

Introductie



Het openingsverhaal in dit nummer gaat over het 100 jarig bestaan van het Scheepvaartmuseum Amsterdam. (ingekleurde ets door Christof Aussems, Rotterdam, 2002)

Historisch correct?

De meeste scheepsmodellen in musea zijn kostbare eigentijdse schatten die terugrijpen op ons rijke maritieme verleden. Het zijn de tastbare bewijzen van de scheepsbouw in de tijd waarin die schepen werden gebruikt. Dichter bij de realiteit van het verleden kunnen we nauwelijks komen. Archeologische scheepsresten komen wellicht iets dichterbij, maar die zijn meestal incompleet. Complete schepen uit het verleden zijn zeldzaam en de Zweedse *Wasa* is een bekend voorbeeld van een oorspronkelijk zeventiende-eeuws schip. Naast deze uitzondering komen we niet veel verder terug in de tijd dan tot begin 19e eeuw. De meeste houten schepen uit die tijd zijn vissersschepen; de grotere zeegaande schepen zoals klippers zijn vaak ijzeren of stalen schepen. De bouw van die schepen begon in de tweede helft van de negentiende of begin twintigste eeuw.

Als compensatie voor het ontbreken van grote houten zeilschepen in Nederland, werd met de bouw van de *Batavia* een aanzet gegeven voor een serie replica's van oude houten schepen zoals het Utrechtse statenjacht, de in aanbouw zijnde *Zeven Provinciën* en de *Delft*, alsmede een aantal kleinere schepen uit de zeventiende en latere eeuwen.

Nog bestaande schepen uit die tijd zijn soms zo uniek dat het de moeite waard werd ze in de oude originele staat terug te brengen. Zo beschikken we tegenwoordig over een aantal prachtige zeegaande meermast zeilschepen.

Soms echter kunnen discussies over replica's en gerestaureerde schepen de gemoederen aardig in beweging brengen. Voor de gemiddelde belangstellende van ons maritiem verleden maakt het doorgaans niet zoveel uit of het schip tot in het kleinste detail historisch correct is. Zeker als er mee gevaren wordt, ligt het voor de hand dat het aan de huidige milieu- en veiligheidseisen moet voldoen en daarmee is het per definitie niet meer een één-op-één representant van het verleden. Als zo'n schip commercieel wordt geëxploiteerd, bijvoorbeeld door te varen met betalende passagiers, gaat het oorspronkelijke gebruiksdoel, de meeste waren vrachtschepen, verloren. Voor sommige puris-

ten is er dan niet langer sprake van een historisch schip. Maar het grote publiek is minder kritisch en is voornamelijk visueel ingesteld. Bij manifestaties zoals Sail Amsterdam stellen de bezoekers geen vragen over de historische correctheid van de getoonde schepen. Men geniet van het schouwspel. Het betekent niet dat er een strikte lijn voor varend erfgoed bestaat. Museumschepen zijn doorgaans typische exponenten van historisch verantwoorde restauraties die tot op zekere hoogte daaraan voldoen. Sprekend voorbeeld is bijvoorbeeld de 100 jaar oude stoomsleepboot *Furie*. Als voor voldoende veiligheid voor de bezoekers van die schepen moet worden gezorgd, zullen kleine aanpassingen nodig zijn en dat lijkt een aanvaardbaar compromis.

Hoe zit het echter met de talloze schepen van de zogenaamde 'bruine vloot', behoren die feitelijk wel tot het varend erfgoed? Veel van die schepen zijn in particulier bezit of worden door een stichting geëxploiteerd en wie bepaalt dan of het schip aan de voorwaarden van het varend erfgoed voldoet? In de loop van de tijd zijn daar talloze organisaties voor in het leven geroepen. Het is een ingewikkelde materie, maar men doet z'n best. Voor de subsidie-gevende overheden was die aanpak kennelijk onvoldoende, aangezien het credo luidt: geen subsidie voor het particulier initiatief, zelfs steun in de vorm van vrije ligplaatsen e.d. komt niet langer aan de orde.

We mogen ons echter gelukkig prijzen dat ons varend erfgoed in goede handen is bij mensen die er echt verstand van hebben, hun ziel en zaligheid erin leggen en blijkbaar voldoende in staat zijn ons prachtig nationaal cultuurbezit in stand te houden.

Voor meer informatie hebben het Instituut Collectie Nederland en de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten een boekje uitgegeven met de titel *'Erfgoed dat beweegt!'* Daarin wordt een uiteenzetting gegeven over hetgeen er op dat gebied zoal gaande is, ISBN 97890-76092-423.

Henk van der Biezen

Elisabeth Spits

Eeuwfeest Scheepvaartmuseum

‘Men zendt ons het volgende communiqué. Woensdag 10 deze is ten kantore van de Nederlandsche Handelmaatschappij alhier onder voorzitterschap van den heer C.J.K. van Aalst, president der Nederlandsche Handelmaatschappij, een vergadering gehouden van het Uitvoerend comité tot stichting van een Nederlandsch Historisch Scheepvaartkundig Museum te Amsterdam.’
Aldus het Algemeen Handelsblad van zaterdag 13 mei 1916.

Fig. 1
Gezicht op 's Lands Zeemagazijn en de werf van de Admiraliteit van Amsterdam.
Reinier Nooms, 1664.
(Het Scheepvaartmuseum 2016.0009)

De eerste jaren

Het zaadje voor de oprichting werd geplant in 1913 ter gelegenheid van de ENTOS, de ‘Eerste Nederlandsche Tentoonstelling op Scheepvaartgebied’ te Amsterdam. De organisatie van de scheepvaartbeurs had het nodige historische besef, want er werd ook een grote historische afdeling - oppervlakte 1200 m² en 150.000 bezoekers - op het terrein van de beurs ingericht. Hiervoor werd zelfs een officieel orgaan opgericht, namelijk de ‘Vereeniging Historische Afdeling der ENTOS’. De min of meer verborgen agenda van de betrokkenen was dat uit deze historische afdeling mogelijk

wel een permanent scheepvaartmuseum zou kunnen worden opgericht. Het bezoek van koningin Wilhelmina gaf de ideeën hierover een extra duw. De heren die haar begeleidden meldden na afloop van het bezoek dat zij tot ‘Haar leedwezen te kennen gaf, dat deze tentoonstelling, die zoo opvoedend en leerzaam was, weder zoo spoedig zou moeten verdwijnen en [zij had] de vraag gesteld of het niet mogelijk was daaruit iets blijvends te stichten.’ Hierna werd al snel de Commissie tot het vormen van een Fonds tot Stichting van een Zeevaarkundig Museum gevormd. Immers voor het oprichten van het museum waren niet

alleen objecten nodig, maar ook financiële middelen, onder andere voor een gebouw en de inrichting daarvan. Natuurlijk moesten er nog de nodige hobbels worden genomen, maar op 10 mei 1916 kreeg het museum op papier een officiële status, zoals het *Algemeen Handelsblad* berichtte. De jaren daarna kreeg het museum echt vorm. Architect Evert Breman kreeg de opdracht voor het ontwerp van het gebouw, dat op de hoek van de De Lairesestraat en de Cornelis Schuytstraat werd neergezet. Uiteraard verrichtte koningin Wilhelmina de opening; het was ondertussen 22 november 1922.

