneens te zien op het model van het jacht van de keurvorst van de Palts in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.

Niet al te ver achter de boldertjes treft men onder andere op de dekken van boeiers, Friese jachten en tjotters een bedelbalk (een dwarsscheepse, gekromde balk, gebruikt voor het verstevigen of beleggen van kettingen of landvasten). De naam is merkwaardig, en menigeen heeft zich bezig gehouden met de etymologie van het woord. Het zou een verbastering

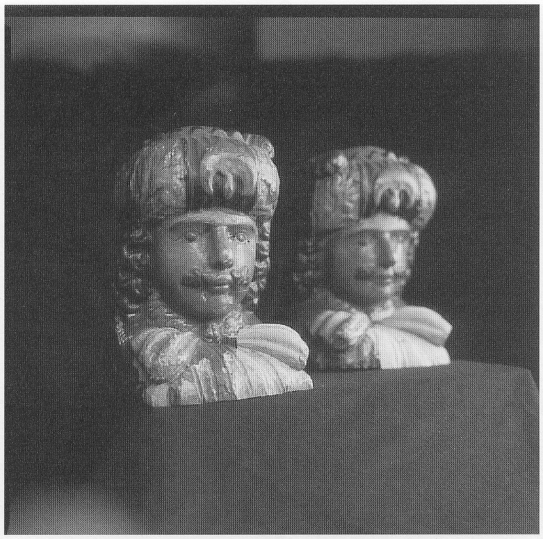


95 Kraanbalkdecoratie bij een bombadeerkorvet uit 1818. Het zandlopermotief komt diverse malen terug.

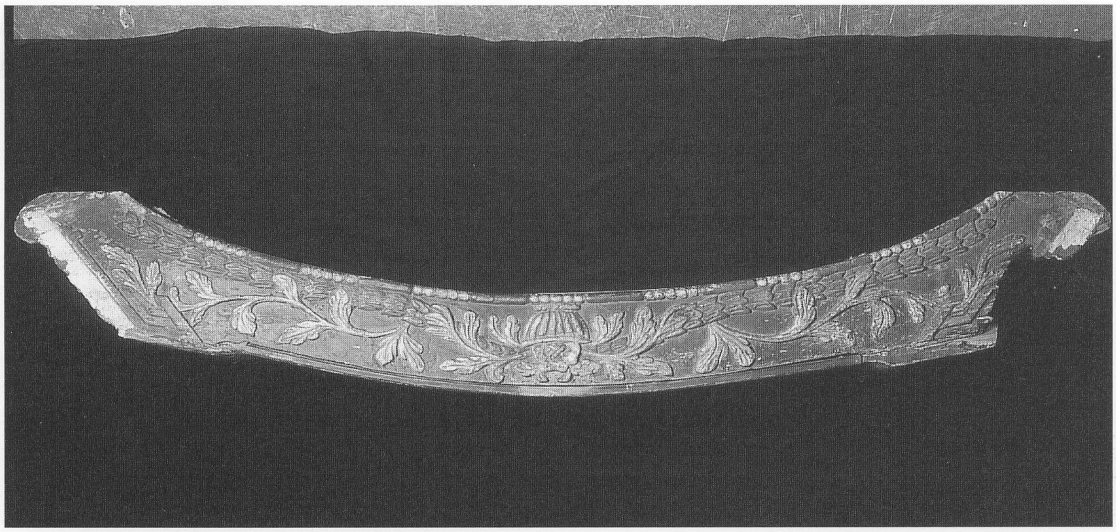


104 Detail van een vlag, gemaakt door de firma Elbers in Zwartsluis, gedateerd 1875. Ceres (godin van de landbouw), Mercurius en Neptunus staan afgebeeld.

kunnen zijn van het woord beeld-balk, of van het woord beting-balk (beting is een verticale balk ten behoeve van het vastleggen of slepen). Ook kon het voorkomen dat een schip met een boom moest worden voortgeduwd. Deze activiteit werd 'bedelen' genoemd. De boom plaatste men net achter de balk, waardoor uiteindelijk de term bedel-balk kan zijn ontstaan.[8] Hoe het ook zij, menig bedelbalk in openbare collecties valt op door de zeer fraaie versiering. Vruchtbaarheidssymbolen, allegorische voorstellingen van Mercurius temidden van balen en tonnen handelswaar, bloemranken en spreuken waren geliefde thema's.[9] Meestal waren de bedelbalken afgewerkt met een koperen strip (afb. 97).
Langzamerhand naderen wij de mast, geplaatst op het midden van de breedte van het schip, en op ongeveer 2/3 van de lengte. De mast was aan beide uiteinden versierd. Bij jachten, tjalken, boeiers en beurtschepen met strijkbare mast bevond zich met name gedurende de zeventiende en achttiende eeuw tegen de vierkante mastvoet aan de voorkant van de mast, net boven het dek en ingeklemd tussen de zijkanten van de mastkoker, het mastbord (ook wel mastschild of mastplank genoemd). Op dit rechthoekig stuk hout met halfronde bovenkant stonden vaak mythologische en allegorische voorstellingen, bijvoorbeeld van Neptunus met zijn schelpvormige wagen of onafscheidelijke drietand. Een vergulde bijenkorf staat weergegeven op het scheepsmodel van een Zaanse boeier in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Het motief komt terug in de versieringen aan de voorzijden van de kajuit (zie afb. 98). Ook zijn mastborden bekend waarop de naam van het schip, de plaats waar het schip stond ingeschreven en de naam van de schipper/eigenaar staan vermeld.

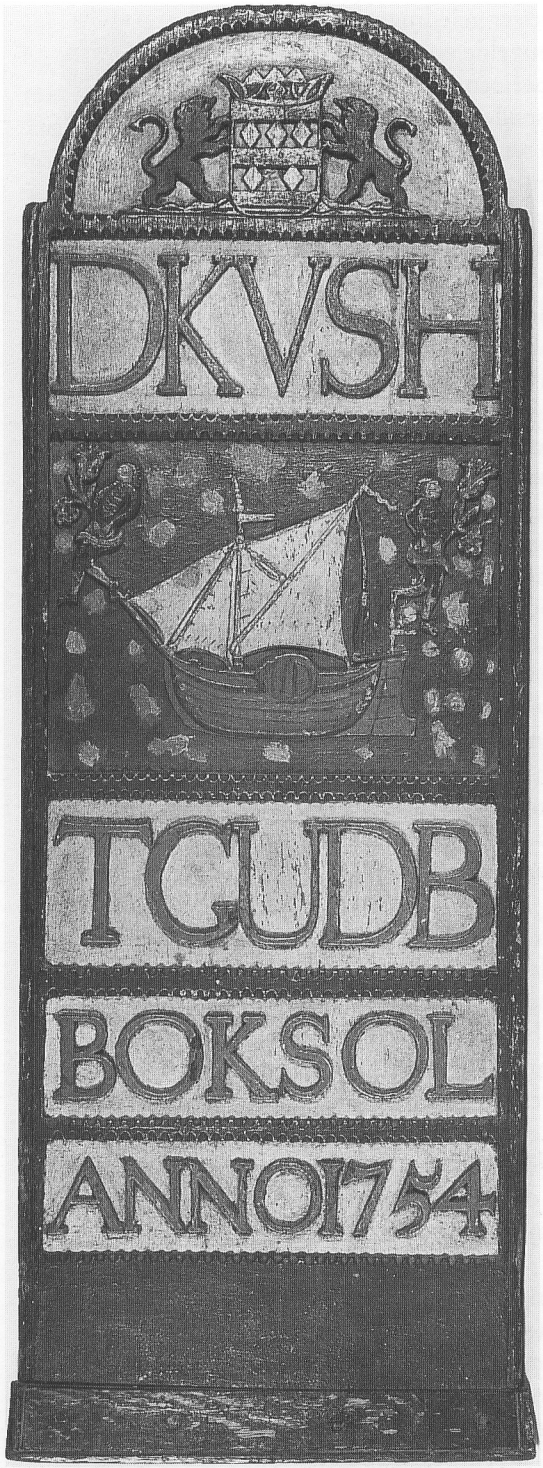


96 Houten negentiende-eeuwse morenkopjes. Zij sierden eens stuurboord en bakboord nabij de voorsteven van een binnenschip.



97 Met lofwerk uit een mandje versierde negentiende-eeuwse bedelbalk.

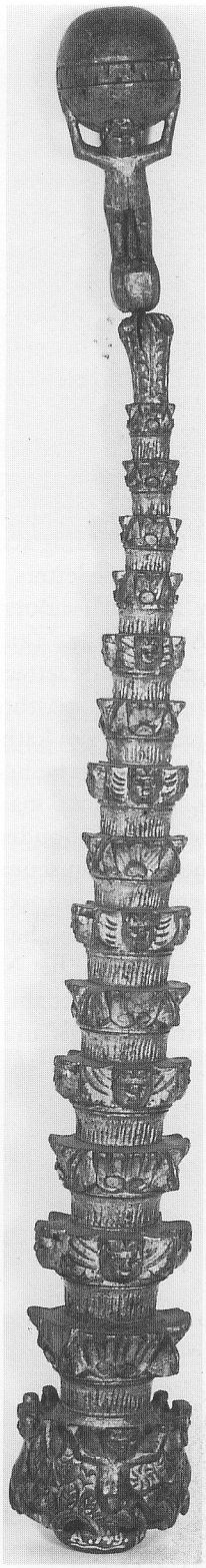
In de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam bevinden zich enkele uiterst cryptisch versierde mastborden. Zo staan op een achttiende-eeuws mastbord twee heren afgebeeld in laat-achttiende-eeuwse kledij. De één houdt een bundel geklemd onder de linkerarm, de ander een boek. Zij geven elkaar een hand onder een wapenschild waarop drie uien staan afgebeeld. Drie letters 'ADL' en de naam van het schip waarop het bord heeft gestaan (*d.2.gebroeders*) completeren het geheel (afb. 99). Een ander mastbord uit deze collectie bevat het wapen van de heerlijkheid Waveren (ten noordwesten van Vinkeveen), in rood de letters 'DKSVH', een uitgesneden afbeelding van een beurtscheepje met sprietzeil waarop twee mannetjes in danshouding staan afgebeeld op boegspriet en roer, de letters 'TGUDB', de plaatsnaam 'Boksol' (= Botshol) en tot slot het opschrift 'ANNO 1754' (zie afb. 100). De exacte betekenis van de letters is niet duidelijk. Het plaatsen van een mastbord is een oude traditie, overgenomen van katholieke zeelieden die het beeld van hun heilige voor de mast meevoerden.[10] Het aantal mastborden dat voor het nageslacht is behouden is gering. Het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen, het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen, het Fries Museum in Leeuwarden, het Fries Scheepvaart Museum in Sneek, het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam en het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam hebben er enkele in hun collecties.[11] Naar boven kijkend langs de mast valt de blik op achtereenvolgens de hommer (een achthoekige of ronde krans onder de masttop; deze hield het want rond de mast op en kon in bepaalde vormen zijn uitgesneden), de masttop (bij binnenschepen meestal zwart geschilderd, bij vissersschepen wit) en de mastwortel, zo genoemd vanwege het uiterlijk van dit stuk scheepssier. De mastwortel is een oude vorm van versiering, waarvan de lengte sterk kan variëren. Zo zijn er mastwortels die slechts enkele centimeters meten, maar er zijn ook forse exemplaren bekend. In de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, bijvoorbeeld, bevindt zich een mastwortel van 2,20 meter.



100 Bovenaan op dit mastbord staat het wapen van Botshol weergegeven. Het houtsnijwerk heeft ooit de mast van een beurtschip gesierd.

Het snijwerk, verdeeld over geledingen, beeldt over het algemeen gevleugelde engelenkopjes uit, met daartussen draperieën, lofwerk, guirlandes, schelpen of dansende putti (engeltjes). Bij de geledingen is – in welke variant dan ook – een vast patroon waarneembaar. De onderste, breedste ring bevat sierlijk uitgesneden dansende putti die elkaars handen vasthouden en die worden omgeven door bloemmotieven. Daarboven lopen de geledingen spits toe en worden zij dientengevolge steeds kleiner. Groepen elementen (bijvoorbeeld schelpen en bloemen; engelenkopjes met daartussen draperieën) wisselen elkaar per geleding af. De mastwortel wordt uiteindelijk bekroond door een mythologisch of allegorisch wezen, of door een vergulde bol of granaatappel. Een ander bekend motief was Fortuna, de Romeinse godin van het lot. Zij staat rechtop, met de linkerhand haar schaamte bedekkend en met de rechter een bollend zeildoek vasthoudend. Op deze wijze bewoog zij zich voort. Andere attributen van Fortuna zijn de bol waarop zij staat, een rad en een hoorn des overvloeds. Ook Atlas met de onafscheidelijke wereldbol op zijn schouders is nogal eens uitgesneden ter afsluiting van een reeks geledingen (afb. 101 en 102).
Speciale vermelding verdienen de mastwortels die de masttoppen sierden van Marker waterschepen, van oudsher sterke vissersschepen die ook werden ingezet bij het slepen van kamelen. Dit waren grote houten bakken die sinds de uitvinding in 1688 werden gebruikt voor het dragen van diepstekende zeeschepen over de ondiepten in de Zuiderzee. Door de elementen die als geleding dienden, verschilden de mastwortels sterk van de hierboven vermelde motieven. Onderaan stond een haan uitgesneden. Taps naar boven toe stapelden hennetjes, pegasus-figuurtjes (genoemd naar het paard Pegasus, volgens de Griekse mythologie het dier, waarop dichters de werkelijkheid ontvluchtten) of griffioenen (een fabeldier met het lichaam van een gevleugelde leeuw) zich op (afb. 103). Ook de zogenaamde 'mannetjes', masttopornamenten eindigend in zwarte kwastjes, die specifiek op Arnemuider hoog-

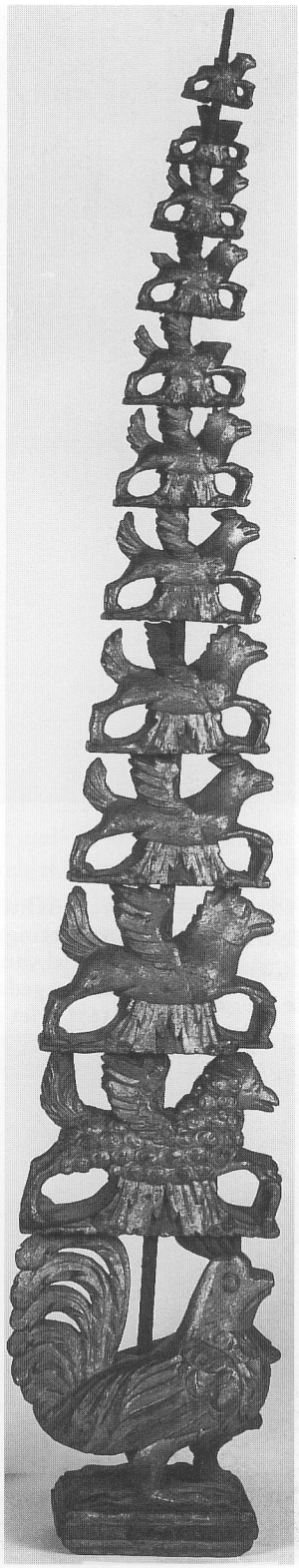




101 Mastwortel van meer dan twee meter lengte, met Vrouwe Fortuna.

102 Mastwortel met Atlas die de aardbol op zijn schouders torst.

103 Een kenmerkend voorbeeld van een masttopversiering zoals die bij Marker waterschepen kon worden aangetroffen.

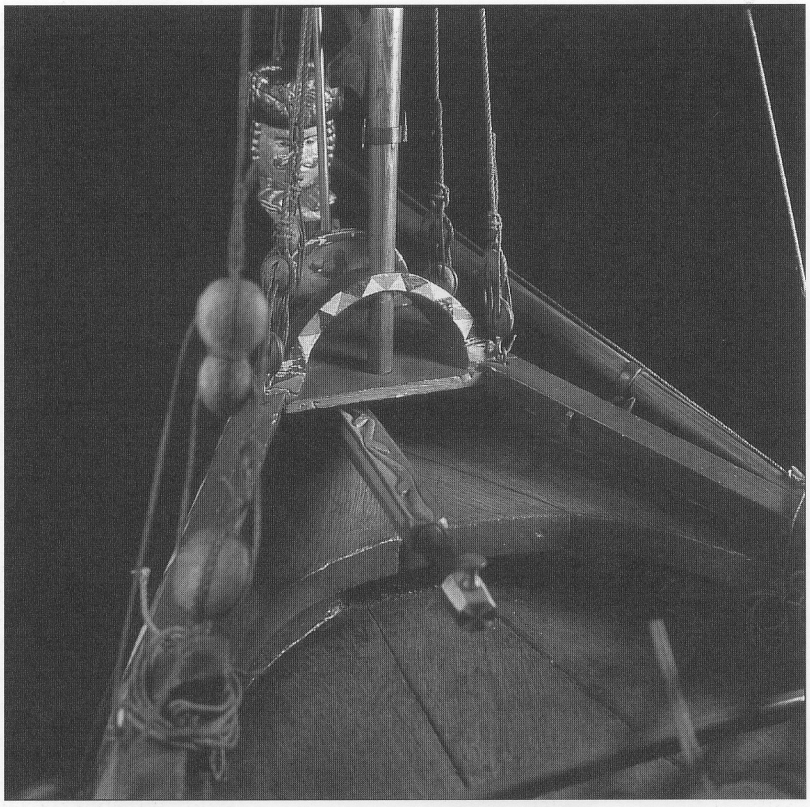


aarzen voorkwamen, mogen niet onvermeld blijven. Een strak, bijna modern ontwerp karakteriseert een dergelijke versiering.
Tezamen met het scheerhout (een draaiend houten of ijzeren langwerpig plaatje op de masttop waaraan de vleugel is bevestigd) en de vleugel (de windvaan) vormde de mastwortel het 'tuigje'. In Friesland was het gebruikelijk dat dergelijke tuigjes als prijs werden uitgereikt bij hardzeilwedstrijden. Bij Groninger tjalken was dikwijls bovenop het scheerhout een versiering geplaatst in de vorm van een scheepje. Vissersschepen op de Zuiderzee hadden in het verleden nogal eens bolletjes zitten op de plaats waar anders de mastwortel stond. Deze bolletjes of kloten moesten voorkomen dat het scheerhoutje kon afschuiven. Een pluim ('hemelboender') kon het geheel compleeren.[12]
De vleugel of wimpel was vastgemaakt aan het scheerhout. Soms werd een zwart boompje onder het scheerhout geplaatst ten teken van rouw. Ook kwam het voor dat de hele vleugel door een zwarte rouwrand werd omgeven, en dat een rouwvlag aan de vlaggestok achterop het roer werd gehangen. Dit kon een zwarte vlag zijn met een grijs of zwart boompje (een 'treurboompje') of een zwart vlaggetje met wit kruis. Hoewel dit niet strikt genomen binnen het onderwerp scheepssier valt, is het hier vermeld als vorm van decoratie.[13] Vanaf de masttop woeien vlaggen en wimpels om het beeld van veelkleurigheid en bruisende versiering te vervolmaken.
Aparte vermelding verdienen de vlaggen die zijn vervaardigd door de firma Elbers in Zwartsluis. Dit schildersbedrijf heeft – zo blijkt uit kasboeken die de periode 1854-1956 bestrijken – vele vlaggen en wimpels (met en zonder 'treurboompje') vervaardigd voor schippers en scheepseigenaren. De vlaggen kenmerken zich door steeds weer terugkerende allegorische voorstellingen van Mercurius, god van de handel, met zijn staf in de hand temidden van balen en tonnen koopmansgoederen. Ook staan dikwijls schepen afgebeeld, waarbij al of niet in een van de zeilen subtiel de naam van maker en het jaartal waarin de

vlag is vervaardigd, staan vermeld. Tevens zijn er vlaggen waarop de namen van de opdrachtgevers of de schepen voor welke zij zijn gemaakt, zijn weergegeven (afb. 104).[14]

Kajuit of roef

De kajuitopbouw was een geliefde plaats voor het aanbrengen van scheepssier en snijwerk. Kajuit en roef (bij binnenschepen) waren toch vaak de woning van de schippers. Sierlijsten met motieven als acanthusbladeren, eikels en eiketakken met bladeren plaatste men aan de achterkant van de kajuitopbouw. De dekbalk aan de achterkant van het kajuit boven de deur bevatte in de regel houtsnijwerk, dikwijls bloemmotieven. Overal waar versiering geplaatst kon worden was het er ook: boven en op kajuitdeuren, op de raampjes en patrijspoorten. Ook het interieur van menig jacht of binnenschip werd opgesierd met fraai snij- of schilderwerk. Zuiderzeebotters kenden een versiering die op grote schaal is terug te vinden bij vissersschepen. Het houtwerk boven de deur die toegang bood tot kajuit of roef was op deze schepen vaak 'geprinst': een dubbele fries met in elkaar passende driehoeken in de kleuren oranje-blanje-bleu. Het 'prinsen' was vooral ook populair bij schippers/eigenaren van vissersschepen, die een dergelijk motief eveneens plaatsten boven de toegang tot het vooronder. De term 'prinsen' zelf kan afkomstig zijn uit het begin van de zeventiende eeuw, toen de prinsenvlag (met enkele, dubbele, of drievoudig zich repeterende banen oranje-blanje-bleu) opgeld deed.[15] Het model van een smakschip in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam vormt een goed voorbeeld van het kleurig aanzien dat dit geprinste motief de schepen gaf. Het model, gedateerd 1676, valt op door de uitzonderlijk rijke en gevarieerde scheepssier: naast de 'prins' die op allerlei houten onderdelen over het gehele schip verspreid is terug te vinden, is het achterschip versierd met een beschilderd hakkebord, een gedecoreerde bedelbalk en helmstok, terwijl de roerversiering opvalt door de uitzonderlijke schoonheid van de kop (afb. 105, 106 en 107).