Fig. 2

Siermodel van het in 1654 gebouwde oorlogsschip *Huis Tijdverdrif*. De scheepsnaam verwijst naar het buitenverblijf van de invloedrijke familie Witsen. Dat dit scheepsmodel eigendom is geweest de familie Witsen is dan ook zeer waarschijnlijk.

(Het Scheepvaartmuseum, 2016.0008)

**Fig. 3**

Verzamelaars Verzameld, een eeuw collectioneren verschijnt eind september en is te koop in (museum) boekhandel en te bestellen via www.wbooks.com

het eeuwfeest is voor een andere invalshoek gekozen. Niet de geschiedenis van het museum staat centraal, maar de collectie en de mensen die haar gevormd hebben.

Verzamelaars en verzamelingen

De wereldvermaarde collectie die het museum de afgelopen eeuw bijeen heeft gebracht, staat centraal in zowel de jubileumexpositie als in de jaarlijkse publicatie van het museum. In de expositie *Drijfveer*, 100 jaar verzamelen (geopend van 1 oktober

2016 t/m 2 juli 2017) is de overkoepelende vraag 'wat is verzamelen?' Hoe is de collectie tot stand gekomen en waarom zijn juist deze objecten in de collectie opgenomen? Het is voor een groot deel aan de privéverzamelaars te danken dat het Scheepvaartmuseum de beschikking heeft over zo'n grote en belangrijke collectie. Hiernaast hebben de opeenvolgende directeuren en conservatoren als 'verzamelaar' ook hun deel bijgedragen aan de opbouw van de museumcollectie. De verhalen van de collectievorming worden geëxposeerd aan de hand van vier drijfveren. Deze drijfveren gaan over pronken en verleiden, het creëren van een eigen microkosmos, het streven naar volledigheid en het symboliseren van een nationale identiteit. Gezamenlijk geven deze vier thema's een beeld van de rijkdom en grote verscheidenheid van onze collectie. Niet alleen de topstukken – twee modellen van zeventiende-eeuwse oorlogsschepen en de bijzondere zeventiende-eeuwse technische tekeningen worden getoond, maar ook

alledaagse voorwerpen als het serviesgoed van de Koninklijke Hollandsche Lloyd en objecten die je misschien niet zou verwachten in een maritieme collectie. De experimentele waterschoenen uit de jaren 1930 zijn een voorbeeld van dit laatste. Maar hoe vreemd of afwijkend het voorwerp ook is: er is altijd een link met de Nederlandse maritieme geschiedenis. Door de verhalen achter deze voorwerpen – over het hoe, wat en waarom ze in de museumverzameling zijn opgenomen – samen te brengen, laten we de geschiedenis van de verzameling zien en krijgen we een indruk van de persoon achter de verzamelaar. Met name deze laatste is de rode draad van de publicatie *Verzamelaars Verzameld*, een eeuw collectioneren in het Scheepvaartmuseum.

Verzamelaars verzameld

Honderd jaar zijn er objecten over het Nederlands maritiem verleden verzameld. Duizenden bedrij-

ven, instellingen en particulieren hebben allerlei soorten objecten geschonken. Andere stukken zijn gekocht in de handel, op veilingen of direct van particulieren en instellingen. Ze zijn binnengekomen als op zichzelf staand object, als enkele stuks, maar met regelmaat zijn er ook complete verzamelingen van particulieren verworven. Als ensemble leiden verzamelingen in een museumcol-

Fig. 4

Zijaanzicht en bovenaanzicht van een pinas, circa 1640. De tekening bevat het volgende opschrift:

'Lanck over Steven 90 V.

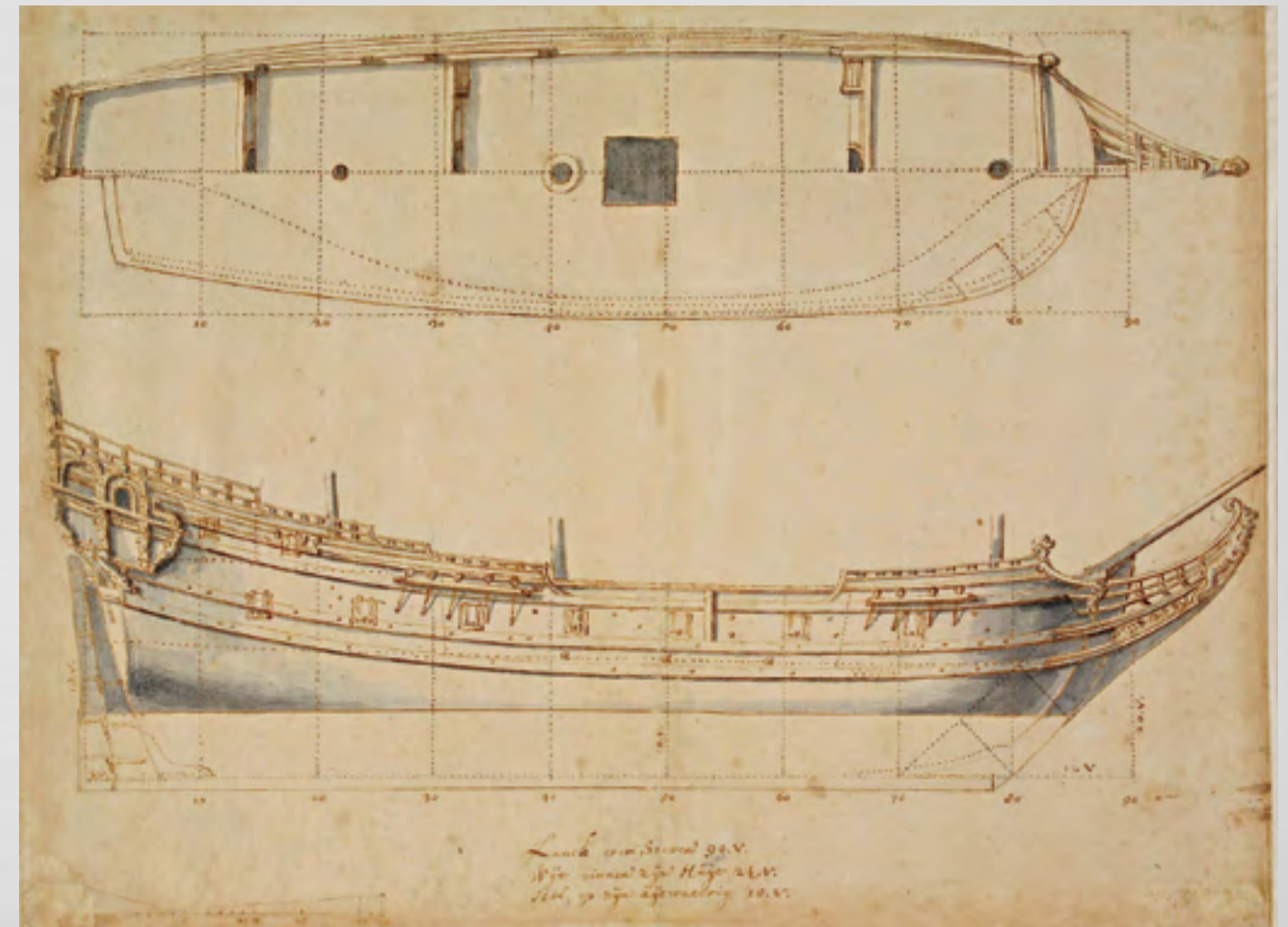
Wijt binnen zijn Huijt 24 V.