105 Achterstevenversiering van het model van een smakschip, gedateerd 1676. Het geprinste motief is duidelijk waarneembaar.

Ter hoogte van de voorzijde van de roef, aan weerszijden van het binnenschip, hingen de zwaarden. In grootte varieerden de zwaarden sterk. De halve maan-vormige kop van het zwaard had dikwijls een bescheiden vorm van versiering (een ster of bloemmotief). Het kwam maar zelden voor dat zwaarden beschilderd waren. Zwaarden, voorzien van geschilderde afbeeldingen of initialen treft men aan bij (modellen van) jachten en bij het hierboven besproken model van het smakschip. Mannelijke en vrouwelijke zeewezens sieren hier bak- en stuurboord (afb. 108). Let wel: het betreft hier modellen. Het is ons niet bekend of dergelijke plaatsen ook daadwerkelijk beschilderd werden. Men kan zich namelijk voorstellen dat het zoute water waaraan deze kunstwerkjes werden blootgesteld een vernietigend effect op de beschildering kan hebben gehad.

107 Over de volle lengte van het boeisel van het smakschip is het geprinste motief terug te vinden. Een versiering in de vorm van een zandloper staat op de kraanbalk.

Kuip of 'bollestal'

Boven de doft – de zitbank in de kuip – van menig boeier, Fries jacht en tjotter bevond zich de hennebalk. Het betreft hier een dwarsscheepse balk in het achterschip onder de helmstok. Tussen de wijze waarop het snijwerk bij de bedelbalk op het voordek was verricht en de versiering van de hennebalk bestond duidelijk verband. Motieven keerden terug, de sierlijkheid van het snijwerk of de beschildering werd zoveel mogelijk op beide stukken doorgevoerd en met elkaar in overeenstemming gebracht. Vissersschepen hadden dikwijls geen hennebalk, maar zagen hun kuip versierd met een prins. Aan weerszijden van de kuip stonden de achterboldertjes. Deze klampen waren vaak op dezelfde wijze versierd als de voorboldertjes.[16]



108 Zwaardversiering aan stuurboordzijde van het smakschip. Afgebeeld is Triton, zoon van Neptunus, op een schelp blazend.

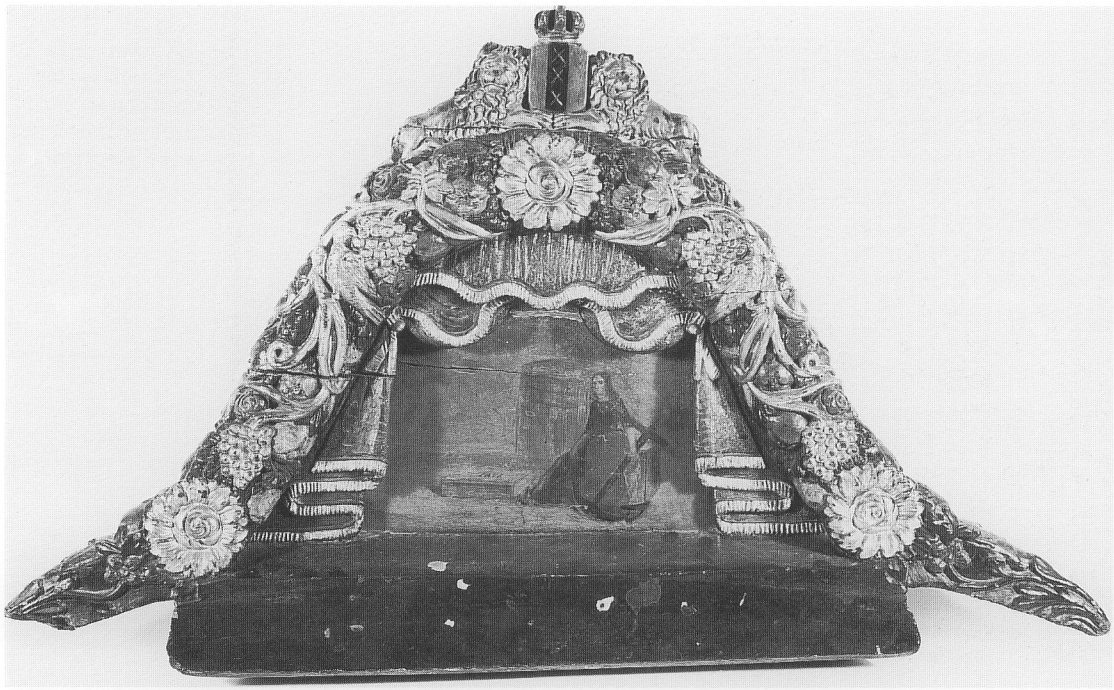
Achterstevenversiering

Hakkebord

De wijze waarop het achterschip van binnenschepen was versierd had grotendeels te maken met de aan- of afwezigheid van een staatsie of hennegat. Was dit aanwezig, dan betrof het een schip met hekversiering. Was de staatsie afwezig, dan betrof het een zogenaamde draai-over-boord, waarbij de helmstok vrijelijk van bak- naar stuurboord gedraaid kon worden boven doft en kuip. Schepen met een staatsie hadden een hennegat. Hierdoor stak de helmstok, bevestigd aan het roer. Al met al was de uitslag voor het helmhout ernstig beperkt. Het boeisel van het achterschip kwam bij schepen met een staatsie (bijvoorbeeld de hektjalk, de smak, de Brabantse schuit, de otter, de kaag, de poon en de pleit) zo hoog bijeen bij de achtersteven dat tussen de beide boorden een hakkebord geplaatst kon worden, tegen de doft aan. De benaming was ontleend aan het zeventiende-eeuwse zeeschip, dat verschillende hakkeborden op de spiegel had. Dit bord had geen functie; het kan zonder meer als versiering worden aangemerkt. Deze versiering zal niet goedkoop zijn geweest. Echte vaklieden legden zich toe op het vervaardigen van het snijwerk aan een hakkebord.[17]



Hakkeborden waren (dikwijls eike-)houten borden, aan de bovenkant hoefijzervormig,



110 Hakkebord, met het wapen van Amsterdam. Op het paneel is een zittende vrouw met anker geschilderd. Het bord is vermoedelijk afkomstig van een beurtschip tussen Amsterdam en Deventer.

aan de onderkant recht. Ze waren doorgaans 10 tot 15 cm dik, omgeven door een band van lofwerk en bloemen of vruchten. Het hakkebord was aan beide zijden bewerkt. In de collecties van de eerder genoemde musea in Enkhuizen, Rotterdam, Leeuwarden, Sneek en Amsterdam, maar ook in een museum als het Frans Halsmuseum in Haarlem, bevindt zich een fors aantal van dergelijke stukken scheepssier. Aan de voorzijde zijn vaak driedimensionale taferelen uit het Oude en Nieuwe Testament uitgesneden. Prentenbijbels vormden ongetwijfeld een belangrijke bron van inspiratie.[18] 'Christus en de overspelige vrouw' is vreemd genoeg één van de meest populaire thema's geweest (afb. 109). Vreemd, aangezien de schipper, door de locatie waar het hakkebord zich bevond, tijdens zijn afwezigheid van huis bijna onophoudelijk met deze gedachte werd geconfronteerd. Drie hakkeborden met dit thema aan de voorzijde uitgesneden zijn aanwezig in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, terwijl twee van dergelijke stukken scheepssier zich bevinden in het Fries Scheepvaart Museum in Sneek. Andere passages uit de Bijbel die een bron van inspiratie vormden zijn 'Salomo's oordeel', 'Abraham's offerande', 'Job op de mestvaalt' of de 'Bruiloft van Kanaän'.

Al deze bijbelse taferelen zijn omgeven door een brede, rijkelijk versierde band of ornamentrand. Acanthusbladeren, bloemen, maar ook figuren zijn regelmatig terugkerende motieven. Bovenop de band houden leeuwen of engelen wapenschilden, kronen of druiventrossen tussen de poten, respectievelijk handen. In een enkel geval staan twee vogels bovenop de band weergegeven. Meestal zijn aan de achterzijde stadswapens uitgesneden. Wanneer het snijwerk betreft van een beurtschip, dat regelmatige diensten onderhield tussen twee steden, dan zal men de wapens van die twee steden gebroederlijk naast elkaar zien afgebeeld. Soms ook treft men slechts één wapen aan: het betreft hier dan uiteraard de thuishaven van de schipper.

In de zeventiende eeuw zijn alle hakkeborden veelkleurig beschilderd geweest. Later, in de loop van de achttiende eeuw, veranderde de vorm. De halfronde vorm kreeg steeds meer

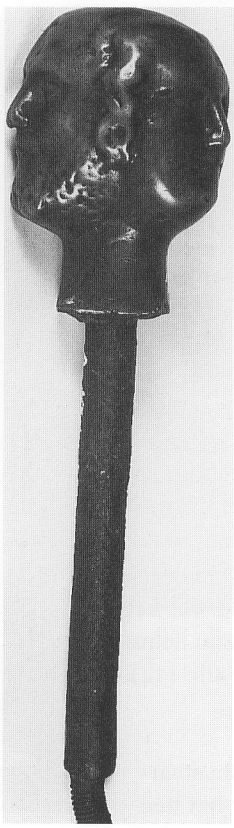


111 Ook bij dit hakkebord is het snijwerk beperkt gebleven tot de band. Een zittende vrouw is op het bord geschilderd.

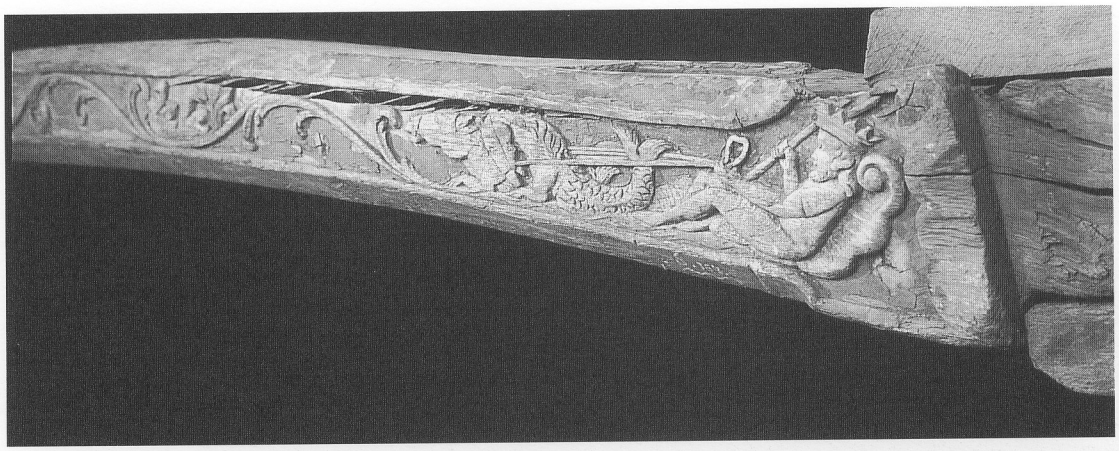
het uiterlijk van een driehoek, waarbij het zo kenmerkende snijwerk deels werd vervangen door schilderwerkjes (afb. 110 en 111). Gedurende de negentiende eeuw kwam het in de mode hakkeborden monochroom (enkelkleurig) te houden in hun natuurlijke kleur. Antiekhandelaren lieten de verf op het houtsnijwerk verwijderen. In de loop van de negentiende eeuw verdween het hakkebord van de schepen.

Helmstok

Naast hakkeborden, die op het achterschip een opvallende plaats innamen, zijn nog andere vormen van scheepssier rondom het achterschip te onderkennen. Zo kon de helmstok aan de voorkant, bij de handgreep, versierd zijn met een fraaie ronde, koperen of uit hout gesneden knop. Een opvallende helmstokknop, in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, stelt drie aaneengesloten mensenhoofden voor als Januskoppen (afb. 112). Ook koperen tonnetjes met daaraan bevestigd een ijzeren pin, die in de helmstok kon worden geschoven, dienden



112 Helmstokknop met koperen handgreep, voorstellende drie Januskoppen. Janus was onder andere god van tijd en oorlog. Dikwijls is hij afgebeeld met een aangezicht vóór en achter (toekomst en verleden). Misschien stelt de derde kop het heden voor?

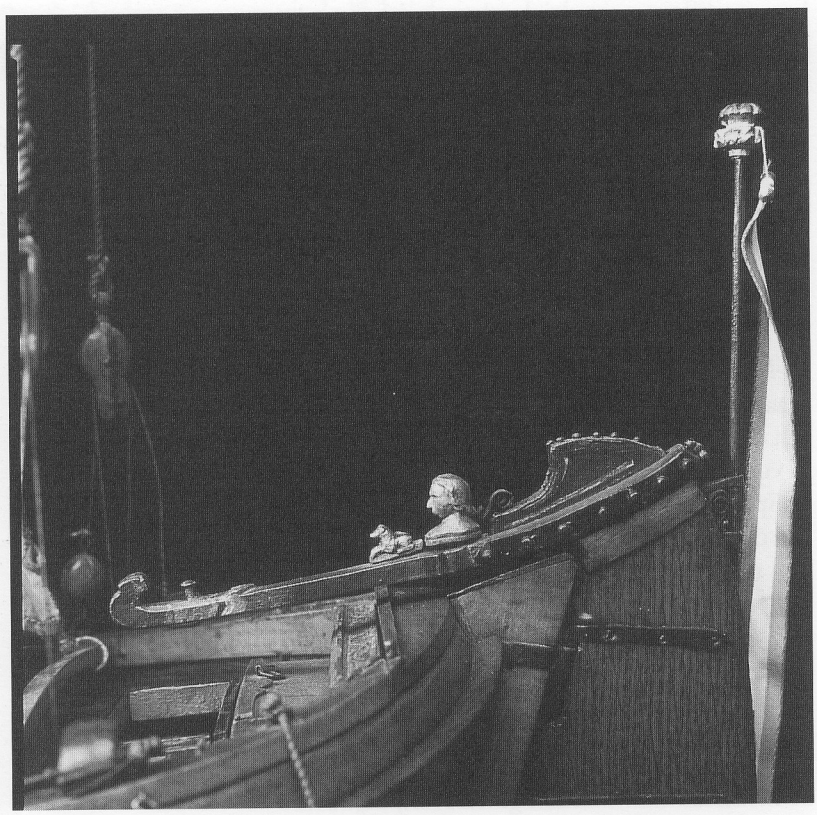


113 Detail van een helmstok, gedateerd 1780. Neptunus zit in zijn schelpewagen en wordt voortgetrokken door een zeepaard.

als helmstokknoppen.
Helmstokken hadden op de boven- en zijkanten dikwijls lofwerk of waren 'geprinst' – voorzien van een repeterend motief van rood-wit-blauwe lijnen in de vorm van visgraten of driehoeken. Maar ook andere voorstellingen kon (en kan) men aantreffen ter versiering van de zijkanten. In de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam zijn beide zijkanten van een helmstok rijkelijk versierd met identieke voorstellingen van een Neptunusfiguur, die gezeten op een zegekar in de vorm van een schelp, door zeepaarden wordt voortgetrokken (afb. 113).
Niet alleen de helmstokknop of de zijkanten van de helmstok konden opvallen door een fraaie bewerking of voorstelling in koper of hout. Ook bevond zich regelmatig een klein kopje halverwege de stok. Qua voorstelling ('admiraaltje', 'turkje', 'moriaantje' en dergelijke) kon de versiering op het helmhout overeenkomen met de roerkop die zich even daarachter op het roer bevond, of met één der bolders.[19] Ook zijn scheepsmodellen bekend waarop een fraaie knop, een kopje en vlak daarachter een roerleeuwtje staan. Kennelijk was het er de binnenschipper veel aan gelegen zijn helmhout zo fraai mogelijk te versieren (zie afb. 114).

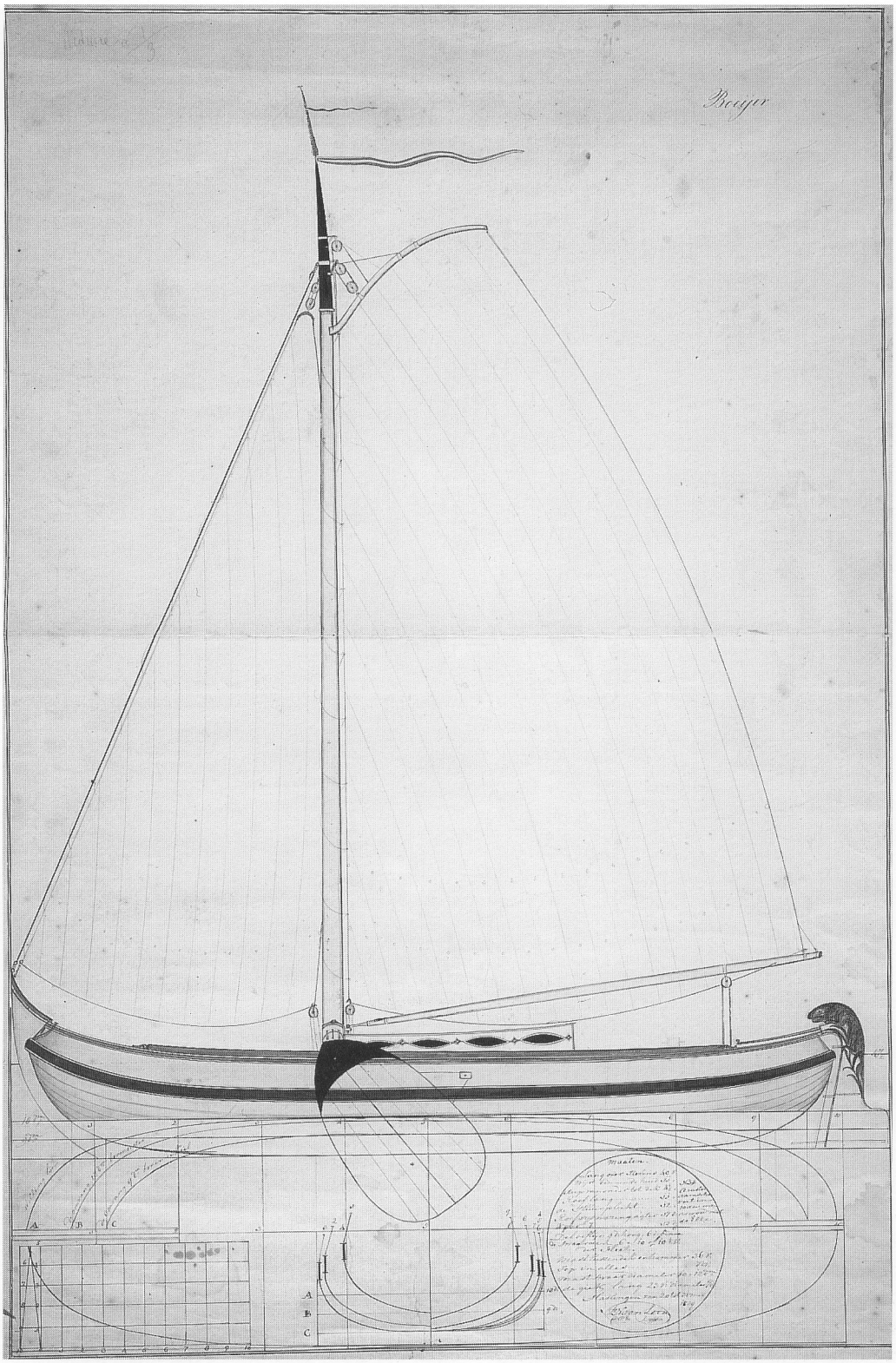
Roerversiering
Gaan wij bij de binnenschepen met een staatsie uiteindelijk met de helmstok door het hennegat, dan valt het oog op de roerversiering. Grofweg zijn de volgende categorieën te onderscheiden: roerleeuwen, roerklikken (niet te verwarren met het bij zeeschepen gebruikte woord 'klik' waarmee het roerblad wordt bedoeld) en roerkoppen.

114 Detail van de helmstokversiering van het model van een Torenschuit, 1824. Deze schepen onderhielden beurtdiensten tussen de Haringpakkerstoren in Amsterdam en Zaandam.





106 Roerkop van het smakschip.



115 en 116 Scheepstekening van de boeier *Bever*. De langs het roer omhoogklimmende bever toont sterke gelijkenis met de roerversiering die bewaard is gebleven.



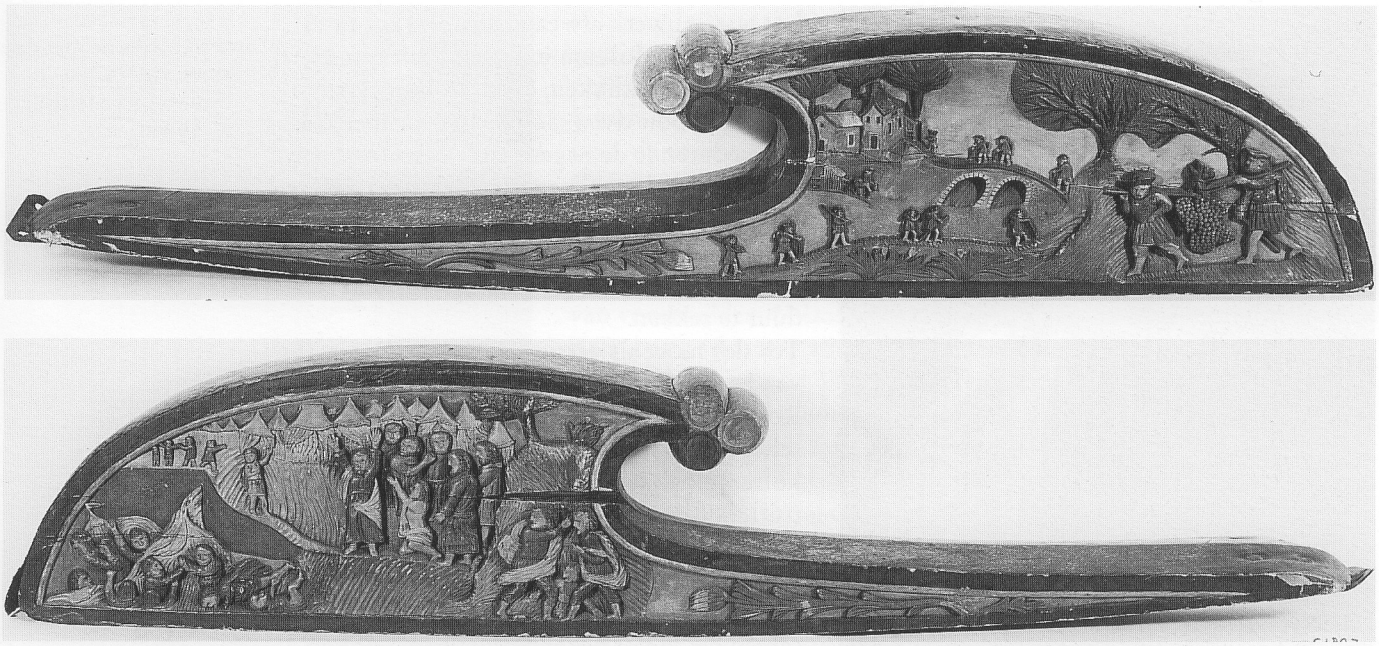
Roerleeuwen konden met name op boeiers en Friese jachten worden waargenomen.[20] Zij konden overigens in deze verschijningsvorm ook aanwezig zijn op rijtuigen en sledes. Zo bevindt zich bijvoorbeeld in de stallen bij Paleis 't Loo in Apeldoorn een slede waarop een fraaie vergulde, liggende leeuw de nieuwsgierige bezoeker aankijkt. Qua houding kan deze zo van een schip afkomstig zijn. Overigens wordt de versiering voorop een arreslede boegbeeld genoemd. Met name de collectie roerleeuwen in het Fries Scheepvaart Museum in Sneek is indrukwekkend van omvang en kwaliteit. Ze zijn verguld en in diverse kleuren vertegenwoordigd. Hautaine, koninklijke blikken in de ogen van het gesneden dier wisselen uitermate sullig uit de ogen kijkende exponenten van de koning van het dierenrijk af. Ook zijn er woeste, vervaarlijk uitziende exemplaren. Een uitzonderlijk fraai voorbeeld van een roerleeuw in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, met Samson op zijn rug, is in het vorige hoofdstuk al ter sprake gekomen.

Andere gebruikte diervormen waren onder andere de krokodil, de arend, de otter, de draak, de vis, de dolfijn, de zwaan, de sperwer[21] en de bever (zie afb. 115 en 116). Bevers, met roer en al, zijn vertegenwoordigd in de collecties in Rotterdam en Amsterdam.[22] De bevers manifesteerden zich op diverse manieren. Nu eens was een bever bovenop het roer geplaatst, dan weer klom het dier langs het roer omhoog. Modellen van dergelijke roeren bevinden zich in Amsterdam en Sneek. De kop van het roer wordt ook wel 'klik' genoemd, hetgeen verband kan houden met de mogelijkheid om het omhooggetilde en achteruitgeschoven helmhout te plaatsen in de uitholling van de kop. Door de uitholling kon de helmstok in een schuine stand worden geplaatst (bij botters bijvoorbeeld). Door het hoger plaatsen van de helmstok kon de schipper al sturend een andere positie innemen. Bij de grotere schepen (bijvoorbeeld tjalken) was het hoger plaatsen onmogelijk. De kop verloor zijn functie als aangrijpingspunt, bleef echter wel op het roer, en werd een klik. Uit de klik ontstonden twee types roerklik: de een had een sterk geprononceerde uitholling, de ander werd steeds meer langgerekt.[23]

De vormen van de klik zijn bepalend voor de herkomst van het schip. De holle klik (de klik met uitholling) kwam het meest voor. De punt van de klik was vaak versierd met drie tonnetjes, geschilderd in de nationale kleuren. Dit was in Nederland het geval bij tjalken, stevenaken, vishoekers, haringbuizen en Katwijkse bommen. De schijf was eveneens beschilderd in heldere kleuren en voorzien van enkele tak-



109 Fraai gesneden en rijkelijk versierd hakkebord waarop een verwijzing naar het bijbelverhaal over de overspelige vrouw is uitgesneden.



117 en 118 Twee schijven (zijkanten) van een 's Gravenmoerse roerklik.

ken, van bloemranken, van een hoorn des overvloeds of van bijbelse voorstellingen. Van klikken met daarop afgebeeld episodes uit de Bijbel zijn voorbeelden te geven uit de collecties in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam en het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam. Vooral deze laatste valt op door het uiterst verfijnde snijwerk (afb. 117 en 118). De klik is afkomstig van een 's-Gravenmoerse aak en (uitzonderlijk genoeg) gesigneerd P.J. Tak. Het is derhalve een van de weinige stukken scheepssier, vervaardigd voor binnenschepen, waarvan wij zekerheid hebben omtrent de maker. In dit geval betrof het de eigenaar van een scheepswerf, die het stuk scheepssier omstreeks 1880-1890 zal hebben gemaakt.[24]

Aan beide zijden van de roerklik is een bijbelse voorstelling uitgesneden, te weten 'De verspieders terugkerend uit Kanaän' (Numeri 13), en waarschijnlijk 'De tocht der Joden door de Rode Zee' (Exodus 14). Op de voorstelling aan bakboordzijde keren de twaalf verspieders terug. Zij waren door Mozes uitgezonden om het land Kanaän te verkennen. Rechts zeulen twee mannen met een kennelijk zware wijnrank, vol met druiven. De bijbeltekst luidt immers: 'Toen zij in het dal bij Hebron kwamen, sneden zij daar een wijnrank met één druiventros af die zo zwaar was dat ze hem met z'n tweeën aan een stok moesten dragen'. Aan stuurboordzijde zijn de Israëlieten weergegeven die door de Rode Zee zijn getrokken om te ontsnappen aan het hen achtervolgende Egyptische leger. Het leger kwam uiteindelijk om in de golven. De drie tonnetjes in de Nederlandse driekleur sluiten de boog van de holle klik mooi af. De betekenis van de tonnetjes is onduidelijk.[25]

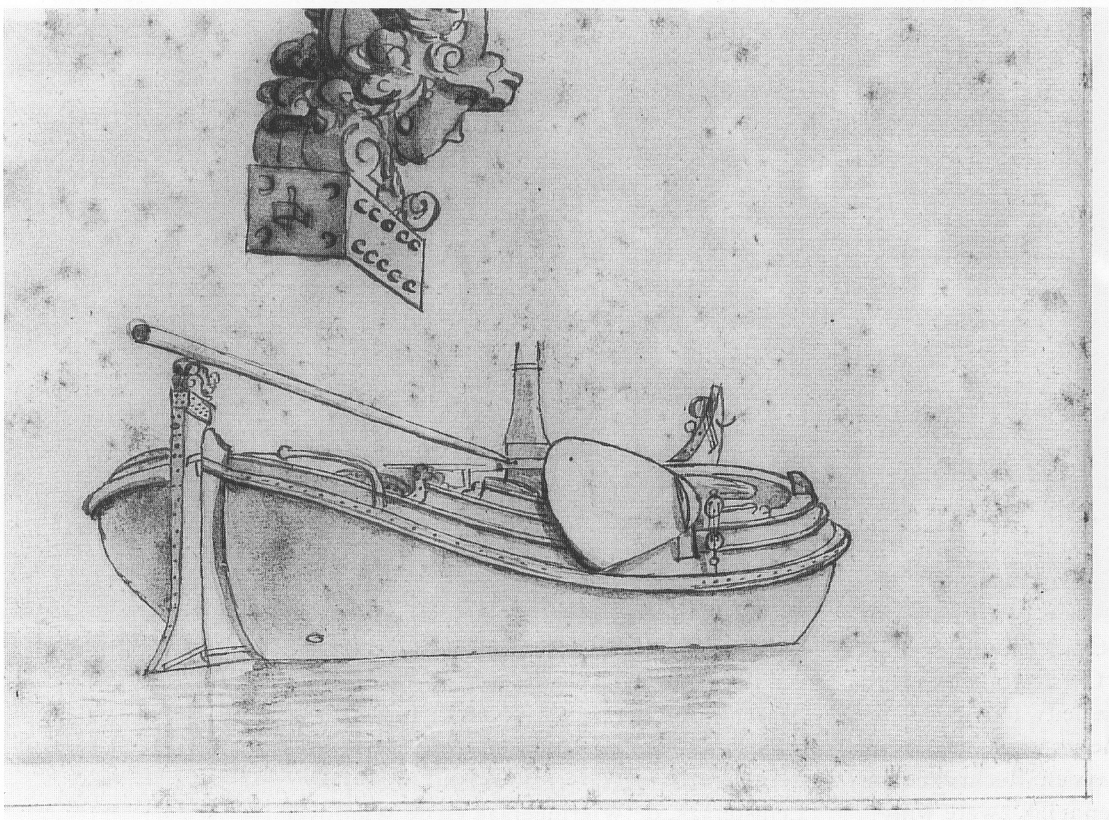
De bolle (of ronde) klik kwam vooral voor in oostelijk Nederland en kende meer variatie in verschijningsvorm dan de holle klik. Het lofwerk op deze stukken was overdadig. Bij tjotters en schouwen was de oorspronkelijke kop bewaard gebleven. Deze was aan de zijkant dikwijls beschilderd met takjes die uitliepen in een ontluikende levensboom. Soms ook stond een vogel met takjes in de bek afgebeeld, of Noach's duif die hem, volgens de Bijbel, kwam vertellen dat land is gevonden (zie Vondel's gedicht tegenover hoofdstuk 1). Bij de Lemsteraak, de Wieringeraak en de Wieringer



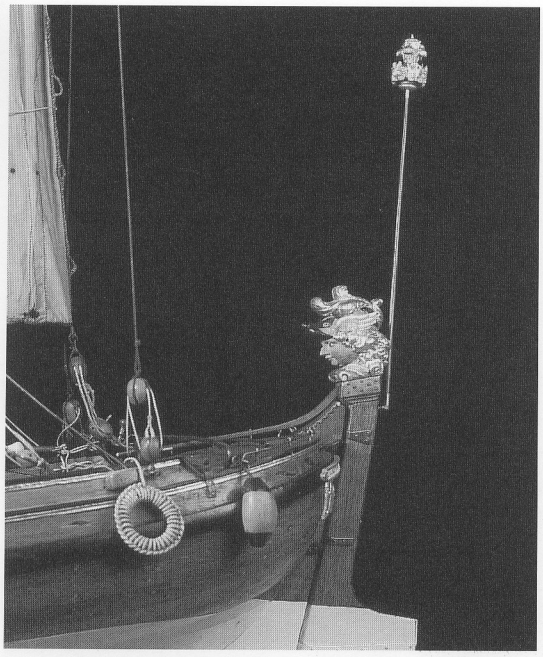
119 'Flora', een wulpse dame met de twee stadswapens van Amsterdam en Leeuwarden.

bol was snijwerk afwezig.[26] Vooral het Fries Scheepvaart Museum in Sneek heeft een grote collectie bolle klikken, die door hun versieringen een mooie dwarsdoorsnede vormen van wat gedurende de negentiende eeuw zoal aan sierwerk op de schijven (de zijkanten) van de klikken is vervaardigd.[27] Beide soorten klikken werden gemaakt op de werf en daar soms voorzien van een koperen plaat om de levensduur te rekken.

Tot slot moet als versiering van de bovenkant van het roer de roerkop behandeld worden. Roerkoppen konden bij vele soorten binnenschepen, maar ook bij grotere kustvaarders als koffen, smakken en galjoten worden aangetroffen. Binnen deze categorie zijn enkele motieven te onderkennen die dikwijls op schilderijen, tekeningen, modellen of – 'in levende lijve' – als realia voorkomen. 'Flora' is misschien het meest bekend. In talloze vormen,



120 Achttiende-eeuwse tekening. Als detail staat de roerkop, voorzien van helm en pluimen, weergegeven.



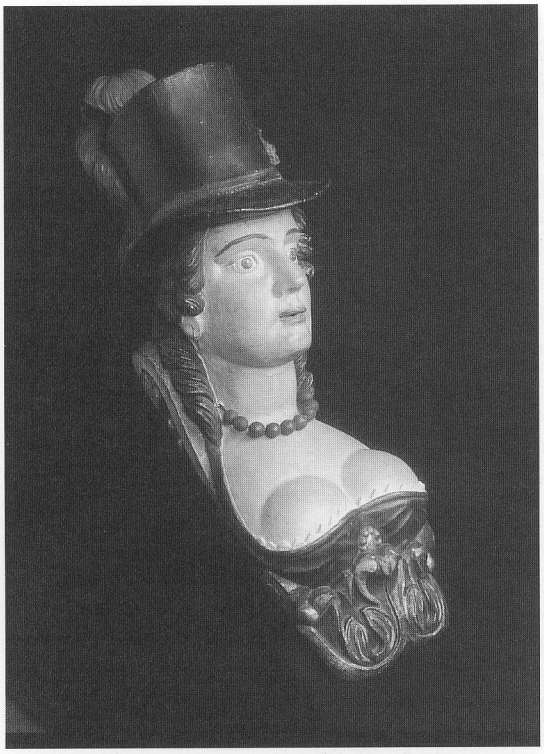
121 Achterstevenversiering van de Zaanse boeier *Zaanstroom*, 1750. De roerkop is uiterst verfijnd vervaardigd. De vlaggemastknop vertoont gelijkenis met menig mastwortel qua motieven.

maten en gewichten betreft het hier toch iedere keer weer een vrouwenhoofd, dikwijls met ontblote borsten weergegeven, een gezonde rode blos op de wangen, het gelaat in natuurlijke kleuren, de haarlokken verguld en rondom en op het hoofd een bont gekleurde rozenhoed. Het haar komt in strengen samen, doorgaans twee aan iedere zijde van het hoofd. Voor het décolleté staat nog al eens een stadswapen afgebeeld, soms twee waardoor duidelijk wordt dat de kop afkomstig is van een beurtvaarder, pendelend tussen twee steden (afb. 119).