Hol op zijn uijtwaterig 10 V.'

Linksonder is een schaal aangegeven. De schaal van de tekening is omstreeks 1:77.

De afmetingen zouden in werkelijkheid zijn 25,80 m (lengte) x 6,80 m (wijde) x 2,83 m (holte)

(Het Scheepvaartmuseum, A.0149 (0861))





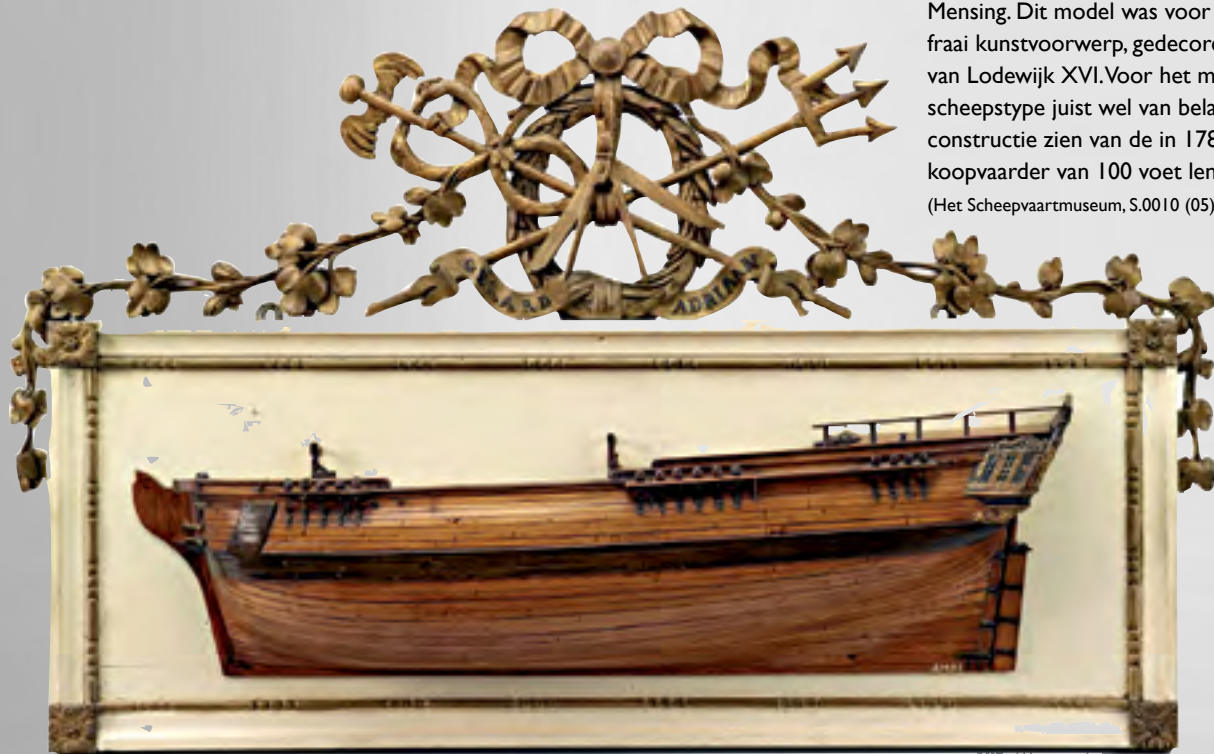
lectie een verborgen bestaan. Slechts zelden worden ze nog in het verband van hun herkomst gepresenteerd. Voor een tentoonstelling of museumpublicatie worden objecten uit vele verzamelingen gebruikt, maar dan gepresenteerd in de nieuwe verhaallijn van die expositie of publicatie. De oorspronkelijke context en herkomst spelen hierbij geen rol. In Verzamelaars Verzameld worden twaalf particuliere verzamelaars en hun collecties belicht. Wie was hij – het zijn allen mannen – wat verzamelde hij en waarom? Achter iedere verzameling zit het verhaal van een mens: de verzamelaar. Hij heeft de ‘spullen’ bijeengebracht; de objecten zijn als het ware de spiegel van een persoon met zijn specifieke ideeën en drijfveren.

Fig. 5

De modellen op dit schilderij van de Oost-Indiëvaarder *Den Ary* en van een smak bevinden zich nu in de collectie van het Scheepvaartmuseum en zijn afkomstig uit de verzameling van C.G. 't Hooft. Hij schilderde de modellen zoals ze in zijn huis stonden opgesteld.
Olieverf op doek door C.G. 't Hooft, 1920.
(Het Scheepvaartmuseum A.3615 (01))

Fig. 6 (onder)

Het halfmodel van het koopvaardijfregat *Gerard Adriaan* komt uit de verzameling van A.W. Mensing. Dit model was voor hem vooral een fraai kunstvoorwerp, gedecoreerd in de stijl van Lodewijk XVI. Voor het museum is het scheepstype juist wel van belang. Het laat de constructie zien van de in 1785 gebouwde koopvaarder van 100 voet lengte.
(Het Scheepvaartmuseum, S.0010 (05))



De gekozen verzamelaars zijn vertegenwoordigers van verschillende verzameldrijfveren, van vele verschillende soorten maritieme objecten en van voorwerpen uit verschillende tijden. Aan bod komt een aantal verzamelaars die aan de basis van de museumcollectie hebben gestaan, zoals C.G. 't Hooft (tekeningen en scheepsportretten), Anton Mensing (onder meer atlanten en zeekaarten) en de neven G.C.E. en Ernst Crone, respectievelijk scheepsmodellenverzamelaar en specialist op het gebied van de zeevaartkunde. Mede dankzij deze verzamelaars van het eerste uur kon het museum bij haar opening in 1922 meteen een volwaardige expositie inrichten. Ook recenter verworven verzamelingen en hun verzamelaars worden belicht, zoals de foto's die Alphons Hustinx maakte in opdracht van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland', het scheepsbouwgereedschap van Piet Westhof en de 53 scheepsmodellen van kleine vaartuigen door Maurice Kaak.