'Mercurius', god van de handel en bekend vanwege zijn snelheid als boodschapper, vormt een tweede, veel voorkomende soort van roerkop. Gebruikt werd een mannenkop met een helm. Dit hoofddeksel was bepluimd en gevleugeld (afb. 120). De gevleugelde Mercuriushelm, zo luidt in ieder geval één verklaring van de symbolische betekenis, was bedoeld om de eigenaar van het schip voorspoed te brengen. Ook zijn voorbeelden bekend van ongevleugelde helmen. Aan het eind van de achttiende eeuw ging de voorzijde van de helm uiteindelijk over in een honde- of wolvensnuit (afb. 121). De hond was een traditioneel element dat zowel in de scheepssier van zeeschepen als in die van binnenschepen voorkwam. Het dier stond niet alleen als symbool voor de trouw, maar ook voor bescherming. Ook kunnen mengvormen worden aangetroffen, waarbij zowel de helm met vleugels als de hondekop vertegenwoordigd zijn. De collecties in Rotterdam en Enkhuizen bezitten hiervan voorbeelden.[28] Naast deze twee categorieën bestonden nog allerhande andere soorten van roerkoppen, niet alleen refererend aan de klassieke oudheid (dame met Romeinse helm of tunica), maar ook aan het dierenrijk. Zo keerde de krokodil of een draak-achtig creatuur regelmatig terug op de helm van een steevast besnorde man (afb. 122). Hiervan zijn voorbeelden te vinden in de maritieme collecties in Amsterdam en Enkhuizen. Ook de 'Amazone', de zeer grote dame met de hoge hoed die waarschijnlijk het roer heeft bewoond van een kof of galjoot – een zeegaand schip derhalve – en onder andere vertegenwoordigd in de collectie in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, is voor de beeldhouwer een geliefd model geweest (afb. 123). Qua formaat deden deze roerkoppen nauwelijks meer onder voor de bustebeelden die omstreeks 1830 de boeg van zeeschepen luister hebben bijgezet.



122 Roerversiering, gezien het formaat misschien afkomstig van een galjoot of kof (beide zeegaande schepen).



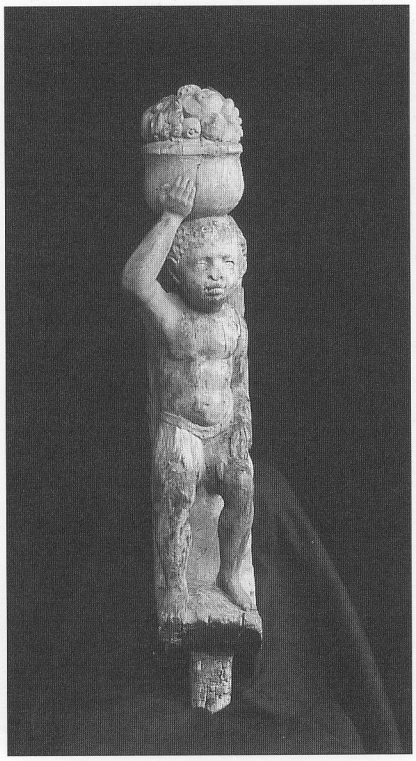
123 Als Amazone staat deze roerkop van een dame met hoge hoed in het Nederlands Scheepvaartmuseum bekend.

ren houden de vlag als het ware tussen beide handen vast, terwijl de vlaggestok in een lange gleuf geplaatst kon worden (afb. 124). Vissersschepen waren over het algemeen minder versierd dan binnenschepen die zich toelegden op het vervoer van goederen en/of passagiers. Niettemin zijn verbluffende staaltjes van decoratiedrang aangetroffen. Zo beschikt het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' over het model van de bomschuit *Zandvoort no. 1*. Waar maar enigszins mogelijk is de Nederlandse driekleur op houten onderdelen vertegenwoordigd. Op de zijzwaarden staan de initialen 'EVDB' vermeld, terwijl op de zogenaamde waterschotten (houten borden, doorgaans geplaatst aan weerszijden van de bezaansmast) staat geschreven:

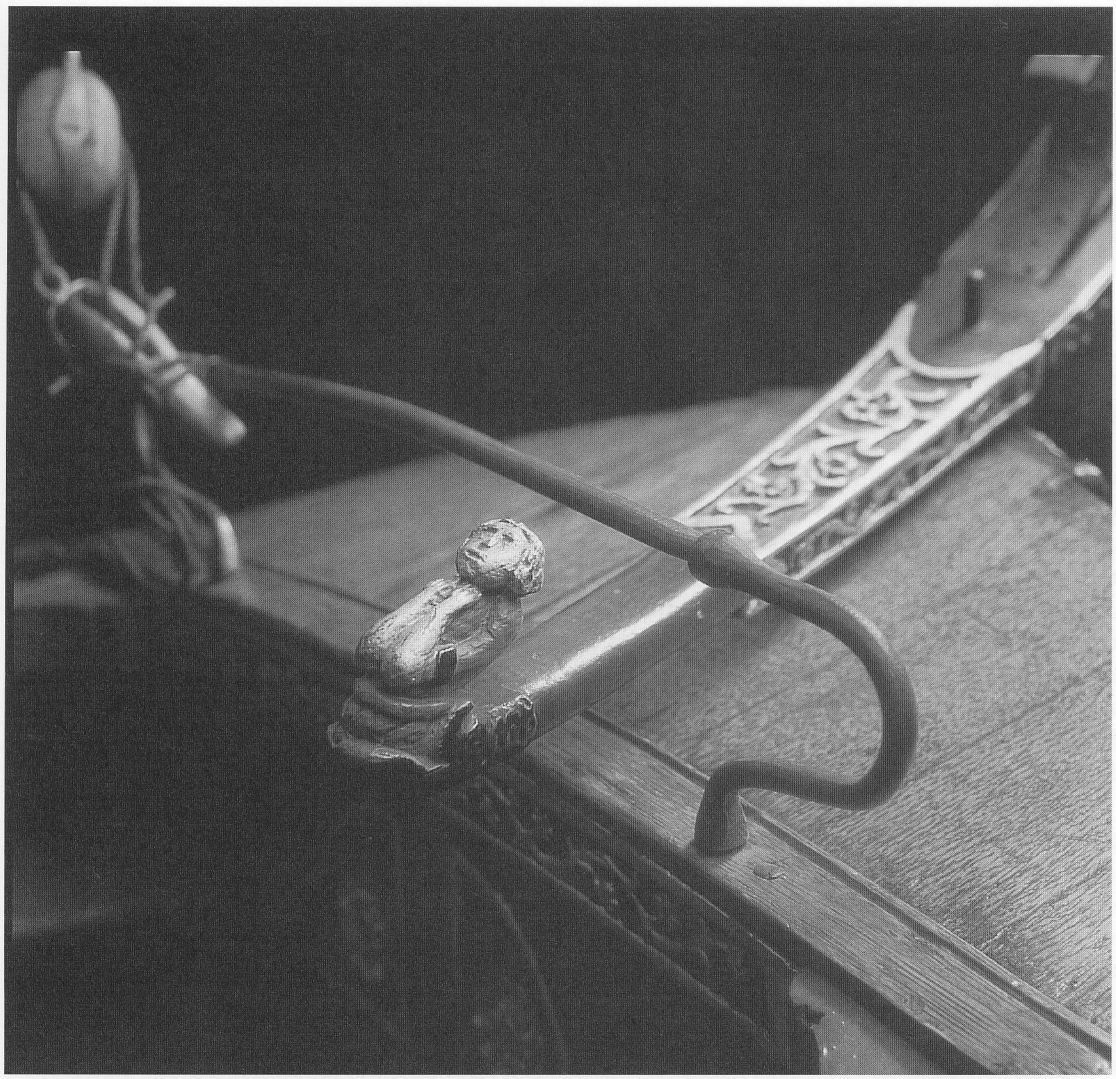
'Hoe wij oock zeilen of faveeren
Is God met ons, niets kan ons deren'[31]

Moge dit citaat dienen ter afsluiting van de beschrijving van scheepssier bij binnenschepen.

Helemaal achteraan op het schip besluiten wij onze tocht bij de vlaggestokken. Vlaggestokken konden recht of (vanaf het begin van de negentiende eeuw) licht gebogen zijn, rood-wit-blauw geschilderd en getorst (gedraaid). Een fraai gesneden, vergulde vlaggeknop waarin dikwijls soortgelijke motieven waren uitgesneden als welke men kon aantreffen bij de mastwortels (dansende engeltjes, lofwerk, draperieën, schelp- en bloemornamenten) vormde de kroon. Op de vlaggeknop was een ijzeren pin geplaatst waaraan de oranje wimpel bevestigd werd. Soms kon daar weer boven een kleine mastwortel het geheel completeren.[29] Gewoonlijk bevond de vlag zich achter op het roer. Bij tjalken kon hij ook worden aangetroffen in de vlaggestokhouder op de helmstok vóór de klik.[30] Veel verscheidenheid kwam men tegen bij de vlaggestokhouders. Vervaardigd uit smeedijzer namen zij de meest bizarre en ingewikkeld gedraaide vormen aan. Ook houten vlaggestokhouders zijn uit het verleden overgebleven. Kunstig gesneden figu-



124 Vlaggestokhouder. Aan de achterzijde van dit kunstig gesneden ornament bevindt zich een gleuf. Hier werd de vlaggemaststok vastgezet.



125 Detail van de helmstok van het model van een Dordtse boeier uit 1751. In volledige overgave richt de persoon de blik ten hemel, hopend dat de schipper zijn schip in de hand houdt.

Door de sterk religieuze aard van de voorstellingen op de stukken snijwerk (met name hakkeborden en mastplanken) kan bovenstaande tekst gezien worden als algemeen axioma van de schipper die, zeilend over de stormachtige Nederlandse kust- en binnenwateren, omgeven door zoveel fraaie versiering zijn schip op koers wist te houden (afb. 125).

Bijlage 1. Biografieën van de beeldhouwers op alfabetische volgorde

Jan Baptist van der Beke (Antwerpen ca. 1712 - Rotterdam 1773)

Jan Baptist van der Beke trouwde in 1734 op 22-jarige leeftijd met de Rotterdamse Johanna Maria Hogendijk[1] en kreeg in augustus van dat jaar finale admissie tot Rotterdam.[2] Het poorterschap werd hem drie kwart jaar later in april 1735 verleend.[3] Na enige tijd in de Krattesteeg te hebben gewoond, verhuisde het gezin van der Beke (dat tussen 1735 en 1755 met zeven kinderen werd aangevuld) begin jaren '40 naar de Leeuwestraat.[4] De daaropvolgende periode was een vruchtbare voor deze leerling van de Antwerpse beeldhouwer Van der Gucht.[5] In januari 1746 volgens zijn testament nog beneden de *f* 2000 gegoed,[6] kocht hij in de winter van 1750 voor *f* 4650 twee naast elkaar gelegen huizen en een pakhuis aan de zuidzijde van diezelfde Leeuwestraat.[7] Twee grote opdrachten voor de Lutherse kerk in Rotterdam vielen hem in deze jaren ten deel.[8] In 1748 besloot de kerkeraad een nieuw orgel te laten maken. Voor het muzikale gedeelte riep men de hulp in van de Amsterdamse orgelmaker Christiaan Muller; voor de orgelkas wendde men zich tot Van der Beke. Deze maakte een ontwerp met meerdere mogelijkheden, waaruit de kerkeraad 'die seyde daar het grootste en meeste snijwerk en sieraaden zig vertoonen' koos. Het werk werd op 13 juli 1748 voor *f* 550 bij hem aanbesteed, maar kostte uiteindelijk aanzienlijk meer. Van der Beke ontving in totaal *f* 746 en een douceur van *f* 31.10.0. Dat het eindprodukt niet in de smaak viel, lag ook niet aan hem. In het bestek had de kerkeraad namelijk expliciet gesteld, dat het snijwerk bruin gemaakt moest worden opdat 'het zig als noote Boome hout vertoont'. Het resultaat lokte een storm van kritiek uit en leidde ertoe dat meester schilder Gerrit van Vliet enkele maanden later met terpentijn in de weer ging alvorens een fris kleurtje aan te brengen. Een schadepost van *f* 260.
De volgende belangrijke opdracht voor beeldhouwwerk betrof de preekstoel, waarvoor Van der Beke *f* 200 ontving.
Tegelijkertijd voerde hij een aantal opdrachten voor de Admiraliteit op de Maze uit. Na als laagste inschrijver (*f* 420) de aanbesteding van het beeldhouwwerk aan de *Prins Willem* en de *Prinses Carolina* in de wacht te hebben gesleept en de prestigieuze opdracht voor het snijwerk aan het binnenjacht van Zijne Hoogheid te hebben volbracht, bleken de equipagemeester van de admiraliteit en meester scheepstimmerman Van Zwijndregt een duidelijke voorkeur voor deze beeldhouwer aan de dag te leggen.[9] In januari 1752 vroeg Van Zwijndregt bij de bouw van de *Orangezaal* met Van der Beke te mogen overleggen 'wat snijwerk daar aan te brengen en te horen tot wat prijse', terwijl de equipagemeester eind april van dat jaar af wenste te zien van openbare aanbesteding van het beeldwerk aan het nieuwe besaanjacht ten gunste van Jan Baptist van der Beke 'als de bequamste daertoe sijnde'. Ook het reparatiewerk aan het jacht van schipper De Haan viel hem in dat voorjaar toe.[10] In totaal betaalde de Admiraliteit op de Maze Jan Baptist van der Beke tussen 1749 en 1752 *f* 2393.19.0 'wegens beelthouwerij'. Kort hierop moet Van der Beke financiële problemen hebben gekregen. In 1755 was hij genoodzaakt een stuk land onder de parochie van Berchem te verkopen[11] en een jaar later ook de inmiddels zwaar belaste panden aan de Leeuwestraat.[12] Na zijn overlijden in december

1773 bleek nog een grote huurschuld open te staan en waren de eigenaren van de woning in de Raamstraat gedwongen tot executie over te gaan. Hoog was de opbrengst niet; de boedel van zijn weduwe bracht slechts *f* 16.10.0 op.[13]

Literatuur
Crone, G.C.E., *De jachten der Oranjes* (Amsterdam 1937).
Hoynck van Papendrecht, A., *Houtsnijwerk* (Rotterdam 1928).
Reyn,G. van, *Geschiedkundige beschrijving der stad Rotterdam* (Rotterdam 1832), deel I, 394 e.v.
Rombouts, Ph. en Th. van Lerius, *De Liggeren en andere historische archieven der Antwerpsche St. Lucasgilde* (Antwerpen 1872), deel II, 731.
Scheffer, J.H. en F.D.O. Obreen, *Rotterdamsche Historiebladen* (Rotterdam 1880), deel III, 561.
Thieme, U. en F. Becker, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis der Gegenwart* (Leipzig 1907-1950), deel III, 218.

Noten
1. Gemeentearchief Rotterdam (GAR), Doop, trouw en begraafregisters.
2. GAR, Oud Archief (O.A.) 1015 fol. 119v.
3. GAR, O.A. 931 1 fol. 90.
4. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.
5. Rombouts en van Lerius, *op.cit.*
6. GAR, Notarieel Archief (Not. Arch.) 2555 fol. 454.
7. GAR, Schepenarchief 679 fol. 125, 126 en 565 fol. 322.
8. GAR, Archief Evangelische Lutherse kerk nrs. 223, 212 en 7.
9. Algemeen Rijksarchief Den Haag (ARA), Admiraliteiten I nr. 655 fol. 86 en 656 fol. 84; Admiraliteiten I nr. 1079 nr. 36; Admiraliteiten XXXVII nr. 173, 175 d.d. 18 aug. 1750 en 176 d.d. 25 mei 1751.
10. ARA, Admiraliteiten I nr. 657 fol. 87v; Admiraliteiten XXXVII nr. 177 d.d. 4 jan., 18 jan., 14 maart en 9 mei 1752.
11. GAR, Not. Arch. 2843 fol. 787.
12. GAR, Schepenarch. 569 fol. 242.
13. GAR, Not. Arch. 3049 fol. 49.

Anthony Bogemaker (Den Haag 1663 - Den Haag 1748)

Anthony Bogemaker kreeg zijn opleiding in het atelier van Johannes Blommendaal, één van de belangrijke Haagse beeldhouwers in het laatste kwart van de zeventiende eeuw.[1] Zijn meesterproef deed hij in de jaren '80, waarna hij lid van de Confrerie Pictura werd. In 1697 was hij hoofdman.[2] Gegevens over actief meewerken aan de oprichting van het nieuwe beeldhouwersgilde in 1700 ontbreken, doch men mag veronderstellen dat ook hij hierbij betrokken was. In januari 1690 trouwde Bogemaker met Catharina van Gangelt en huurde hij voor *f* 80 per jaar een huis aan de Breestraat.[3] Vier jaar later lieten zijn financiën de koop van een ander huis in dezelfde straat toe.[4] In deze jaren voerde Bogemaker een aantal grote opdrachten uit, waarvan de belangrijkste het snijwerk in de Trèveszaal op het Binnenhof was. Deze ruimte werd onder leiding van Daniel Marot in 1696/98 geheel vernieuwd.[5] Het betrof hier niet alleen de wapens boven de schoorstenen met hun ornament (in de ogen van zijn tijdgenoten 'het fraaiste lofwerck dat de beeldhouwerij kan voortbrengen'[6]), maar ook de modellen voor de 24 stoelen. Enkele jaren later (1701) werkte Bogemaker op het Loo.[7] Ook de Haagse magistraat maakte van zijn diensten gebruik.[8] Van 1716 tot 1734 zijn rekeningen bewaard, die melding maken van snijwerk aan spiegel- en schilderijlijsten, de interieurs van de diverse stedelijke gebouwen, de stadsjachten, de stadspompen en -bruggen, maar ook aan alledaagse objecten als 'een houten Arm met een hand om te wijsen'. Een wegwijzer voor de schuiten die aan het Zieken lagen![9] Na 1722 voerde Bogemaker voornamelijk routinewerk voor de stad uit. De grote opdrachten gingen naar de jongere Michiel Kalraat. Ook de Haagse gilden wisten Bogemaker te vinden. Zo komt hij diverse malen in de rekeningen van het Cosmas en Damianusgilde voor wegens leverantie van wapenschilden.[10] Het door W. Moll aan Bogemaker toegeschreven snijwerk aan een boekenkast van dit gilde, die nu in het Haags Gemeente Archief staat, is niet van zijn hand. De toeschrijving berust op een foutieve interpretatie van archiefgegevens. Tenslotte zijn ook betalingen door de familie Fagel gevonden. Meerdere opdrachten, waaronder snijwerk aan portretlijsten, werden hem door leden van deze familie verleend.[11] Helaas

overleed Bogemaker's eerste echtgenote voortijdig. In januari 1710 hertrouwde hij met Maria Stompwijk. Beide huwelijken bleven kinderloos.[12] Bij zijn overlijden op 85-jarige leeftijd bleek hij niet onbemiddeld. Hij bezat een onbelast huis en erf aan de Middelstraat. De belastingaanslag in de 5e klasse, die zijn weduwe werd opgelegd, werd door haar aangevochten. Zij verklaarde na de dood van haar man geen inkomen van *f* 600 per jaar meer te genieten.[13]

Literatuur
Ising, A., *Het Binnenhof te 's Gravenhage* ('s-Gravenhage 1879).
Kramm, Chr., *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs en bouwmeesters van den vroegsten tot op onzen tijd* (Amsterdam 1858), deel 2, 349.
Moll, W., 'Een vrijwel onbekende medische boekerij', *Mededelingen dienst kunsten en wetenschappen*, deel 1, 1919/25, 30 e.v.
Riemer, J. de, *Beschrijving van 's Gravenhage* (Delft 1730).
Thieme en Becker, *op. cit.*, deel 4, 216.
Zuiden, D.S. van, 'De beeldhouwer Johannes Bloemendaal', *Oud Holland* 30 (1912), 31 e.v.