Het Scheepvaartmuseum is grotendeels afhankelijk geweest – en zal dat in de toekomst ook blijven – van particuliere verzamelaars die met veel liefde, aandacht en kennis hun collectie bijeen hebben gebracht. Verzamelaars die bereid zijn hun collectie in het museum onder te brengen en het publiek van dit bijzondere erfgoed deelgenoot te maken. Expositie en boek zijn dan ook een eerbetoon aan deze verzamelaars.



Fig. 7

Alphons Hustinx maakte in 1938 in opdracht van de Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' een film en honderden foto's van Indonesië. Deze prau zag hij aan de oever van het Tobameer op Sumatra.
Foto door Alphons Hustinx, 1938.
(Het Scheepvaartmuseum, 2015.3016)



Fig. 8

Een escûte, een boerenschuit uit Sint-Omaars in Noord-Frankrijk. Escûte is een verbastering van het Vlaamse woord scûte of het Nederlandse schuit. Dit model is gemaakt naar de nog laatst bestaande met een scherpe achtersteven. Na de opkomst van de buitenboordmotor – na de Tweede Wereldoorlog – werd de spitse achtersteven vervangen door een plat spiegeltje waaraan de motor gemonteerd kon worden. Gebouwd door Maurice Kaak, circa 1980.
(Het Scheepvaartmuseum, 2012.0169)

Peter Sigmund

Boekrecensie: '1666: het Vlie brandt'



Toen ik op de middelbare school een werkstuk maakte over Michiel de Ruyter, vroeg ik mij af: wat leren de Engelse kinderen eigenlijk over de Tocht naar Chatham en de Vierdaagse zeeslag? Ik kocht een Engels geschiedenisboekje om daar achter te komen. Groot was mijn verrassing dat daar de vierdaagse zeeslag onbeslist eindigde en aan de Tocht naar Chatham nauwelijks een woord vuil werd gemaakt. 1666, dat was het jaar van de 'great plague' en de brand van Londen. Daarentegen kwamen de Tweedaagse zeeslag en 'Holmes bonfire' in mijn geschiedenisboekje niet voor. Geschiedenis is kneedbaar en wordt door mensen zo geschreven als het hen zelf uitkomt, leerde ik daarvan.

Het is een van de motieven van de auteurs om dit boek te schrijven en de ramp die zich bij en op Vlieland en Terschelling afspeelde onder de aandacht van een breed publiek te brengen. Terecht stellen zij ook dat je zo'n gebeurtenis niet als een op zichzelf staand fenomeen moet bekijken maar in de context van de tijd en de plaats. Dat betekent dat ook wordt ingegaan op de politieke omstandigheden en de maritiem-militaire situatie. En tot slot

brengen zij de ellende in beeld die het oorlogsgeweld voor de lokale bevolking met zich meebracht. En dat alles in 100 pagina's.

Zijn zij in hun opzet geslaagd? Ik vind van wel. Doedens en Houter hebben een toegankelijk boek gemaakt, vlot en levendig geschreven en ruim geïllustreerd. Zij putten uitvoerig uit oude bronnen en gewaagd en geslaagd vind ik het ook dat zij er niet voor terugschrikken oud-Nederlandse citaten en teksten op te nemen.



Fig. 1
De brand van West-Terschelling. Prent uit Den Heussens 'Engelsche Furie'.

En zo passeren in hoog tempo: de rampen zelf, andere Engels-Nederlandse militaire confrontaties, oorlog op het wad, economische aspecten, schuld en boete en zeemansdorpen de revue met daarbij een nuttig hoofdstukje over de belangrijkste personen. Daarin voorop natuurlijk de Engelse vice-admiraal Robert Holmes, op de voet gevolgd door Laurens van Heemskerk. Van Heemskerk was de Hollandse overloper die de Engelse vloot Het Vlie op loodste.



De aanval van Holmes was een huzarenstukje dat gelijkgesteld kan worden aan 'onze' tocht naar Chatham. Was het bezeilen van de Medway een nautisch waagstuk, het doordringen tot op het Vlie met moeilijk manoeuvreerbare oorlogsschepen door het weinig gebruikte zeegat Stortemelk was dat evenzeer. En was het veroveren van het Engelse admiraalschip 'Royal Charles' en het vernietigen van een aantal Engelse oorlogsschepen voor de Engelsen een tegenslag - vooral ook een politieke slag in het gezicht van de trotse Engelsen - het verlies van 150 koopvaarders en het platbranden van het dorp West-Terschelling was voor de Republiek een ongekende economische klap. Dat die klap mogelijk was omdat de kooplieden tegen uitdrukkelijke verboden van het landsbestuur om uit te varen, die verboden hadden genegeerd, noemen de auteurs wel maar ze werken dat niet verder uit. De schippers konden namelijk ook volhouden dat zij juist niet waren uitgevaren en daarom, wachtend op Het Vlie, juist erg kwetsbaar waren geweest. Hoe het echt zat, wordt mij niet duidelijk. Daarentegen brengen ze wel weer goed over het voetlicht hoe de controverse tussen De Ruyter en Tromp de uitkomsten van zeeslagen, zoals bij voorbeeld de Tweedaagse zeeslag, beïnvloed heeft.

Fig. 2
Kaart van het Vlie in de 17e eeuw, gebaseerd op de peilingen van de Schellinger loodsen in 1641.



Fig. 3
Het dorp West-Terschelling in brand, ingekleurde gravure van Harmen de Mayer. (Collectie; Museum het Behouden Huys)

De vele aspecten die de auteurs in vogelvlucht behandelen, en de wens eigenlijk ook de geschiedenis van de Friese eilanden en de Friese zeemacht 'mee te nemen' maken het zoals gezegd een prettig en verrassend leesbaar boek, maar het had van mij wel iets minder gemogen omdat het de focus van het hoofdonderwerp wat overschaduwde. Hoewel, misschien is het ook wel goed om te beginnen met 'De rampen van augustus 1666' en te eindigen in 'Zeemansdorpen' met verhalen over kroegen, taveernen en kroegbazen in de 16e en 17e eeuw en niet te vergeten: het 'stryper wyfke'.

Nog een kort woord over de illustraties - allemaal in kleur - die het boek verlevendigen. Jammer genoeg is de kwaliteit wisselend. Er zijn ook niet zoveel afbeeldingen van deze ramp voor de Republiek en de Waddeneilanden gemaakt. Maar op zijn minst had toch de prachtige gedetailleerde pentekening van onze maritieme 'warartist' Willem van de Velde die zich in de collectie van het Rijksmuseum bevindt, opgenomen mogen worden. Een gemiste kans. Nu zijn wat mij betreft de aquarellen die Frans Schat maakte van de gebeurtenissen, een hoogtepunt.