Noten
1. Zie D.S. van Zuiden, *op. cit.*
2. Zie Chr. Kramm, *op. cit.*
3. Gemeentearchief Den Haag (GADH), Doop, trouw en begraafregisters.
4. GADH, Transportregister 1701-1710, nr. 167.
5. Zie A. Ising, *op. cit.*
6. Zie J. de Riemer, *op. cit.*
7. ARA, Arch. Nassause Domeinen Ordonnantieboek 1699-1702, nr. 744 fol. 297v.
8. GADH, Rekeningen van de kist en de bijlagen hierop. O.A. 1720, 1845, 1846, 1851, 1852, 1855, 1857, 1859 en 1861.
9. GADH, O.A. 1846.
10. GADH, Gildearchief 47 en 48. Zie ook Moll, *op. cit.*
11. ARA, Familie archief Fagel 41 en 67.
12. GADH, Doop, trouw en begraafregisters.
13. GADH, ONCO 94 fol. 66 en O.A. 4767.

Francois van Douwe (Rotterdam 1659 - Rotterdam 1735)

Francois van Douwe, zoon van meester beeldhouwer Willem van Douwe, trad in zijn vaders voetsporen en zette na diens dood het atelier in de Groote Draaisteeg voort. Hij trouwde in 1683 met Christina van der Poll. Uit dit huwelijk kwamen negen kinderen voort, waarvan slechts één (Willem Jr.) zijn vader zou overleven.[1] In 1689 kocht Van Douwe uit de boedel van zijn vader voor *f* 4000 het huis aan de Draaisteeg en in 1691 kocht hij een hieraan grenzend stuk kade erbij.[2] Uiteraard speelde deze beeldhouwer, die het belangrijkste atelier van Rotterdam leidde, een grote rol in het St. Lucasgilde. Tussen 1694 en 1730 werd hij regelmatig tot hoofdman gekozen.[3] Bij zijn laatste benoeming was hij zelfs 71 jaar oud! Zijn belangrijkste opdrachten vervulde hij tussen 1695 en 1725. Naast het maken van beeldwerk aan de oorlogsschepen en jachten van de Admiraliteit op de Maze, waaronder het snijwerk aan het jacht van Willem III (zie voorgaande hoofdstukken) was hij ook voor andere opdrachtgevers op dit terrein werkzaam. De stadsbesturen van Rotterdam[4] en Gouda,[5] de keurvorst van de Palts,[6] maar ook particulieren wisten hem te vinden. Een aantal gesigneerde tekeningen van schepen zijn van hem bewaard.[7] Daarnaast kreeg Van Douwe ook andere opdrachten, waaronder het maken van een scheepstrap voor de koningin van Portugal (1708),[8] het ontwerpen van een vuurwerktheater ter gelegenheid van de vrede van Utrecht (1713),[9] ontwerp en uitvoering van het marmeren koorhek in de Laurenskerk (1711)[10] en het snijwerk aan een nieuwe orgelkas in de Oosterkerk (1721) in Rotterdam, waarbij zijn extravagante declaraties tot een geschil leidde.[11] De orgelkas uit de Oosterkerk heeft de meidagen van 1940 overleefd en bevindt zich nu in de Prinsekerk in Rotterdam. Zijn ontwerp voor het in de vlammen vernietigde koorhek van de Laurenskerk, waarvoor de totale kosten *f* 32000 bedroegen, is eveneens bewaard gebleven.[12] Voor vele particulieren maakte Van Douwe lijsten, banken, vazen, rouwwapens etc.[13] Ook steenhouwerswerk variërend van ontwerp en uitvoering van twee poorten aan de Oosterkerk (1707) tot gootstenen, zerken en drempels werd in zijn atelier gemaakt.[14]
Financieel ging het Van Douwe goed. In 1724

was hij één van de twee beeldhouwers (de ander was Dingeman van der Vis), die aangeslagen werden voor de personele belasting van de 100ste penning.[15] Gegevens over de boedelverdeling na zijn overlijden zijn niet gevonden, wel is de inventaris van de nalatenschap van zijn twee jaar later overleden vrouw bewaard.[16] Hierin worden ondermeer grote hoeveelheden zilverwerk (waaronder twee bokalen geschonken door de keurvorst van de Palts), meubels, porcelein en vier en twintig schilderijen genoemd. Een aantal mensen was de boedel nog geld wegens beeldhouwwerk verschuldigd. Een belangrijke debiteur was de kamer Rotterdam van de VOC. De erfgenamen, zoon Willem en de kinderen van dochter Maria kregen elk naast een grote hoeveelheid roerende goederen *f* 3287.17.8.

Literatuur
Geselschap, J., 'Het trekjacht van de stad Gouda', *Zuid Holland* 1966/67, 21 e.v.
Kuhn, H.W., 'Barock auf dem Wasser. Die Jachtschiffe der Kurfürsten von der Pfalz auf Rhein und Neckar' in: *Barock am Oberrhein*. Oberrheinische Studien Band VI (Karlsruhe 1985), 205 e.v.
Ozinga, M.D., 'De kerk te Geervliet', *Nieuwe Rotterdamsche Courant* vrijdag 25 januari 1935, avondblad E.
Reyn, G. van, *Geschiedkundige beschrijving der stad Rotterdam* (Rotterdam 1832), deel I; Thieme en Becker, *op. cit.*, deel. IX, 522.

Noten
1. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.
2. GAR, Not. Arch. 2583 fol. 563 e.v. en Schepenarchief 532, 53.
3. GAR, register hoofdmannen gilden.
4. GAR, stadsrekeningen Rotterdam O.A. 3248, 3258, 3261.
5. Zie Geselschap *op. cit.*
6. Zie pagina 45.
7. Collectie Maritiem Museum 'Prins Hendrik' T 1, T 2, T 3, T 4, T 137, T 138, T 142. Atlas van Stolk nr. 1988. Collectie Museum S. van Gijn nr. 7899 map 81.
8. GAR, Not. Arch. 1443 fol. 401 NR. 809, 1688 nr. 206, 1990 nr. 152, 1444 nr. 15 en 1852 nr. 263.
9. Van dit vuurwerktheater, dat in opdracht van de Admiraliteit op de Maze door Van Douwe werd ontworpen, bevindt zich een gravure in het GAR (zie afb. 22).
10. GAR, Archief Nederlands Hervormde (N.H.) kerkmeesters nrs. 3 en 4, 283 t/m 290. Zie ook Van Reyn, *op.cit.*, 266 e.v.
11. GAR, Archief N.H. kerkmeesters nr. 4, 297 en 298. Zie ook Van Reyn, *op. cit.*, 299 e.v.
12. Het ontwerp voor het koorhek van de Laurenskerk wordt bewaard in het GAR.
13. GAR, Not.Arch. 1788 nr. 113; 1979 fol. 72 en 166; 1231 fol. 488; 1984 fol. 1159, 2123 fol. 634 e.v.
14. Voor zijn poorten voor de Oosterkerk zie GAR, stadsrekeningen Rotterdam 1707/09 O.A. 3238 t/m 3241 en O.A. 4666. Een ontwerptekening is bewaard in het GAR. Posten voor gewoon steenhouwerswerk o.a. in Archief N.H. Kerkmeesters nr. 292 en 293 en Not. Arch. 1705 fol. 317, 2356 fol. 979.
15. GAR, O.A. 4126 nr. 677.
16. GAR, Not. Arch. 2581 fol. 230 e.v, 2583 fol. 315 e.v. en 563 e.v.

Willem van Douwe Sr. (? - Rotterdam 1689)

Willem Jacobsz van Douwe, die in 1655 met Emmerentia Wardeniers trouwde en bij haar negen kinderen kreeg,[1] was vanaf 1661 werkzaam voor de Admiraliteit op de Maze. In dat jaar maakte hij voor *f* 620 het beeldwerk aan het nieuwe transportjacht, gevoerd door schipper Brouwer. Een jaar later volgde het beeldwerk aan het nieuwe bezaanjacht van schipper Coelentroever (*f* 150).[2] In de daaropvolgende jaren zouden hem regelmatig opdrachten van de admiraliteit toevallen, al was hij beslist niet de enige beeldhouwer in hun dienst.[3] Ook de stad Rotterdam gaf hem opdracht voor scheepsbeeldwerk en wel aan het nieuwe stadsjacht in 1682.[4] In de loop der jaren bouwde Willem van Douwe een bloeiend bedrijf op gevestigd in een pand op de hoek van de Grote Draaisteeg en de Scheepmakershaven, dat hij op 8 mei 1659 had gekocht. Dit gebouw zou tot het eind van de achttiende eeuw het bedrijfspand van opeenvolgende leden van de familie Van Douwe blijven. Zijn zoon, kleinzoon en achterkleinzoon waren allen beeldhouwers. Door zijn tijdgenoten werd Willem van Douwe geprezen. Van Spaan rekende hem in 1698 zelfs tot de beste beeldhouwers, die Rotterdam gekend had.[5] Een jaar na de geboorte van hun negende kind overleed helaas zijn vrouw. Van Douwe hertrouwde in

1683 met Alida van Hoogstraten, die hem zes jaar later ten grave droeg.[6]

Literatuur
Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek, deel VII, 382.
Obreen, F.D.O., *Archief voor Nederlandsche Kunstgeschiedenis* (Rotterdam 1877-1890), deel 2, 13 e.v.
Spaan, G. van, *Beschrijving der stad Rotterdam en eenige omleggende dorpen* (Rotterdam 1698), 424.

Noten
1. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.
2. Zie Obreen, *op. cit.*
3. ARA, Generaliteitsrekenkamer nr. 2200 fol. 125, en 2201 fol. 271v en Admiraliteiten I nr. 773 fol. 66, 69 en 73.
4. GAR, O.A. 3122 fol. 144, en 3121 fol. 151.
5. Zie Van Spaan, *op. cit.*
6. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.

Willem van Douwe Jr. (Rotterdam 1690 - ?)

De derde zoon van meester beeldhouwer Francois van Douwe trad in de voetsporen van zijn vader en grootvader. Op 31 mei 1716 trouwde hij met Anna Veenenbos, waarbij hij vier kinderen kreeg.[1] Vanaf 1715 bekleedde Willem van Douwe verschillende malen de positie van hoofdman binnen het Rotterdamse Lucasgilde.[2] Ongetwijfeld werkte hij in deze jaren als jong meester mee in de familiewerkplaats. Na de dood van zijn vader in 1735 zette hij – geholpen door zijn zoon Francois – het atelier in het huis op de hoek van de Groote Draaisteeg en de Scheepmakershaven voort en werden de betalingen op zijn naam gesteld. In de notariële archieven zijn diverse rekeningen voor rouwwapens gevonden.[3] Ook de Admiraliteit op de Maze en de kamer Rotterdam van de VOC bleven van de diensten van het atelier van de Van Douwe's gebruikmaken.[4] In de collectie van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' is een aantal door Willem van Douwe gesigneerde scheepstekeningen bewaard.[5] De registers van de Personele Quotisatie geven aan dat hij in 1742 een jaarinkomen van *f* 600 genoot en één dienstbode in betrekking had.[6] Drie jaar later verkocht hij, om onbekende redenen in Gouda verblijvend, het voorvaderlijk huis aan de Groote Draaisteeg, waarop inmiddels een schuld van *f* 4000 rustte, aan meester timmerman Maximiliaan van den Berg. Deze oom van zijn schoondochter Sara den Harder droeg het huis enkele weken later aan haar en haar man, meester beeldhouwer Francois van Douwe jr. (1720-1799) over, zodat het familiebedrijf op de oude plaats werd voortgezet.[7] Van Willem van Douwe ontbreekt verder elk spoor.

Literatuur
Nieuw Nederlands Biografisch Woordenboek, deel VII, 382.
Scheffer, J.H. en F.D.O. Obreen, *Rotterdamsche Historiebladen* (Rotterdam 1880), deel II, 3e afd., 597.

Noten
1. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.
2. GAR, Registers hoofdmannen gilden.
3. GAR, Not. Arch. 2571 fol. 470, 2026 fol. 689, 1095 en 2030 fol. 276.
4. Wat betreft zijn werk voor de Admiraliteit op de Maze zie ARA, Generaliteits Rekenkamer 2254 fol. 100, 2255 fol. 84v, 2256 fol. 83, 2257 fol. 86v, 2258 fol. 92 en 96v, 2260 fol. 90v en 94v, 2261 fol. 85. Twee gesigneerde ontwerptekeningen voor VOC-schepen wijzen op opdrachten vanuit die hoek.
5. Maritiem Museum 'Prins Hendrik' Rotterdam, Collectie scheepstekeningen T 15, 17, 143, 144 en 147.
6. GAR, O.A. 4169 verp. nr. 5039.
7. GAR, Schepenarchief 562 fol. 293 en Not. Arch. 2809 fol. 8 en 135.

Michiel Kalraat (Dordrecht 1679 - Den Haag 1748)

Deze telg uit een oud Dordts beeldhouwersgeslacht kwam in het tweede decennium van de achttiende eeuw naar Den Haag, waar hij in 1717 trouwde met Maria van Dijck. Samen kregen zij in 1719 één zoon, Hendrik, die helaas jong overleed.[1] Opdrachten vielen Kalraat al snel ten deel. Vanaf 1720, toen de Haagse magistraat hem opdroeg een nieuwe kas voor het orgel in de Jacobskerk te maken tot aan zijn dood in 1748, zou hij werk voor het stadsbestuur verrichten. Aan de stadsjachten, in de nieuwe vleugel van het stadhuis, aan de

bruggen en de stadskraan werd in de loop der jaren door Kalraat en zijn knechts gewerkt.[2] Dankzij zijn zeer gedetailleerde rekeningen is zijn aandeel in de decoratie van het Haagse stadhuis exact te reconstrueren. Ook de vermogende burgerij (burgemeester Van Assendelft, de ambassadeur van Groot Brittannië, een oud-burgemeester van Gouda) en de magistraten van Leiden en Rotterdam maakten van zijn diensten gebruik.[3] In 1738 ontwierp hij voor de Groote Kerk in zijn geboorteplaats Dordrecht een nieuw koorhek, dat eveneens nog te bewonderen is. De ontwerptekening voor dit hek wordt bewaard in de collectie van het Kunsthistorisch Instituut van de Rijksuniversiteit Utrecht. Ook de modellen voor steenhouwer en kopergieter werden door Kalraat geleverd.[4] Uiteraard speelde deze beeldhouwer ook in het Haagse beeldhouwersgilde een rol. In de loop der jaren werd hij herhaaldelijk tot hoofdman en deken gekozen.[5] In 1736 kocht hij met behulp van zijn schoonmoeder voor *f* 4000 een huis en erf aan de noordzijde van de Papestraat, van waaruit hij verder zou werken.[6] Zijn laatst bekende grote opdracht (1747) was een eervolle: de decoratie van de kerkbank voor de nieuwe stadhouder in de Haagse Jacobskerk. De kosten van wapen en ornamenten bedroegen *f* 505. Een bijzonder hoog bedrag voor snijwerk aan een bank vergeleken met de *f* 640 die betaald werd voor het beeldwerk aan het Haagse stadsjacht in 1732. Alleen al met het tekenen en boetseren van het front waren dan ook vier dagen gemoeid.[7] Op 6 september 1748 overleed Michiel Kalraat op 68-jarige leeftijd in Den Haag.

Literatuur

Bredius, A., *Künstler Inventäre* (Den Haag 1915), deel 1, 307.
Dalen, J.L. van, 'De familie van Calraet', *Oud Holland* 42 (1925), 172 e.v.
Dalen, J.L. van, *De Groote Kerk te Dordrecht* (Dordrecht 1927).
Herpel, J.C., *Het oude Raadhuis van 's Gravenhage* (Den Haag 1974).
Ozinga, M.D., 'De rococo-meubelen in de Groote Kerk te Dordrecht', *Nieuwe Rotterdamsche Courant* 24 mei 1939 avondblad E.
Pelinck, E., 'Het logement van Leiden te 's Gravenhage', *Leidsch Jaarboekje* 1965, 37 e.v.
Peters, C.H., 'Het logement der stad Rotterdam te 's Gravenhage', *Rotterdamsch Jaarboekje* 1917, 81 e.v.
Quarles van Ufford, C.C.G., *Catalogus van overwegend Amsterdamse architectuur- en decoratieontwerpen uit de achttiende eeuw* (Utrecht 1972).
Wildeman, M.G., 'Het stadhuis te 's Gravenhage (1733-1739)', *Die Haghe* 1896, 127 e.v.

Noten

1. GADH, Doop, trouw en begraafregisters.
2. GADH, Rekeningen van de kist en bijlagen hierop: O.A. 1720, 1734 t/m 1740, 1748, 1860 t/m 1866, 1871 en 1874.
3. GADH, Not. Arch. 2377 d.d. 17 juli 1726; 1813 nr. 35 en 1800 fol. 751. Zie voor het werk aan de logementen van Leiden en Rotterdam: Pelinck, *op. cit.*, en Peters, *op. cit.*
4. Zie voor het Dordtse koorhek: Van Dalen, *De Groote Kerk te Dordrecht*; Ozinga, *op. cit.*, en Quarles van Uffford, *op. cit.*
5. GADH, O.A. 4863.
6. GADH, Transportregisters 1731-1740 nr. 1012 en Not. Arch. 1921 nr. 64.
7. GADH, O.A. 1874 en 1748.

Johannes Keerbergen (? Rotterdam - ?)

Meester beeldhouwer Johannes Keerbergen kende een woelig persoonlijk leven. Reeds als minderjarig jongman eiste én kreeg hij in 1764 *f* 600 van Frederika Breda wegens een verbroken trouwbelofte.[1] Zijn eerste vrouw, Burga Paspoort, waarmee hij in 1767 in het huwelijk trad, overleed in 1771 bij de geboorte van hun tweede zoon.[2] In de daaropvolgende jaren woonde hij met zijn twee kleine kinderen aan de Goudse Cingel en stapelden zijn schulden zich ondanks allerlei grote opdrachten op.[3] Hij werkte in deze jaren onder andere aan de nieuwe Delftse Poort in Rotterdam (1766-1771)[4] en aan het nieuwe orgel in de Stevenskerk in Nijmegen (1773).[5] Vanaf 1774 was hij druk bezig met de decoratie van het nieuwe Doopsgezinde kerkgebouw in Rotterdam. Hiervoor maakte hij zowel het beeldhouwwerk aan de preekstoel en het orgel, als het snijwerk aan de psalmborden en de bovendeurstukken.[6] In 1776 kocht hij een voormalige azijnmakerij aan de Rottekade voor *f* 4850,[7] hierbij ongetwijfeld speculerend op de erfenis van zijn

schatrijke schoonvader Martinus Westerhout. Ondanks geregelde opdrachten voor het beeldwerk aan de schepen van de Admiraliteit op de Maze vanaf 1782 (zie hiervoor hoofdstuk 2) en neveninkomsten als 'roeyer van de wijnen en andere roeybare waren' vanaf 1788[8] bleef Keerbergen regelmatig grote bedragen van zijn schoonvader en anderen lenen. Zijn tweede huwelijk met Andrietta van Leeuwen in 1786 geschiedde dan ook op stricte huwelijkse voorwaarden.[9] Toen in 1790 Martinus Westerhout zijn testament wijzigde en Johannes Keerbergen slechts 'al hetgene dezelven bevonden zal worden aan hem Testateur schuldig te zijn' naliet,[10] was voor zijn vrouw blijkbaar de maat vol. Op 20 maart 1790 werd hun echtscheiding uitgesproken.[11] Opdrachten als beeldhouwer, zowel voor beeldwerk aan schepen als anderszins bleef Keerbergen in ruime mate krijgen. De Admiraliteit op de Maze besteedde het beeldwerk van het laatste stadhouderlijk jacht bij hem aan[12] en de stad Rotterdam verleende hem de opdracht het snijwerk voor het nieuwe orgel in de Grote Kerk te maken. Voor de laatste opdracht ontving hij maar liefst *f* 10897![13] Desondanks ging hij in 1799 failliet en werd zijn insolvente boedel onder curatele gesteld. Zijn crediteuren ontvingen nauwelijks iets van hun vorderingen terug.[14] Toen het Comité tot de zaken der Marine hem in 1806 de kans bood in Den Haag op het bureau van constructie te komen werken greep hij deze met beide handen aan. Hier maakte hij gedurende enige jaren ontwerpen voor 's lands oorlogsschepen.[15] Zijn werk oogstte bij zijn tijdgenoten veel waardering. In 1806 kwam zijn naam voor op een in opdracht van minister Verheul gemaakte lijst van de beroemdste schilders, tekenaars en graveurs, die zich op dat moment in het Koninkrijk Holland bevonden[16] en viel hem de eer te beurt ontwerpen voor het jacht voor koning Lodewijk Napoleon te maken. Gesigneerde tekeningen bewijzen dat hij ook tijdens de regering van koning Willem I voor de Nederlandse marine bleef werken. Waar en wanneer hij overleed is niet bekend. Door het bombardement op Rotterdam in mei 1940 is het merendeel van zijn werk verloren gegaan. Van zijn werk in steen is slechts een viertal leeuwen, in 1778 gemaakt voor de nieuwe Hofpoort in Rotterdam, bewaard gebleven. Drie hiervan staan opgesteld aan de Maasboulevard, één bevindt zich in de Elias Beeckmankazerne in Ede.[17] Zijn snijwerk in hout is alleen aan het orgel in de Stevenskerk in Nijmegen nog te bewonderen.

Literatuur

Bredius, A., 'Extract uit de notulen der Confrerie van Pictura te 's Gravenhage, gehouden door Pieter Terwesten', *Oud Holland 1901*, 169 e.v.

Hoynck van Papendrecht, A., *Houtsnijwerk* (Rotterdam 1928).

Immerzeel Jr., J., *De levens en werken der Hollandsche en Vlaamsche kunstschilders, beeldhouwers, graveurs en bouwmeesters van het begin der vijftiende eeuw tot heden* (Amsterdam 1843), deel 2, 98.

Obreen, F.D.O., *Archief voor de Nederlandsche Kunstgeschiedenis* (Rotterdam 1877-1890), deel 4, 304 e.v.

Ozinga, M.D., 'Pieter de Swart, architect der stadhouderlijke familie en zijn school', *Oudheidkundig Jaarboek* 1939, 99 e.v.

Renting, R.A.D., 'Verdwaalde Rotterdamse leeuwen', *Rotterdams Jaarboekje* 1966, 294 e.v.

Reyn, G. van, *Geschiedkundige beschrijving der stad Rotterdam* (Rotterdam 1832), deel 1, 271 e.v. en 356 e.v.

Scheffer, J.H. en F.D.O. Obreen, *Rotterdamsche Historiebladen* (Rotterdam 1880), deel II, 3e afd., 619.

Swigchem, C.A. van, *Abraham van der Hart 1747-1820, architect, stadsbouwmeester van Amsterdam* (Amsterdam 1965).

Verheul Dzn, J., *De Doopsgezinde Gemeente en haar kerkgebouwen te Rotterdam* (Rotterdam 1938).

Wiersum, E., 'De architect Jan Giudici 1746-1819', *Rotterdams Jaarboekje* 1934, 29 e.v.

Wurzbach, A. von, *Niederländisches Künstler-Lexikon* (Wenen/Leipzig 1906), deel 1, 250.

Zonnevylle-Heyning, C.E., 'Het laatste stadhouderlijk jacht', *Jaarboek Vereniging OranjeNassau Museum* 1979, 71 e.v.

Noten

1. GAR, Not. Arch. 3081 fol. 771, 2618 fol. 919 en 3113 fol. 963.
2. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.
3. GAR, Not. Arch. 3218 fol. 864.
4. GAR, O.A. 3375 nrs. 707, 728 en 729. Zie ook Obreen, *op. cit.* en Ozinga, *op. cit.*

5. Zie Van Swigchem, *op. cit.*
6. GAR, Archief Doopsgezinde Gemeente nr. 12, 119 en 146.
7. GAR, Schepenarchief 580 fol. 507.
8. GAR, Stadsarchief 812 fol. 61.
9. GAR, Schepenarchief 880 fol. 378, 881 fol. 310; Not. Arch. 3170 fol. 1535, 3308 fol. 124.
10. GAR, Not. Arch. 3067 fol. 35 e.v.
11. GAR, Nieuw Not. Arch. 399 fol. 440.
12. Zie Zonnevylle-Heyning, *op. cit.*
13. GAR, Archief N.H. kerkmeesters nrs. 8, 367, 368, 369, 370, 371 en 373.
14. GAR, Not. Arch. 3620 fol. 503 en Stadsarchief 4307 fol. 19 e.v.
15. ARA, Inventaris Marine 1795 - 1813, Aanhangsel II nrs. 144 en 157. In de collectie Scheepstekeningen van het ARA bevindt zich een groot aantal vroeg negentiende-eeuwse scheepsontwerpen van Johannes Keerbergen.
16. Zie Bredius, *op. cit.*
17. Zie Renting, *op. cit.*

Balthasar Maystre (Rotterdam 1729 - Rotterdam 1803)

Balthasar Maystre, die vanaf zijn geboorte in Rotterdam woonde en daar ongetwijfeld ook zijn opleiding tot beeldhouwer volgde, trouwde in 1751 met Elizabeth Steenhorst. Samen huurden zij enige tijd een woning in de Hofstraat. Met het oog op de snelle uitbreiding van het gezin (samen kregen zij zes kinderen, waarvan er vier jong stierven) verhuisden zij binnen enkele jaren echter naar de Molestraat.[1] In 1762 kocht Maystre voor *f* 2075.12.8 een huis en erf aan de zuidzijde van de Houttuyn.[2] Tien jaar later voegde hij een stuk warmoezeniersland aan de Goudse Rijweg aan zijn bezittingen toe.[3] Dit stuk land werd door hem als kolfbaan gebruikt en gedeeltelijk bebouwd. In 1761 werd Maystre voor het eerst tot hoofdman van het Lucasgilde gekozen, welke functie hij tot zijn dood vijftien maal zou bekleden. Voor de laatste maal in 1803.[4] Zijn belangrijkste opdrachtgever was de Admiraliteit op de Maze. Vanaf 1755 tot 1803 zijn opdrachten aan Balthasar Maystre voor het beeldwerk aan hun schepen bekend. Hierop is uitgebreid ingegaan in hoofdstuk 2. Ook andere belangrijke opdrachtgevers, zoals de Staten van Holland maakten van zijn diensten gebruik wanneer het ging om de decoratie van hun schepen. Veel van Maystre's ontwerptekeningen voor schepen van de Admiraliteit op de Maze en andere opdrachtgevers zijn in de collecties in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam en het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' bewaard gebleven. Een aantal is gesigneerd; andere kunnen op basis van archiefgegevens of stilistische overeenkomsten aan hem worden toegeschreven.
Maystre maakte echter niet alleen beeldwerk voor schepen. Ook voor de kerken in en om Rotterdam werd door hem gewerkt. Zo leverde hij in 1755 zes vaasjes voor het doophek van de Nederlands Hervormde kerk in Geervliet[5] en maakte hij in 1773 een (afgekeurd) ontwerp voor de nieuwe preekstoel in de Doopsgezinde kerk in Rotterdam.[6] Ook zijn ontwerp voor het orgelfront in de Remonstrantse kerk in Rotterdam in 1787 werd verworpen.[7] In opdracht van de Rotterdamse kerkmeesters leverde hij in 1797 snijwerk ter waarde van *f* 230. Waaraan is helaas onduidelijk.[8] De stad Rotterdam betrok Maystre voornamelijk bij de decoratie van haar jachten. Zowel voor reparatiewerkzaamheden (1771, 1775, 1779, 1781 en 1788) als voor het beeldwerk aan nieuwe vaartuigen (1766, 1774 en 1787) werden hem betalingen gedaan. Aan het einde van de eeuw verschijnen in de stadsrekeningen ook posten wegens snijwerk in de Prinsekerk, aan de Stadsdoelen en wegens leverantie van zaken als vrijheidsbomen en feestversieringen.[9] Rond 1780 moet Balthasar Maystre een samenwerkingsverband met meester beeldhouwer Jan Robijn zijn aangegaan. Samen maakten zij de rouwwapens bij het overlijden van Hugo Cornets de Groot, oud-burgemeester van Rotterdam en bewindhebber van de VOC.[10] Vanaf 1781 nam Maystre zijn zoon Evert officieel in het bedrijf op. Vanaf dat jaar werden alle rekeningen op naam van 'B. Maystre en zn.' gesteld. Naast het uitoefenen van het beeldhouwersvak hield Maystre zich vanaf 1780 ook bezig met de handel in passementswerken. Zijn aandeel daarin lag louter op het financiële terrein.[11] Zoon Evert bezorgde zijn vader op het per-

soonlijke vlak de nodige ellende. In 1797 resulteerde dit zelfs in een nieuwe testament. Balthasar Maystre, die verklaarde beneden de *f* 20000 gegoed te zijn, benoemde hierbij zijn zoon, meester schilder Balthasar Maystre in principe tot zijn enige erfgenaam. Slechts onder toezicht van een fidei-commissie en onder voorwaarde dat Evert het te erven geld louter voor zijn levensonderhoud zou mogen gebruiken, kon deze meer dan de legitieme portie erven.[12] Zover zou het echter niet komen door het voortijdig overlijden van zijn zoon. Bij Maystre's dood in 1803 werd zijn boedel verdeeld tussen zijn zoon Balthasar en Evert's dochter Elisabeth.[13]

Literatuur
Crone, G.C.E., *De jachten der Oranjes* (Amsterdam 1937).
Hoynck van Papendrecht, A., *Houtsnijwerk* (Rotterdam 1928.
Ozinga, M.D., 'De kerk te Geervliet', *Nieuwe Rotterdamsche Courant*, vrijdag 25 januari 1935, avondblad E.
Scheffer, J.H. en F.D.O. Obreen, *Rotterdamsche Historiebladen* (Rotterdam 1880), deel II, 619.
Voorbeytel Cannenburgh, W., *Catalogus Scheepsmodellen en scheepsbouwkundige tekeningen van het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam* (Amsterdam 1943).

Noten
1. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.
2. GAR, Schepenarchief 573 fol. 359.
3. GAR, Not. Arch. 2867 fol. 909 en Schepenarchief 579 fol. 394.
4. GAR, register hoofdmannen gilden.
5. Zie Ozinga, *op. cit.*
6. GAR, Archief Doopsgezinde Gemeente nr. 12 en nr. 119.
7. GAR, Archief Remonstrantse Gemeente nr. 252.
8. GAR, Archief N.H. kerkmeesters nr. 371 fol. 29.
9. GAR, Stadsrekeningen Rotterdam en de bijlagen hierop O.A. nrs. 3305 fol. 124v, 3308 fol. 118v, 3309 fol. 124, 3313 fol. 193, 3315 fol. 168v, 3318 fol. 245v, 3321 fol. 174, 3322 fol. 178, 3330 fol. 295, 3332 fol. 328v, 3375 nr. 630, 3378 nr. 618, 3379 nr. 604, 3383 nr. 623, 3387 nr. 621, 3393 nr. 631, 3395 nr. 630, 3410 nr. 1120 en 3415 nr. 1894.
10. GAR, Not. Arch. 3299 fol. 1320.
11. GAR, Not. Arch. 3158 fol. 1462 en 3162 fol. 170.
12. GAR, Not. Arch. 3435 fol. 1110.
13. GAR, Not. Arch. 3445 fol. 1398.

Evert Maystre (Rotterdam 1756 - Rotterdam 1799)

De derde zoon van Balthasar Maystre kende in zijn leven grote persoonlijke problemen. Na vier jaar huwelijk met Philippina Hillebrand gaven beide echtelieden in 1784 te kennen wegens 'verregaande huyskrakkeelen' uit elkaar te gaan, waarbij Evert de onderhoudskosten voor zijn kleine dochtertje Elizabeth (f 2 per week) op zich nam.[1] Werkend in het atelier van zijn vader, zal hij een groot aandeel in het werk hebben gehad. Vanaf 1781 zijn de betalingen van de stad Rotterdam en de Admiraliteit op de Maze steeds gesteld op naam van Balthasar Maystre & zoon. Zelfstandig schijnt hij nooit gewerkt te hebben, hoewel vier scheepsontwerpen uit de late achttiende eeuw duiden op zijn kunde.[2] In zijn vrije uren maakte Evert dermate hoge schulden, dat zijn zeer bemiddelde vader zich genoodzaakt voelde in 1797 een testament te maken, waarbij Evert's aandeel beperkt werd tot de legitieme portie 'onder aenrekening en korting van al hetgene naar scherpheid van rechten daerop aengerekend en gekort kan worden'. Alleen wanneer hij zou aanvaarden, dat zijn erfdeel beheerd werd door een fidei-commissie en nooit als onderpand voor schulden of leningen gebruikt mocht worden, kon hij meer krijgen.[3] Zijn vader moet hem in de loop der jaren regelmatig geld toegestopt hebben. Bij Evert's overlijden in 1799 bleek hij hem maar liefst *f* 2289.10.0 schuldig te zijn.[4] Daar niemand, zelfs zijn dochter niet, zich na zijn dood om zijn lijk bekommerde, was zijn vader genoodzaakt begrafenis en boedelscheiding te regelen. De boedel en daarmee samenhangende schulden wenste hij vooralsnog echter niet te aanvaarden.[5]

Literatuur
Voorbeytel Cannenburgh, W., *Catalogus Scheepsmodellen en scheepsbouwkundige tekeningen van het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum te Amsterdam* (Amsterdam 1943).

Noten

1. GAR, Doop, trouw en begraafregisters en Not. Arch. 3164 fol. 654.
2. Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, Collectie Technische Tekeningen nrs. II D 19, II D 20, II D 40 en II D 41.
3. GAR, Not. Arch. 3435 fol. 1110.
4. GAR, Not. Arch. 3445 fol. 1398.
5. GAR, Not. Arch. 3437 fol. 1146.

Dingeman van der Vis (Rotterdam 1671-Rotterdam 1760)

Meester beeldhouwer Dingeman van der Vis, in 1697 gehuwd met Catharina Hoekgeest en vader van zes jong overleden kinderen,[1] was een vooraanstaand lid van het Rotterdamse St. Lucasgilde. Tussen 1723 en 1758 werd hij negen maal tot hoofdman benoemd.[2] Financieel had hij niet te klagen. Het atelier, dat hij na het overlijden van zijn vader Joost Dingemanssen van der Vis in 1712 beheerde, liep goed. In 1742 werd hij als één der weinige beeldhouwers aangeslagen voor de Personele Quotisatie. In bezit van een woning buiten de Schiedamse Poort met een huurwaarde van *f* 90, schatte men zijn inkomen op *f* 600 per jaar.[3] Bij het opmaken van zijn testament in 1750 verklaarde hij (inmiddels weduwnaar) beneden de *f* 4000 gegoed te zijn.[4] Van zijn werk is weinig bekend. Het kerkmeubilair van de Nieuwe Engelse Kerk aan het Haringvliet (preekstoel, doophek en stadsgestoelte), dat hij in 1719 van snijwerk voorzag,[5] ging in mei 1940 in vlammen op. Op het terrein van de scheepsdecoratie was hij duidelijk actief, al verleende de Admiraliteit op de Maze hem slechts éénmaal een opdracht, en wel in 1748 voor het *Welvaren van 't Land*.[6] Diverse notariële acten en de Rotterdamse stadsrekeningen[7] maken melding van betalingen voor beeldwerk aan particuliere vaartuigen en stadsjachten. Hierbij werkte Van der Vis vermoedelijk geregeld samen met meester scheepstimmerman Pieter van Zwijndrecht, die hij in zijn testament zijn exemplaar van Flavius Josephus naliet.[8]

Literatuur

Hoynck van Papendrecht, A., *Houtsnijwerk* (Rotterdam 1928), 8.
Scheffer, J.H. en F.D.O. Obreen, *Rotterdamsche Historiebladen* (Rotterdam 1880), deel III, 720.
Reyn, G. van, *Geschiedkundige beschrijving der stad Rotterdam* (Rotterdam 1832), deel I, 318 e.v.

Noten

1. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.
2. GAR, registers hoofdmannen gilden.
3. GAR, O.A. 4169 verp. nr. 6422.
4. GAR, Not. Arch. 2746 fol. 96.
5. GAR, O.A. 3253 fol. 438.
6. ARA, Admiraliteiten I nr. 654 fol. 99.
7. GAR, Not. Arch. 1503 fol. 324 en 327; Not. Arch. 2028 fol. 1251; O.A. 3271 fol. 362v en 367; O.A. 3263 fol. 359v en 3267 fol. 357v.
8. GAR, Not. Arch. 2746 fol. 96 en 2750 fol. 285.