Jouke D. van der Baan en Ewoud H. Bon

Fig 1

Het Canal de Lachine op het Île de Montréal in Quebec, Canada.

(Een impressie van een haven in de 19e eeuw, de glorie tijd van de klippers)

Een fregat, een scheepswerf en een scheepsbouwer

Het scheepstype fregat roept tegenwoordig uitsluitend associaties op met oorlogsschepen. Een enkeling realiseert zich dat het ook om schepen uit de tijd van de zeilvaart kan gaan. Fregatten en korvetten bestonden namelijk al in die tijd. Het betreft dus een oude aanduiding die enige toelichting vereist, want de link met het oorlogsschip is evident. In de begintijd van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden werden de admiraliteitsvlooten uitgerust met fregatten naar het voorbeeld van de Duinkerker kapers. Zij trokken met dit ter plaatse ontwikkelde type schip een zware wissel op onze handelsvloot. De term fregat stond toen voor lichte, wendbare en snelle oorlogsschepen met minder dan 40 stukken geschut bewapend. Het fregat ontwikkelde zich in de tweede helft van de 18e eeuw bij zowel de Franse als de Engelse marine tot een aanvulling op het alom gebruikte, zwaar gebouwde linienschip dat over meerdere batterijdekkens beschikte. Het driemast fregat met slechts één batterijdek was een kleiner, eenvoudiger, sneller en vooral wendbaarder type schip dat voor diverse nevenactiviteiten tijdens zeeslagen werd gebruikt. Een groot verschil was verder dat de grotere linienschepen in vredetijd werden ontmanteld en opgelegd in havens tot een volgende periode van acties zich aandienende. Het fregat daarentegen bleef in de vaart, zowel om het personeel getraind te houden als voor het uitvoeren van diverse, marine-gerelateerde taken, bijvoorbeeld het beschermen van hun koopvaarders tegen buitenlandse kapers.

Uit dit scheepstype zou vervolgens een snellere koopvaarder zijn ontwikkeld, veelal aangeduid als koopvaardijfregat. In de 19e eeuw kwam nog een ander type tot ontwikkeling, de klipper.



Fregat

Vanwege de vraag naar snellere schepen, vooral ontwikkeld vanuit Amerika, komt dit type zeilschip in zwang en het gaat zeer tot de verbeelding spreken. In Europa blijft het fregat voorlopig het meest voorkomende vrachtschip. Het wordt echter steeds meer op snelheid gebouwd en zo ontstaat het klipperfregat. In de nadagen van de zeilvaart zijn het vooral de verschillen tussen het fregat en de bark, die, uit een oogpunt van bedrijfsvoering, de toon gaan zetten. Het fregat heeft razeilen aan al z'n masten (zelfs vijfmasters kwamen voor), terwijl de bark alleen de eerste twee masten dwars heeft getuigd en de andere langsgetuigd (in Nederland kwam de bark vrijwel uitsluitend als driemaster voor). Het voordeel van de bark: minder bemanning dankzij deze

tuigage en daardoor goedkoper in de exploitatie. Een andere reden waarom ook oudere volschepen als bark werden hertuigd was om de constructie minder zwaar te belasten. In afmetingen, rompvorm en vaargebied waren nauwelijks verschillen te zien. Het verschil werd gemaakt door de tuigvorm. Fregat en bark zullen lange tijd om de hegemonie strijden. In dit verband is een leuke anekdote te vermelden.

De chroniqueur Nagtglas, die aan het eind van de 19e eeuw heeft bijgedragen aan de totstandkoming van een Zeeuwse atlas, maakt op een zeker moment een zeereis in dat gebied en ontwaart ergens op een rede een serie masten van een aantal grote koopvaarders. Tegen een zeerob die naast hem staat merkt hij op dat het middelste schip wel kolossaal groot moet zijn. Die zeeman

bekijkt dat beeld eens goed en antwoordt vervolgens 'Mijnheer, dat is geen schip'. Nagtglas is hier zeer verbaasd over en laat duidelijk weten dat hij toch grotere masten waarneemt. Als antwoord krijgt hij te horen: 'Dat is geen schip, het is een bark'. Hiermee wordt het Nagtglas duidelijk dat voor zeelieden alleen een fregat de eer geniet om een schip te heten. Zo kent bijvoorbeeld het Engelse idioom de benaming full-rigged ship en in Nederland en Duitsland worden benamingen volschip en Vollschiiff gehanteerd, met een accent op de driemast-fregaten. In het naslagwerk van de historicus dr. M.G. de Boer wordt de indruk gewekt dat voor Nederland vooral in de eerste helft van de 19e eeuw het fregat toonaangevend is geweest. Naast dit historische naslagwerk is er in de Nederlandse

literatuur nog een verwijzing naar het fregat als het schip, namelijk in het boek 'Het fregatschip Johanna Maria' van Arthur van Schendel. Dit artikel gaat over het klipperfregat *Metalen Kruis*, een van de eerste in Nederland gebouwde klippers.

Fig. 2
Het zeilplan van de klipper *Metalen Kruis*.