Salomon de Visser (Rotterdam 1687-Rotterdam 1745)

De eerste vermelding van deze Rotterdamse beeldhouwer dateert van 1701 bij zijn optreden als getuige bij de ondertekening van een notariële acte, waarin meester beeldhouwer Johannes Ganeron zijn zwager en collega Cornelis Conijn machtigde zijn zaken tijdelijk waar te nemen[1]; wellicht een aanwijzing voor een leerperiode in één van beide ateliers. De volgende is zijn huwelijk met Neeltie Middelkoop op 3 januari 1719. Bij haar verwekte hij tussen 1719 en 1737 acht kinderen, waarvan er vijf jong stierven.[2] In deze jaren woonde en werkte het gezin De Visser in de Lombartstraat, waar ondermeer enkele 'gesneede lijstjes', een tweetal rouwwapens en een anatomisch object gemaakt werden.[3] Dit laatste in opdracht van dokter Willem Vink, die De Visser in 1730 naar houtkoper Jan van de Velde stuurde om te zien of deze een stuk hout had, dat geschikt zou zijn 'om daer van een hart te formeeren'. Dit hart, vermoedelijk bedoeld als hulpmiddel bij het onderwijs, werd in april 1732 met De Visser afgerekend. Aan het eind van de jaren '30 verhuisde De Visser naar een huurhuis aan de zuidzijde van de Broedersteeg bij het Slikvaart.[4] Hier zette hij zijn atelier voort en dong hij in 1742 bij openbare inschrijving mee naar de opdracht van de Admi-

raliteit op de Maze voor het beeldwerk van het schip *Rotterdam*. Met *f* 320 bleek hij de laagste inschrijver, zodat hem op 26 juni het werk werd gegund.[5] Op 12 juli 1742 ondertekende De Visser een verklaring dat hij 'alle het beeldwerk zoo het voorste als het agterste conform de daervan gemaekte & bij den Raad geapprobeerde Teeckeningen' zou maken. Blijkbaar tot volle tevredenheid, daar hem het jaar daarop wederom werkzaamheden op dit gebied werden opgedragen.[6] Ook het werk aan 's lands nieuwe schip van 20 stukken, de *Schiedam* en de decoratie van een nieuw admiraliteitsjacht werden aan hem toevertrouwd.[7] Van dit laatste jacht zijn twee ontwerptekeningen bewaard, waarop de meester beeldhouwer zijn prijsopgave heeft geschreven.[8] Vermoedelijk heeft De Visser dit werk niet kunnen voltooien, hij overleed namelijk in oktober 1745, terwijl in elk geval het werk aan de *Schiedam* nog in volle gang was. De admiraliteitsraad besloot op 19 oktober de erven De Visser onder toezicht van meester scheepstimmermansknecht Van Zwijndregt in elk geval deze werkzaamheden te laten voltooien.[9] Dit zal gedaan zijn door Salomon's oudste zoon Hendrik (1726-1804), die tezamen met zijn moeder het atelier voortzette. De weduwe De Visser ontving over 1745 685 ponden en 10 schellingen inclusief een douceurtje van *f* 85-10-0 voor het werk aan de *Schiedam* en het nieuwe jacht.[10] Volgende opdrachten werden hen door de Admiraliteit op de Maze niet verleend.

Noten

1. GAR, Not. Arch. 1056 fol. 95.
2. GAR, Doop, trouw en begraafregisters.
3. GAR, Not. Arch. 1602 fol. 658, 2116 fol. 782, 2239 fol. 175 en 2453 fol. 436.
4. GAR, Doop, trouw en begraafregisters; Not. Arch. 2824 fol. 848 en 2806 fol. 29.
5. ARA, Admiraliteiten I nr. 1027 d.d. 26 juni 1742 en Admiraliteiten XXXI nr. 131 d.d. 12 juni 1742.
6. ARA, Generaliteits Rekenkamer 2262 fol. 92v.
7. ARA, Admiraliteiten XXXVII nr. 261 d.d. 30 aug. 1745.
8. Maritiem Museum 'Prins Hendrik', Rotterdam, Collectie scheepstekeningen T 161 en 162.
9. ARA, Admiraliteiten I nr. 1029 d.d. 19 okt. 1745.
10. ARA, Generaliteits Rekenkamer 2264 fol. 95.

Noten

De ontwikkeling van scheepssier

1. C. van Yk, *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt* (Delft 1697), 6-7, 103; J. Hornell, *Survivals of the oculi in modern boats*. Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland, vol. III, nr. 1 (1923); G.C.E. Crone, *Nederlandsche jachten,binnenschepen, vissersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen* (Amsterdam 1926), 291; G.L.E. Crone, 'Scheepskunst', *Prisma der kunsten*, jrg. 2, nr. 6 (1937), 155; G.R. Kruissink en K. Boonenburg, *Scheeps-sier. Beschrijvende catalogus van de tentoonstelling van scheepsversieringen, gehouden in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen van 11 april tot 1 november 1962* (Enkhuizen 1962), 4; B. van der Linden-Nijdam, 'De verrassende tooi', 8; H.J. Hansen (red.), *Kunstgeschichte der Seefahrt-Kunst und Kunsthandwerk der Seeleute und Schiffbauer* (Oldenburg/Hamburg 1966), 63-76; J. Oderwald, 'Scheepsfolklore', *Buiten* 28/34, 403.
2. Oderwald, 'Scheepsfolklore', *Buiten* 28/36, 426.
3. J. van Beylen, 'Scheepstypen', in: G. Asaert, Ph.M. Bosscher, J.R. Bruijn en W.J. van Hoboken (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (*MGN*), deel 1 (Bussum 1976), 151.
4. Van Beylen, *op. cit.*, 108-110.
5. Van Beylen, *op. cit.*, 118, 141, 147.
6. Van Beylen, *op. cit.*, 151-154.
7. Van Yk, *op. cit.*, 105-106.
8. Van Yk, *op. cit.*, 104.
9. E.W. Petrejus, *Van schegbeelden en schepen* (Hengelo z.j. [circa 1940]), 2-3; zie ook A. van der Zee e.a., *De Groninger galjoensleeuw* (Groningen 1993), 10.
10. N. Witsen, *Architectura navalis et regimen nauticum* (Amsterdam 1690), 332.
11. Van Yk, *op. cit.*, 6.
12. Van Yk, *op. cit.*, 104; Petrejus, *Van schegbeelden en schepen*, 3-4; B.E. van Bruggen, 'Schepen, ontwerp en bouw', *MGN*, deel 3 (Bussum 1977), 32.
13. Van Yk, *op. cit.*, 104.
14. Crone, *Nederlandsche jachten*, 293.
15. Petrejus, *op. cit.*, 3-4.
16. Van Yk, *op. cit.*, 100.
17. Zie verder H. Soop, *The power and the glory. The sculptures of the warship Wasa* (Udevalla 1986).
18. J. van den Vondel, *Het lof der Zee-vaert*. Uitgegeven met inleiding, vertaling en commentaar door H. den Haan (Uitgeest 1985), 32.
19. Anon., 'Spiegels en hakkeborden', *Tussen schip en ka. Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.*, december 1970, 6.
20. Van Yk, *op. cit.*, 103.
21. Van Yk, *op. cit.*, 100-101.
22. Crone, 'Scheepskunst', 156; G.C.E. Crone, *Onze schepen in de Gouden Eeuw* (Amsterdam 1943, tweede druk), 175-176; S. ten Hoeve en M.J. Seffinga, 'De collectie scheepssier van het Fries Scheepvaartmuseum', *Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer 1991*, 35.
23. Zie hierover C. van Soestbergen, 'De 12 grotesque maskers', *Batavia Cahier* (1991), 31.
24. Van Beylen, 'Scheepstypen', *MGN*, deel 1, 153-154; Van Beylen, 'Scheepstypen', *MGN*, deel 2 (Bussum 1977), 69-71.
25. Zie F. Fox, *The battlefleet of king Charles II* (Greenwich 1980); C. Farrère, *Histoire de la marine française* (Parijs 1934); L. Einarsson, 'Present maritime archaeology in Sweden – the case of *Kronan*', in: J.C.A. Schokkenbroek (red.), *Plying between Mars and Mercury. Political, economic and cultural links between the Netherlands and Sweden during the Golden Age* (Den Haag 1994), 41-47; M.V. Brewington, *Shipcarvers of North America* (New York 1962); G.W. Hamilton, *Silent pilots. Figureheads in the Mystic Seaport Museum* (Mystic 1984).
26. Zie Bijlage 1.
27. Zie onder andere Einarsson, 'Present maritime archaeology in Sweden', 41-47.
28. G.R. Kruissink, *Scheepssier. Een nostalgische terugblik op de kleurige tooi van oude schepen* (Baarn 1977), 56.
29. Hansen, *Kunstgeschichte*, 106.
30. Anon., 'Spiegels en hakkeborden', 7.
31. Brewington, *Shipcarvers*, 155-164; Hamilton, *Silent pilots*, 14.

32. Hansen, *op. cit.*, 94; Anon., 'Spiegels en hakkeborden', 7.
33. Kruissink, *Scheepssier*, 37.
34. Hansen, *op. cit.*, 106-107; Kruissink, *Scheepssier*, 37.
35. Hamilton, *Silent pilots*, 16-20; Kruissink, *Scheepssier*, 39, 42.
36. Van Yk, *op. cit.*, 104.
37. Zie in dit verband ook Van Beylen, 'Scheepstypen', *MGN*, deel 2, 12. Deze auteur verschaft informatie over voorschriften die door bewindhebbers van de VOC zijn uitgevaardigd. In 1608 bepaalden zij dat niet meer dan *f* 72 mocht worden uitgegeven aan schilderwerk, beeldsnijwerk en verguldsel bij grote schepen. In 1630 verboden zij zelfs het gebruik van verguldsel. Het schilder- en snijwerk mocht niet meer kosten dan *f* 150.

Het beeldwerk aan Rotterdamse oorlogsschepen

1. De archivalia van de Admiraliteit op de Maze bevinden zich in het Algemeen Rijksarchief (ARA) in Den Haag. De belangrijkste geraadpleegde bonnen zijn de rekeningen van de admiraliteit (Archief Admiraliteiten I nrs. 653 t/m 664; Archief Generaliteits Rekenkamer nrs. 2200 t/m 2311), de extract-resolutiën (Archief Admiraliteiten I nrs. 1024 t/m 1078) alsmede de inhoudstafels hierop (Archief Admiraliteiten I nrs. 1079 t/m 1083). Tevens werd gebruik gemaakt van gegevens uit de verzamelingen Bisdom (Archief Admiraliteiten XXXI) en Van der Heim (Archief Admiraliteiten XXXVII).
2. Beide tekeningen bevinden zich in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam. Tekeningencollectie nrs. T 17 a en T 15.
3. P. van Zwijndrecht, Gegevens betreffende de schepen gebouwd te Rotterdam voor de Admiraliteyt op de Maze, van 1665 - 1783 - Gegevens betreffende schepen gebouwd door Pieter van Zwijndrecht voor eigen rekening en voor rekening der O.I. Compagnie, Kamer Rotterdam, van 1735 - 1764, na 1763. Handschrift in de bibliotheek van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.
4. N. Witsen, *Architectura navalis et regimen nauticum* (Amsterdam 1690; herdruk Amsterdam 1971), 344.
5. P. Psz. van Zwijndrecht, Een keurige en zeer uytvoerige versaameling, van manuscripten, projecten, teekeningen &c meest alle rakende den Nederlandsche scheepsbouw, zo wel die der Koopvaardij - Oostindische Compagnie als oorlogsschepen, als mede van eenige Fransche en Engelsche fregatten, oorlogsscheepen .... nagelaten door wijlen de heer Pieter van Zwijndregt Pz. in de laatste 27 jaren scheepsbouwmeester bij de Admiraliteyd op de Maaze, 1790. Deze handgeschreven inventaris telt vijf bladen en bevindt zich in de bibliotheek van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.
6. C. Farrère, *Histoire de la marine française* (Parijs 1934).
7. ARA, Aanwinsten 1ste afd. 1891 nr. 28, Archief Wassenaar van Rosande VI qqq.
8. Een voorontwerp voor de *Arend* bevindt zich in de collectie technische tekeningen in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam nr. II D 43.2.
9. F. Fox, *Great ships, the battlefleet of king Charles II* (Greenwich 1980).
10. ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 1066 d.d. 24 juni 1783.
11. ARA, Archief Admiraliteiten XXXIX nr. 16.
12. ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 1060 d.d. 16 sept. 1777 en 1061 d.d. 27 jan. 1778.
13. ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 1071 d.d. 27 mei en 24 juni 1788 en 1072 d.d. 31 maart 1789.
14. ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 795.
15. C. van Yk, *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt* (Delft 1697).
16. Witsen, *op.cit.*, 95 e.v.
17. Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam collectie realia nr. A 599.
18. ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 795.
19. M.D. Ozinga, *Daniel Marot, de schepper van den hollandschen Lodewijk XIV stijl* (Amsterdam 1938).
20. R.A. Weigert, *Jean I Berain, dessinateur de la chambre et du cabinet du Roi (1640 - 1711)* (Parijs 1937).
21. Van Willem van Douwe bevinden zich in de tekeningencollectie in het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam tekeningen voor het VOC-schip *Rijnhuyse* van 1736 (T 17) en de *Boot* van 1733 (T 15).
22. M.D. Ozinga, 'Flandria Nutrix, een Alkmaarse patricische woning gezien tegen de decoratieve aspecten van de Hollandschen bouwkunst uit de eerste helft der achttiende eeuw', *Miscellanea Jozef Duverger*, deel II (Gent 1968).
23. ARA, Aanwinsten 1ste afd. 1891 nr. 28, Archief Wassenaar van Rosande VI qqq. Vergelijk ook de gegevens over het binnenjacht voor stadhouder Willem IV in hoofdstuk 3.
24. Zie tevens ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 1050, Archief Admiraliteiten XXXI nr. 134 en Archief Admiraliteiten XXXVII nr. 191 en 257.
25. ARA, Aanwinsten 1ste afd. 1891 nr. 28, Archief Wassenaar van Rosande VI qqq.
26. F.H. Chapman, *Architectura Navalis Mercatoria* (Stockholm 1768).
27. ARA, Archief Admiraliteiten XXXI nr. 135 d.d. 4 maart 1777.
28. ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 1066.

29. Collectie technische tekeningen nr. II D 31 in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam is mogelijk een ontwerp voor dit jacht.
30. ARA, Inventaris Marine 1795 - 1813, aanhangsel II nrs. 155 t/m 158.
31. Collectie technische tekeningen nrs. II D 19, 20, 40 en 41 in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam.
32. ARA, Inventaris Marine 1795 - 1813, aanhangsel II nr. 156 en 141 acte nrs. 11, 72 en 88.
33. ARA, Inventaris Marine 1795 - 1813, aanhangsel II nr. 138 d.d. 13 okt. 1800. De benoeming van Keerbergen is te vinden in nr. 144 d.d. 11 september 1806.

Statenjachten, stadsjachten en speelvaartuigen

1. Zie C.E. Zonnevylle - Heyning, 'Het laatste stadhouderlijk jacht', *Jaarboek Vereniging Oranje Nassau Museum 1979*, 71 e.v.
2. Zie R. van Luttervelt, *De buitenplaatsen aan de Vecht* (Lochem 1970), 58.
3. Dit wordt omstandig uitgelegd in een brief van J.P. van Baurscheit aan de heer Pruyst, burgemeester van Vlissingen d.d. 23 april 1757. Stadsarchief Antwerpen, Insolvente boedelskamer nr. 2117.
4. ARA, Archief Nassause Domeinraad nr. 808 en 809, rekeningen van de rentmeester-generaal over 1739 en 1740.
5. Zie A. Graafhuis, 'Statenjachten en stadsjacht van Utrecht', *Jaarboek Oud Utrecht 1960*, 143 e.v.
6. In de bijlage van het artikel van Graafhuis, *op.cit.*, is deze brief integraal overgenomen.
7. ARA, Archief Controlleur-Generaal van 's landswerken en fortificatiën van Holland nr. 115.
8. Zie ook S. ten Hoeve, 'Het binnenjacht van de Friese stadhouderlijke familie', *Jaarboek Fries Scheepvaartmuseum en Oudheidkamer 1973-1974*, 36 e.v.
9. ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 1075 d.d. 31 januari 1792.
10. ARA, Archief Generaliteits Rekenkamer 2213 fol. 121v en archief Nassause Domeinraad nr. 743 fol. 264.
11. ARA, Archief Admiraliteiten XXXVII nr. 172 t/m 176.
12. Agostino Carolini komt voor het eerst in 1748 in de Nassause Domeinrekeningen voor (ARA, Archief Nassause Domeinraad nr. 814 en 819). Hij werd in 1748, 1749 en 1753 betaald wegens werkzaamheden voor de stadhouder, die voor een deel beeldhouwwerk aan het Huis ten Bosch betroffen. Vermoedelijk betreft het hier de uit Genua afkomstige beeldhouwer Agostino Carlini, die vanaf 1760 in Engeland werkzaam was. Zie voor gegevens U. Thieme en F. Becker, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis der Gegenwart* (Leipzig 1907-1950), deel 6, 1.
13. ARA, Archief Grafelijkheidsrekenkamer, registers nr. 70 fol. 254.
14. Zie Zonnevylle-Heyning, *op.cit.*
15. Collectie technische tekeningen Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam nrs. II D 28, 29, 30, 33a en 33 b.
16. ARA, Inventaris Marine 1795-1813, aanhangsel II nr. 157 d.d. 29 nov. 1806, 16 febr. 1807.
17. Collectie Maritiem Museum 'Prins Hendrik' nrs. T 2289, 2290, 2291 en 2292.
18. Zie voor gegevens over de koningssloep : H. Hazelhoff Roelfzema (red.), *Roeien met de riemen. 75 Jaar Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum.* Jaarboek 1991 (Amsterdam 1991), 194-195.
19. Zie G.C.E. Crone, *De jachten der Oranjes* (Amsterdam 1937).
20. N. Witsen, *Architectura navalis et regimen nautica* (Amsterdam 1690; herdruk 1971), 219.
21. E.W. Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen; binnenschepen, jachten en vissersschepen* (Bussum 1972).
22. De volgende artikelen zijn voor dit model interessant: F. Lau, 'Zwei Prunkjachten Johann Wilhelms II', *Düsseldorfer Jahrbuch* 1920-1924, 83 e.v.; W. Voorbeytel Cannenburg, 'Een jacht voor keurvorst Johann Wilhelm van de Palts', *Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 1929*, bijlage C; en H.W. Kühn, 'Barock auf dem Wasser. Die Jachtschiffe der Kurfürsten von der Pfalz auf Rhein und Neckar' in: *Barock am Oberrhein.* Oberrheinische Studien, Band VI (Karlsruhe 1985), 205 e.v. Met dank aan dr. J. ter Molen, die mij op deze laatste publicatie attendeerde.
23. De suggestie van Kühn, *op. cit.*, dat dit jacht een overgeschoten exemplaar van stadhouder/koning Willem III geweest zou zijn is niet houdbaar. Het wapen op de als bewijs opgevoerde tekening is niet die van de vorst en ook zijn toeschrijving van deze tekening aan Francois van Douwe lijkt aanvechtbaar.
24. Gemeentearchief Rotterdam (GAR), Notarieel Archief (Not. Arch.) 1443 fol. 401 en 809, 1444 nr. 15, 1688 nr. 206, 1990 nr. 152 en 1852 nr. 263.
25. Zie Graafhuis, *op.cit.*
26. Gemeentearchief Den Haag (GADH), stadsrekeningen Den Haag Oud Archief (O.A.) 1700 t/m 1789 en de bijlagen daarop O.A. 1846 e.v.
27. GADH, O.A. 1859 en 1860.
28. GAR, stadsrekeningen Rotterdam O.A. 3119 t/m 3139 en 3233 t/m 3345 en de bijlagen daarop O.A. 3354 t/m 3450.

29. GAR, O.A. 4851 fol. 32.
30. Deze tekeningen bevinden zich in het Rijksprentenkabinet in Amsterdam.
31. ARA, Archief Admiraliteiten XXXVII nr. 178 d.d. 17 april 1753.
32. Zie J. Geselschap, 'Het trekjacht van de stad Gouda', *Zuid Holland* 1966/67, 21 e.v.
33. ARA, Archief Admiraliteiten I nr. 1076 nr. 164.
34. GAR, O.A. 4666, 4851 en 4949.
35. Zie Geselschap, *op. cit.*.
36. Gemeentearchief Leiden (GAL), bijlagen bij de rekeningen van de thesaurier extra-ordinarius. Met dank aan prof. dr. C.W. Fock, die al haar gegevens uit de Leidse archieven ter beschikking stelde.
37. Zie voor gegevens over de Leidse stadsbeeldhouwers: C.W. Fock, 'Leidse beeldsnijders en hun beeldsnijwerk in het interieur' in: Th.H. Lunsingh Scheurleer, C.W. Fock en A.J. van Dissel, *Het Rapenburg, geschiedenis van een Leidse gracht*, deel IV (Leiden 1989), 11 e.v.
38. Voor Rombout Verhulst zie: E. Neurdenburg, *De zeventiende-eeuwse beeldhouwkunst in de Noordelijke Nederlanden* (Amsterdam 1948), 201 e.v. Verhulst werkte ondermeer in het Paleis op de Dam en aan de grafmonumenten van admiraal Tromp, Michiel Adriaansz de Ruyter en de gebroeders Evertsen.
39. GAR, Not.Arch. 2557 fol. 182 e.v.

Scheepssier op binnenvaartschepen

1. G.C.E. Crone, *Nederlandsche binnenschepen.* Heemschutserie 41 (Amsterdam 1944), 103-104; J. van Beylen, 'Schepen: volkstechniek en volkskunst', in: Tj.W.R. de Haan (red.), *Volkskunst der Lage Landen*, deel 3 (Amsterdam/Brussel 1965), 132; G.R. Kruissink en K. Boonenburg, *Scheeps-sier. Beschrijvende catalogus van de tentoonstelling van scheepsversieringen gehouden in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen van 11 april tot 1 november 1962* (Enkhuizen 1962), 6.
2. De grootste collecties bevinden zich in het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, het Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen, het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam, het Fries Scheepvaart Museum in Sneek en het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen.
3. Crone, *Nederlandsche binnenschepen*, 97.
4. Zie hierover vooral T. Huitema (red.), *Ronde en platbodemjachten* (Amsterdam 1977; vijfde druk), 192-193. Ook Huitema voert de lezer mee langs de diverse onderdelen van het binnenschip.
5. Huitema, *op. cit.*, 194.
6. Huitema, *op. cit.*, 195.
7. Idem.
8. Huitema, *op. cit.*, 197.
9. S. ten Hoeve en M.J. Seffinga, 'De collectie scheepssier van het Fries Scheepvaart Museum', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer 1991*, 57, 59-60.
10. Zie hierover Van Beylen, 'Schepen: volkstechniek en volkskunst', 145-146; Huitema, *op. cit.*, 199.
11. E.W. Petrejus stelt in zijn *Oude zeilschepen en hun modellen. Binnenschepen, jachten en vissersschepen* (Bussum 1971), 115, dat zich in de Rotterdamse collectie geen mastborden bevinden.
12. G.C.E. Crone, *Onze schepen in de Gouden Eeuw*. Patria-reeks XIX (Amsterdam 1943; tweede druk), 134; Van Beylen, 'Schepen: volkstechniek en volkskunst', 146-153; Huitema, *op. cit.*, 197-198.
13. W.J. Dijk, *De schoonheid onzer binnenschepen* (Amsterdam 1963), 67-70.
14. Zie voor meer informatie over de activiteiten van de firma Elbers en de verspreiding van de door hen gemaakte vlaggen en wimpels A. Elbers, *Met vlag en wimpel* (niet uitgegeven manuscript; Wijk bij Duurstede 1986).
15. Huitema, *op. cit.*, 199.
16. Huitema, *op. cit.*, 200; G.R. Kruissink, *Scheepssier. Een nostalgische terugblik op de kleurige tooi van oude schepen* (Baarn 1977), 101-102.
17. Petrejus, *Oude zeilschepen*, 112.
18. Zie o.a. Ten Hoeve en Offinga, 'Catalogus', 44-49. Zij noemen de prentenbijbels van P.H. Schut, *Toneel ofte vertooch der bijbelse historie, cierlijck in 't koper gemaeckt* (1659), diens *Historiën des Nieuwen Testaments* (Rotterdam 1734), en de werken van M. Merian, *Icones Biblicae* (Frankfurt 1627) en C. Danckerts, *Icones Biblicae* (Amsterdam 1648).
19. Van Beylen, 'Schepen: volkstechniek en volkskunst', 161; B. van der Linden-Nijdam, 'De verrassende tooi van oude schepen', *Kunst & AntiekRevue*, jaargang 8, nr. 6 (juni/juli 1982), 10-12.
20. Huitema, *op. cit.*, 200.
21. Een sperwer siert het achterschip van een boeier in de schepenhal van het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen.
22. Zie over de bever, die is te zien in de vaste opstelling van het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam, Johanna, 'Versiering aan ronde- en platbodemjachten (3): het bever-mysterie', *De Waterkampioen*, nr. 1003 (begin mei 1958), 304-305.
23. Zie hierover G. Berk, 'Vergeten volkskunst', *De Waterkampioen*, nr. 997 (november 1957), 673; Huitema, *op. cit.*, 200.
24. Graag betuig ik op deze plaats mijn dank aan mevrouw A.M.A. Tak in Tilburg. Zij was zo

vriendelijk mij van informatie te voorzien over P.J. Tak.

25. Over de roerklik van de hand van P.J. Tak is inmiddels het een en ander verschenen. Zie hierover onder andere G.C.E. Crone, 'Een zeldzame roerkop', *Jaarverslag Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum 1941-1942*, 39-40; Crone, *Nederlandsche binnenschepen*, 102; S. de Meer, ''s-Gravenmoerse roerklik', in: H. Hazelhoff Roelfzema (red.), *Roeien met de riemen. 75 jaar Vereeniging Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum.* Jaarboek 1991 (Amsterdam 1991), 205.
26. Huitema, *op. cit.*, 193, 202.
27. Zie over de collectie roerklikken in Sneek J. Kuipers, 'Roerklikken of -koppen', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer 1978*, 43-46.
28. Kruissink, *Scheepssier. Een nostalgische terugblik*, 116-117; L.M. Akveld, *Magnifiek Maritiem. Voorwerpen uit het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' vertellen hun verhaal* (Amsterdam 1992), 140-141.
29. Kruissink en Boonenburg, *Scheeps-sier*, 16-17.
30. Huitema, *op. cit.*, 203.
31. S.J. van der Molen, *Vissers van wad en gat: schepen, vistuig en vaktaal* (Leeuwarden 1962), 72 e.v.

Beknopte lijst van geraadpleegde literatuur

Akveld, L.M., *Magnifiek Maritiem. Voorwerpen uit het Maritiem Museum 'Prins Hendrik' vertellen hun verhaal* (Amsterdam 1992).

anon., 'Spiegels en hakkeborden', *Tussen schip en ka. Maandblad voor het vloot- en walpersoneel van Shell Tankers N.V.*, december 1970, 6-8.

Berk, G., 'Vergeten volkskunst', *De Waterkampioen* no. 997 (november 1957), 673-674.

Beylen, J. van, 'Schepen: volkstechniek en volkskunst', Tj.W.R. de Haan (red.), *Volkskunst der Lage Landen*, deel 3 (Amsterdam/Brussel 1965), 103-173 (met name 130-173).

idem, 'De versiering van Vlaamse vissersschepen in de 19e en 20ste eeuw', *Mededelingen van de Marine Academie Antwerpen.* Boek XXIII (1973-1974-1975), 149-189.

idem, 'Scheepstypen', in: G. Asaert, Ph.M. Bosscher, J.R. Bruijn en W.J. van Hoboken (red.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden* (*MGN*), deel 1 (Bussum 1976), 108-154.

idem, 'Scheepstypen', in: G.Asaert, Ph.M. Bosscher, J.R. Bruijn en W.J. van Hoboken (red.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden* (*MGN*), deel 2 (Bussum 1977), 11-71.

idem, 'Schepen van en scheepvaart in de Vier Ambachten', *"Over den Vier Ambachten": 750 jaar keure, 500 jaar Graaf Jansdijk* (Kloosterzande 1993), 1-16.

Bruggen, B.E. van, 'Schepen, ontwerp en bouw', *MGN*, deel 3 (Bussum 1977), 15-58.

Chapman, F.H., *Architectura Navalis Mercatoria* (Stockholm 1768).

Crone, G.C.E., *Nederlandsche jachten, binnenschepen, visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine zeeschepen 1650-1900* (Amsterdam 1926).

idem, *Onze schepen in de Gouden Eeuw* (Amsterdam 1943; tweede druk).

idem, *Beschrijving der tentoonstelling van oude en moderne modeljachten en versieringen van jachten* (Amsterdam 1915).

idem, *Nederlandsche binnenschepen*. Heemschutserie deel 41 (Amsterdam 1944), met name 96-106.

Crone, G.L.E., 'Scheepskunst', *Prisma der kunsten*, jrg. 2, nr. 6 (1937), 153-157.

Dessens, Henk, Fontein, Ger en Jacobs, Irene, *Goud van hout*. Bijlage bij *Spiegel der Zeilvaart* (1991), nr. 2, 22-36.

Dijk, W.J., *De schoonheid onzer binnenschepen* (Amsterdam 1963).

DL.BE., 'Iets over de voor scheepstimmerwerk meest gebezigde verwstoffen', *Verhandelingen en berigten betrekkelijk het zeewezen...*(1864), 415-450.

Graafhuis, A., 'Statenjachten en stadsjacht van Utrecht', *Jaarboek Oud Utrecht (1960)*, 143-158.

Hamilton, G.W., *Silent pilots. Figureheads in the Mystic Seaport Museum* (Mystic, CT 1984).

Hansen, H.J. (red.), *Kunstgeschichte der Seefahrt. Kunst und Kunsthandwerk der Seeleute und Schiffbauer* (Oldenburg/Hamburg 1966).

Hoeve, S. ten, 'Twee Friese spiegeljachten', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer 1978*, 24-35.

idem, 'De collectie scheepssier van het Fries Scheepvaart Museum' (met daarbij een beschrijvende catalogus van de hand van M.J. Seffinga), *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer 1991*, 35-99.

Huitema, T. (red.), *Ronde en platbodemjachten* (Amsterdam 1977; vijfde druk), met name 192-204.

Johanna, 'Versiering aan Ronde- en Platbodemjachten', *De Waterkampioen* no. 995 (half september 1957), 640-641.

idem, 'Versiering aan Ronde- en Platbodemjachten (2)', *De Waterkampioen* no. 998 (december 1957), 711-712.

idem, 'Versiering aan ronde- en platbodemjachten (3); het bever-mysterie', *De Waterkampioen* no. 1003 (begin mei 1958), 304-305.

Kruissink, G.R. en K. Boonenburg, *Scheeps-sier. Beschrijvende catalogus van de tentoonstelling van scheepsversieringen, gehouden in het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen van 11 april tot 1 november 1962* (Enkhuizen 1962).

Kruissink, G.R., *Scheepssier. Een nostalgische terugblik op de kleurige tooi van oude schepen* (Baarn 1977).

Kuhn, H.W., 'Barock auf dem Wasser. Die Jachtschiffe der Kurfürsten von der Pfalz auf Rhein und Neckar', in: V. Press, E. Reinhard en H. Schwarzmaier (red.), *Barock am Oberrhein*. Oberrheinische Studien Band VI (Karlsruhe 1985), 205-250.

Kuipers, J., 'Roerklikken of -koppen', *Jaarboek Fries Scheepvaart Museum en Oudheidkamer 1978*, 43-46.
Linden-Nijdam, B. van der, 'De verrassende tooi van oude schepen', *Kunst & AntiekRevue*, jrg. 8, nr. 6 (juni/juli 1982), 7-13.
Loomeijer, F.R., *Met zeil en treil. De tjalk in binnen- en buitenvaart* (Alkmaar 1980).
Martens, R., en F.R. Loomeijer, *Binnenvaartschepen* (Alkmaar 1977).
Oderwald, J., 'Scheepsfolklore in de scheepsversiering. Kijkjes in het Nederlandsch Historisch Scheepvaartmuseum', *Buiten*, jrg. 28, no. 34 (25 aug. 1934), 402-404.
idem, op. cit., *Buiten*, jrg. 28, no. 35 (1 sept. 1934), 417-419.
idem, op. cit., *Buiten*, jrg. 28, no. 36 (8 sept. 1934), 426-428.
OLJ, *Galjonsfigurer* (Göteborg 1982).
Palm, Joh.M., 'Een en ander over schegbeelden', *VO-Journaal*, jrg. 10, no. 9 (september 1956), 249-252.
Parthesius, R., en C. van Soestbergen, 'De scheepsversiering', *Batavia Cahier*, nr. 2 (1990), 37-46.
Petrejus, E.W., *Van schegbeelden en schepen* (Hengelo z.j. [ca. 1940]).
idem, *Oude zeilschepen en hun modellen. Binnenschepen, jachten en visserschepen* (Bussum 1971).
Rudolph, W., *Des Seemans Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute an der Ostseeküste von 1750 bis 1950.* Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 32 (Hamburg 1993).
Soestbergen, C. van, 'De 12 groteske maskers', *Batavia Cahier*, nr. 3 (1991), 30-38.
Witsen, N., *Architectura navalis et regimen nauticum* (Amsterdam 1690; herdruk 1971).
Yk, Cornelis van, *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst Open Gestelt* (Amsterdam 1697), met name hoofdstukken XIX en XX.
Zee, A. van der e.a., *De Groninger galjoensleeuw* (Groningen 1993).
Zonnevylle-Heyning, C.E., 'Het laatste stadhouderlijke jacht', *Jaarboek Vereniging Oranje-Nassau Museum (1979)*, 71-87.

Verantwoording illustraties

Fotografie: Bart Lahr (realia en scheepsmodellen Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam), Thijs Quispel (technische tekeningen Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam), Katie Zonnevylle-Heyning (technische tekeningen Maritiem Museum 'Prins Hendrik' en Kasteel Duivenvoorde).

De ontwikkeling van scheepssier

Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam: afb. 1 (inv. nr. II D 1b), afb. 2 (II D 1b), afb.3 (III D 18.3), afb. 4 (S 95 (4)), afb. 5 (S 132 (1)), afb. 6 (III E 17.19), afb. 7 (III E 17.26), afb. 8 (III E 7), afb. 9 (S 141), afb. 10 (II D 18.1), afb. 11 (A 599), afb. 12 en 13 (S 387 (2)), afb. 15 (A 280), afb. 17 (S 3482), afb. 18 (III E 17.5).

Collectie National Maritime Museum Greenwich: afb. 14 (W 307).

Collectie Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam: afb. 16 (T 3).

Het beeldwerk aan Rotterdamse oorlogsschepen

Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam: afb. 26 (II A 27), afb. 27 en 28 (II D 24), afb. 29 (II D 14), afb. 32 (II D 12), afb. 33 (II D 5), afb. 36 (III D 9), afb 41 (S 151), afb. 42 (II D 4), afb. 49 (II D 8), afb. 50 (II D 11), afb. 51 (II D 17), afb. 54 (II D 35a), afb. 55 (II D 20), afb. 56 (II D 19).

Collectie Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam: afb. 20 (T 17a), afb. 21 (T 57a), afb. 23 (T 52), afb. 24 (T 51), afb. 25 (T 127), afb. 30 (T 1 en 2), afb. 31 (T 114), afb. 34 (T 115), afb. 35 (T 27), afb. 37 (T 4), afb. 38 (T 105), afb. 39 (T 126), afb. 40 (T 66), afb. 43 (T 70), afb. 44 (T 179), afb. 45 (T 8), afb. 46 (T 143), afb. 47 (T 161), afb. 48 (T 42), afb. 52 (T 91), afb. 53 (T 104).

Kasteel Duivenvoorde in Voorschoten: afb. 19.

Statenjachten, stadsjachten en speelvaartuigen

Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam: afb. 57 (II D 38), afb. 58 (II D 39), afb. 59 (II C 22), afb. 63 (II D 27), afb. 64 (I 19 3.2), afb. 65 (S 2262 (1)), afb. 66 (II D 35b), afb. 68 (II D 32b), afb. 69 (II D 32c), afb. 70 (II D 32a), afb. 72 (II D 43), afb. 73 (II D 42), afb. 74 (II D 29), afb. 75 (II D 28), afb. 78 (III AA 1), afb. 79 (RB 809), afb. 80 en 81 (S 954), afb. 82 (II C 30), afb. 83 (II C 25.1), afb. 84 en 85 (II C 28), afb. 86 (III E 29.1), afb. 87 (II C 29), afb. 89 (S 2262 (2)), afb. 90 (II D 36), afb. 91 (III E 2).

Collectie Maritiem Museum 'Prins Hendrik' in Rotterdam: afb. 60 (T 153), afb. 61 (T 137), afb. 62 (T 168), afb. 67 (T 147), afb. 76 (T 2249), afb. 77 (T 2291).

Algemeen Rijksarchief in Den Haag: afb. 71 (collectie scheepstekeningen 471).

Streekarchiefdienst Hollands Midden in Gouda: afb. 88.

Scheepssier op binnenvaartschepen

Collectie Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam: afb. 93 (A 125 (22)), afb. 94 (A 115 (11)), afb. 95 (III AA 8), afb. 96 (S 1823 (2)), afb. 97 (B 187), afb. 98 (S 2137), afb. 99 (A 149 (27)), afb. 100 (A 1379), afb. 101 (A 2309), afb. 102 (A 149 (27)), afb. 103 (A 346), afb. 104 (A 4782), afb. 105, 106, 107 en 108 (A 149 (12)), afb. 109 (A 3528), afb. 110 (S 2627), afb. 111 (A 149 (27), afb. 112 (A 177), afb. 113 (S 164 (2)), afb. 114 (A 149), afb. 115 (IV GG 62), afb. 116 (S 2350 (3)), afb. 117 en 118 (S 1897), afb. 119 (A 143 (2)), afb. 120 (I 30.2), afb. 121 (B 35), afb. 122 (A 2278), afb. 123 (A 1259 (3)), afb. 124 (S 2757), afb. 125 (A 149 (5)).

Graag danken wij op deze plaats het bestuur van de Stichting Ronde en Platbodemjachten voor de verleende toestemming een tekening uit T. Huitema (red.), *Ronde en platbodemjachten* (Amsterdam 1977; vijfde druk, 17) op te nemen als afbeelding 92 in dit boek.