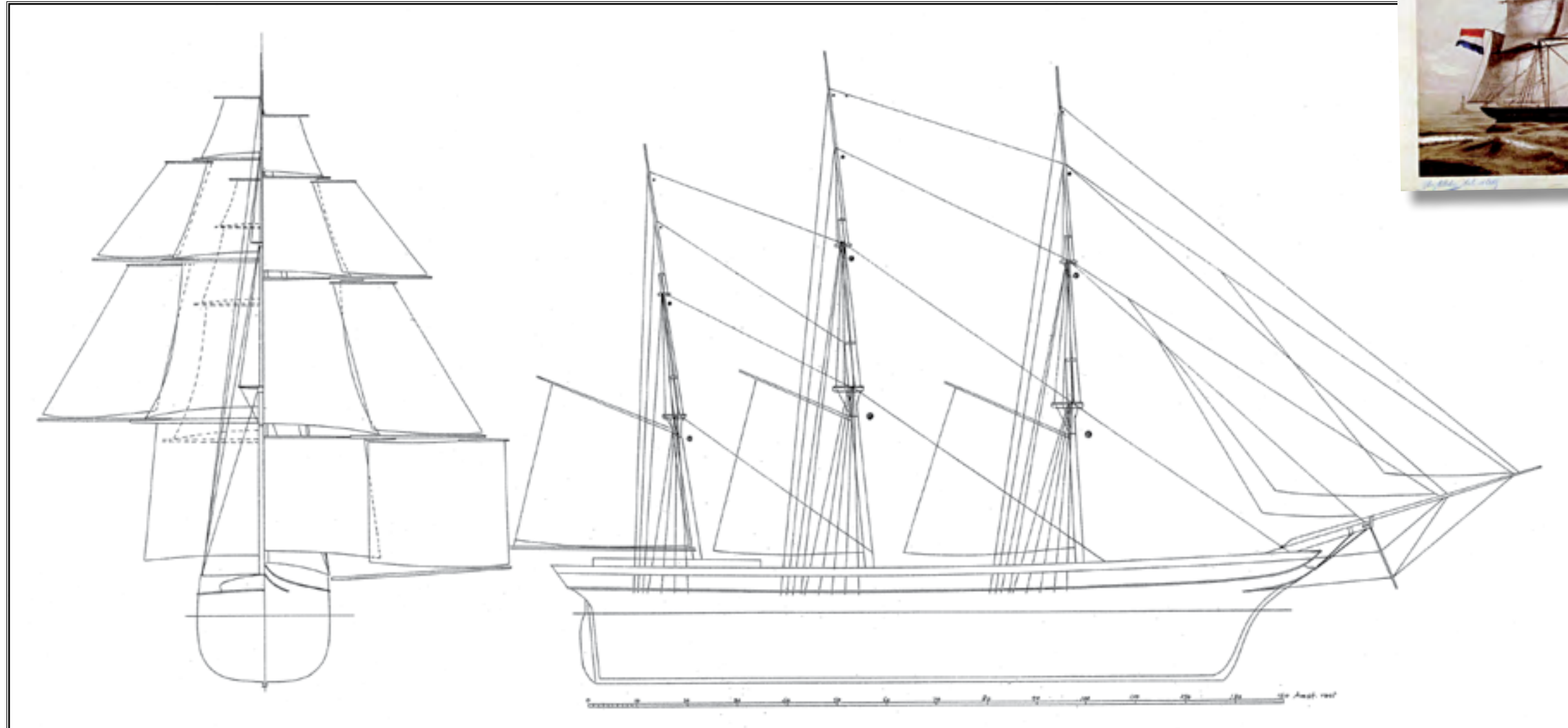


Fig. 3
Eén van de afbeeldingen van de klipper *Metalen Kruis*. De afbeelding is, gelet op de vlagteksten, kennelijk in spiegelschrift weergegeven, zie Fig. 11.
(Litho uit 1846-1866., Door August Allebé. Collectie Amsterdams Historisch Museum)

Scheepswerf

Begin 19e eeuw was het droevig gesteld met de werven in Nederland, nadat in de Franse tijd de internationale scheepvaart was lamgelegd. Er waren nauwelijks schepen gebouwd en verkeerde het land in een vorm van economische crisis. Er waren uitdagingen die een andere aanpak vereisten zoals de opkomende industrialisatie en de schaalvergroting. De regering, met aan het hoofd Koning Willem I, nam initiatieven om de economie weer aan te zwengelen en het bezit van Nederlands Indië als producent van koloniale waren bood een uitstekend perspectief voor de handel. Maar actieve ondernemers, zowel in de scheepsbouw als in de scheepvaart, waren in die beginperiode dun gezaaid. Willem I nam toen het initiatief met de oprichting van de Nederlandsche Handel Maatschappij, die de bedrijvigheid uit het slop moest

trekken. De eerste schepen werden aanvankelijk tweedehands in het buitenland aangekocht, maar al snel ging men over op nieuwbouw. Amsterdam, als scheepvaartmonopolist, had natuurlijk zeer veel werven gehad. Naast de VOC en de Admiraliteit, waarvan de activiteiten op de Oostelijke eilanden (Kattenburg, Wittenburg en Oostenburg) waren geconcentreerd, waren er al eerder scheepvaart- en scheepsbouwactiviteiten op de Westelijke eilanden geweest (denk aan Bickerseiland, Prinseneiland en Realeneiland).

De traditionele houtwerven werden destijds in de buurt van houtzaagmolens opgezet. Vooral de nabijheid van de Zaan heeft een belangrijke rol voor Amsterdam gespeeld. Op de Westelijke eilanden was voorheen de WIC gevestigd en alles wat met de Oostzeevaart en de visserij te maken had, was er geconcentreerd. De werven hier waren ouder en kleiner dan die op de Oostelijke eilanden. Verder waren de werven begin 19e eeuw nog talrijk maar klein. Alleen al aan de Kattenburgergracht lagen dertien particuliere werven met nog eens vijf hellingen van de Rijkswerf ernaast.

Het was een roerige tijd met veel veranderingen, stadsuitbreidingen en industriële activiteiten. In die periode ontstond een zeer bekende machinefabriek met een lange naam, die, middels de telegraafaanduiding WERKSPoor, een internationale reputatie zou opbouwen. De traditionele scheepsbouw werd in deze omgeving een zeer dure aangelegenheid en waaierde uit naar de regio. In het aangrenzende gebied van de Hoogte Kadijk werd het ambacht nog lang volgehouden, bijna tot op de dag van vandaag.

In dit artikel aandacht voor de werf Koning William, die al in 1694 zou zijn opgericht en nog altijd bestaat aan de Hoogte Kadijk (naast een andere illustere werf, de museumwerf 't Kromhout).

Fig. 5

Een door Ewoud H. Bon opgemaakt spant- en lijnenplan van de klipper *Metalen Kruis*. Op de tekening staat nog vermeldt: Klipper *Metalen Kruis*, werf Koning William, Amsterdam 1856, scheepsbouwmeester Arie van der Hoog.



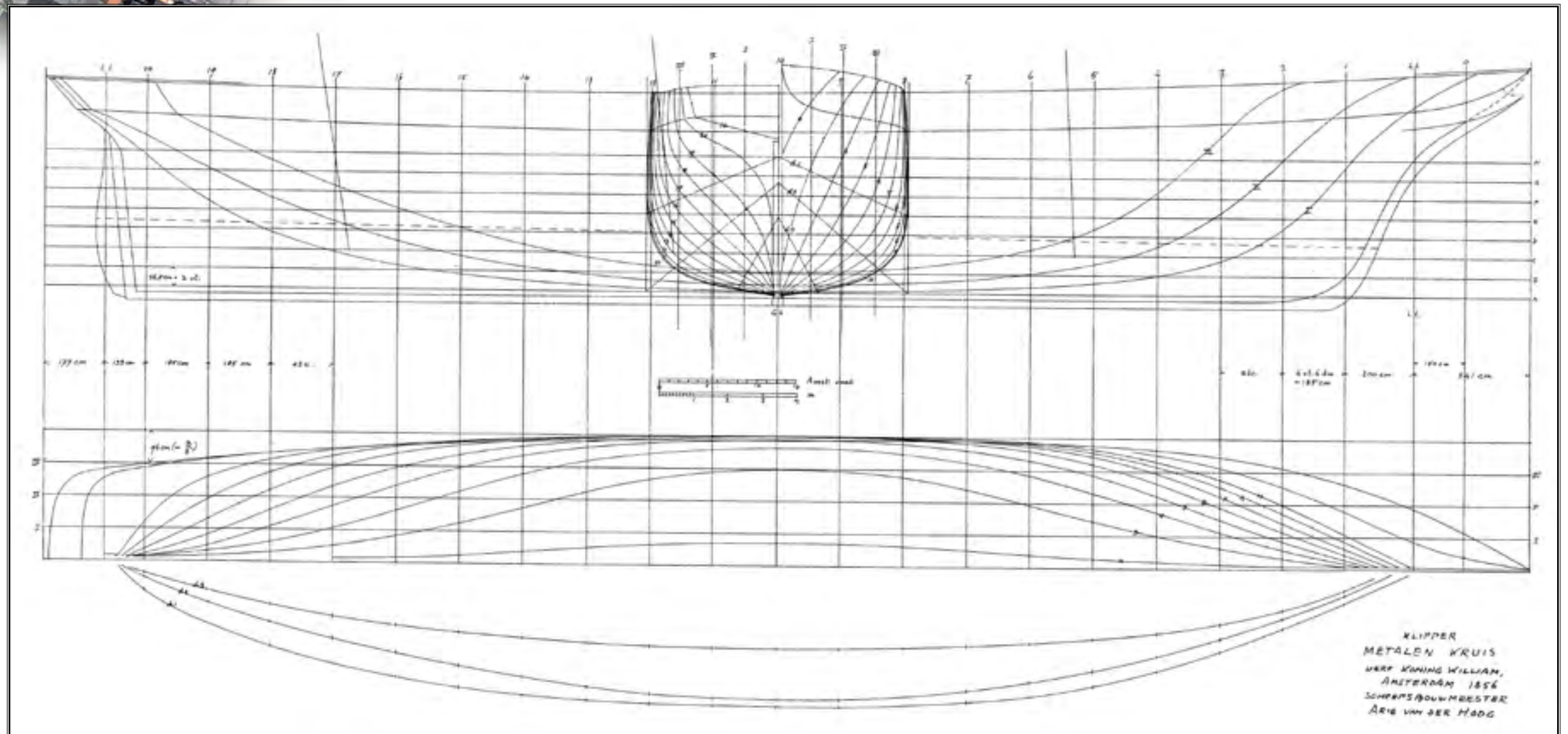
Fig. 4

Luchtopname van de huidige werf aan Hoogte Kadijk in Amsterdam, bij de ingang van het Entrepotdok. De werf ligt binnen het met rode lijnen aangegeven kader. (Google Earth)

Scheepsbouwer

Het vak van scheepsbouwer is niet weg te denken uit onze vaderlandse geschiedenis. Zeker in de 19e eeuw kreeg dit een extra accent toen er na de Franse tijd een periode aanbrak van technische innovaties en nieuwe dynamiek. Veel van de oude structuren verdwenen en met de komst van de staalbouw, de stoommachine en de schaalvergroting werd het landschap aardig opgeschud. Scheepsbouwers waren destijds nog ambachtelijk gevormde vaklui. Naast praktische kennis werd hun inzicht met voldoende theorie aangevuld om de benodigde basistekeningen voor een nieuw project te kunnen maken. Tijdens de bouw volgde de detaillering, inclusief een uitgewerkt tuigplan. Daarnaast waren veel scheepsbouwers tevens

houtkooplieden; begrijpelijk omdat men veel en ook uiteenlopende soorten en maten hout nodig had. Veel regio's kenden verschillende markante scheepsbouwersgeslachten, wat zowel gold voor het centrale landsdeel, Holland, als ook voor het noorden, waar Friesland en Groningen belangrijke leveranciers van schepen waren. Een enkel geslacht had nationale allure zoals de familie Smit uit Alblasterdam/Kinderdijk, die tot de belangrijkste grondleggers kunnen worden gerekend van het huidige concern IHC HOLLAND. Het is begrijpelijk dat in de 19e eeuw, waarin met de mechanisatie veel nieuwe technieken werden geïntroduceerd en een aanzienlijke schaalvergroting optrad, de wetenschappelijk gevormde ingenieurs het stokje gingen overnemen en ijzeren en stalen



schepen zouden gaan bouwen.
Een traditionele scheepsbouwer die hier een rol in speelt is Arie van der Hoog uit Amsterdam.

De Nederlandse periode

Toen in januari 1856 de kiel werd gelegd voor het driemastklipper-fregatschip *Metalen Kruis*, was dit bepaald niet het eerste schip dat door deze scheepsbouwerfamilie op stapel werd gezet. Voorheen had men een werf, genaamd Hollandsch Trouw, in Maassluis gehad, maar de laatste telg had dit bedrijf verkocht en was opnieuw begonnen in Amsterdam op de al lang bestaande werf Koning William aan de Hoogte Kadijk. Deze Arie van der Hoog had daarbij het stokje van zijn vader Ewoud overgenomen. Het was een roerige tijd, toen schaalvergroting, de toepassing van ijzer en staal evenals nieuwe ontwerpstechnieken hun intrede deden. Niettemin ging Arie van der Hoog in een andere omgeving verder met de traditionele bouw van zeegaande schepen. Zijn eerste schip op deze werf was de brik *Catharina Geertruida* van 273 ton, gebouwd in 1854 voor dezelfde rederij, A. Poort & Co te Amsterdam, als waarvoor de *Metalen Kruis* zou worden gebouwd. In totaal werden tot 1865 zeker tien zeeschepen opgeleverd, naast kleinere vaartuigen. Verder werden verschillende activiteiten verricht, zoals destijds te doen gebrui-

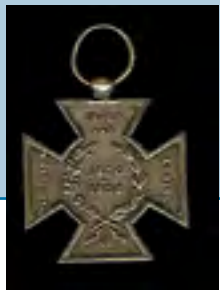


varen. Zoals in de scheepstijdingen viel te lezen, voldeed het schip op dat punt aan de verwachtingen. De afmetingen volgens de meetbrief waren: lengte 40,30 m breedte, 7,96 m, holte 3,63 m. Displacement 170 last of 322 ton.

Fig. 6
De sleepelling van de huidige werf Koning William met sleeptrilley, recht tegenover de ingang.

(Stadsarchief, Amsterdam)

Het *Metalen Kruis* was een onderscheiding die werd uitgereikt aan de deelnemers van de Tiendaagse Veldtocht van 1831. Een vereniging van oud-strijders tijdens deze veldtocht had dezelfde naam.



kelijk voor een werf. De *Metalen Kruis* was niet het grootste van de gebouwde schepen, maar volgens de familieoverlevering was het voor Arie van der Hoog wel het meest geslaagde project dat de werf had opgeleverd. Het schip heeft zodoende zeer in de belangstelling van deze familie gestaan. Voor de vaart op Indië was het geen bijzonder groot schip, maar snelheid was wel belangrijk, zeker omdat er in die tijd ook met passagiers werd ge-

Een heel bijzondere gebeurtenis werd de tewaterlating. In een serie berichten aangetroffen in de NRC van 1856 stond daarover het volgende te lezen: 'Rotterdam, 24 april. Tijdens de feesten, die in de maand augustus te Amsterdam zullen plaats hebben, zal op de eerste dag dier feesten te water lopen het clipper schip *Metalen Kruis*, van de heren Poort & Co. Rotterdam. 15 augustus. Wij vernemen van goederhand, dat de werkzaamheden aan het clipper-fregat-

*schip Metalen Kruis, wat de hoofdzaak aanbelangt, als geëindigd kunnen worden beschouwd, zodat het naar behoren op 26 dezer kan worden te water gelaten'. Amsterdam, 26 augustus. Heden hebben de feestelingen zich in het park verzameld, van waar zij in optocht, voorafgegaan door het muziekkorps van de grenadiers en jagers en geëscorteerd door dragonders, naar de werf Koning William, van de heer A. van der Hoog op de Kadijk, hebben begeven, teneinde tegenwoordig te zijn bij het aflopen van het clipper-fregat *Metalen Kruis*, hetwelk dan ook met het beste gevolg plaats had. Voorop is een beeld geplaatst door de heer J.H. van Blitterswijk gemaakt. Door de zware deining is een der personen in het water gevallen doch werd spoedig gered.*

*Amsterdam, 27 augustus. Z.K.H. prins Hendrik der Nederlanden, gisteren met twee adjudanten, ridder van Rappard en de heer May alhier aangekomen, heeft bijgewoond het aflopen van het clipperschip *Metalen Kruis*, hetwelk mede in tegenwoordigheid geschiedde van de leden der onderscheiden afdelingen van Het *Metalen Kruis* op de werf Koning William van de heer A. van der Hoog. Dit schip, gebouwd voor rekening van de heren A. Poort & Co. onderscheidt zich door schone vorm en liep in de beste orde van stapel.'*

De bijbrief werd vervolgens op 1 oktober 1856 te Amsterdam afgegeven en het schip zou tot augustus 1862, dus gedurende de gehele Nederlandse periode, onder het commando komen te staan van kapitein J.P. Zuurdeeg.

In het verleden werd het na de stapelloop van een schip vervolgens meestal stil over de verdere lotgevallen. Sinds het bestaan van de onafhankelijke Stichting Maritiem-Historische Databank, waarbij documenten uit de archieven worden opgediept en historische kranten worden nageplozen op scheepvaartberichten, is dat echter grondig veranderd. Bovenstaande krantenberichten over de tewaterlating konden aan MarHis-Data worden ontleend, evenals de hierna volgende berichten. Zo ontleen wij aan de *Opregte Haarlemsche Courant* van 3 november 1856 de volgende advertentie:

*'Naar Batavia en Samarang ligt te Amsterdam in lading, om in de loop der maand november te vertrekken: het bijzonder op de zeilage nieuw gebouwd en gekoperd clipper-fregatschip *Metalen Kruis*, kapitein J.P. Zuur-*



Fig. 7
Een loods op het werfterrein direct links achter het hek van de ingang.

(Stadsarchief, Amsterdam)

Fig. 8
De huidige ingang van de werf aan de Hoogte Kadijk.

(Google Earth)

deeg, hebbende dit schip bijzondere, ruime inrichtingen voor den overvoer van passagiers. Te bevragen bij de heren Reders A. Poort & Co. En de cargadoors Van der Wouden & Luber te Amsterdam'.

Uit diverse krantenberichten blijkt dan dat het schip voor haar eerste reis is vertrokken op 11 januari 1857 vanaf de rede van Texel. Volgens een bericht in de NRC van 21 maart 1857 was het schip bevracht door de Nederlandsche Handel Maatschappij (gebruikelijk in die periode). Diezelfde NRC, maar dan van latere datum, vermeldt de aankomst te Batavia op 14 mei 1857. Men heeft er dan 123 vaardagen op zitten. Vervolgens begint het schip in Indië aan een kustreis om aan het einde van het jaar (begin december) weer in Texel binnen te vallen. In de latere jaren blijkt het schip steeds op Indië te varen en veel, kleinere Indiëse havens verschijnen dan ook in de berichten. Opvallend is dat de *Rotterdamsche Courant* van 28 februari 1861 ook de namen van ingescheepte passagiers vermeldt. De spelling van de namen van de passagiers moet met een flinke korrel zout worden genomen. Wanneer de *Java Bode* van 17 juli 1861 deze passagiers nogmaals benoemt, is de situatie anders. Van de oorspronkelijke vijf zijn

Fig. 9

De werf is nog steeds actief met de reparatie van kleine binnenvaartschepen.

(Stadsarchief, Amsterdam)

**Fig. 10**

Ook het kleine werk wordt niet geschuwd. Op de achtergrond aan de overzijde van de ingang van de Entrepotsluis ligt het museum 't Kromhout.

(Stadsarchief, Amsterdam)

er twee passagiers bij van wie de naam volledig hetzelfde is gebleven, van één passagier is de naam Travaglino veranderd in Caradino, van mej. V.H. Giesenhuysen is de naam veranderd in mej. F.H. van Kampen en de vijfde passagier is van het toneel verdwenen. Dat laatste kan betekenen dat deze onderweg, bijvoorbeeld bij een tussenstop in Kaapstad, van boord is gegaan. Nadenkend

over die raadselachtige mejuffrouw ontstaat toch een bepaald beeld, vooral als men het volgende bericht leest. Dat bericht luidt:

'Bataviaasch Handelsblad 24 juli 1861. Advertentie. Een ieder die passage zoekt naar Holland wordt gewaarschuwd om niet met kapitein Zuurdeeg, voerende het Nederlandse schip Metalen Kruis te gaan, daar hij door uiterst lage en gemene behandeling jegens ene reeds bejaarde weerloze passagier getoond heeft geheel karakterloos en den naam van mens onwaardig te zijn. Een ieder wachte zich voor schade! P. J. van Kampen te Cheribon'.

In eerste instantie wordt de suggestie gewekt dat een jong deertje naar haar vrijer of verloofde in de Oost onderweg is, maar niets blijkt minder waar te zijn. Waarschijnlijk is de reis geboekt op haar meisjesnaam, maar aangekomen in de Oost wordt haar getrouwde naam gebruikt. In die tijd bleven getrouwde vrouwen van eenvoudige afkomst gewoon 'juffrouw' want 'mevrouw' was alleen weggelegd voor de 'betere kringen'. Of dit soort zaken een rol in de behandeling door de kapitein heeft gespeeld blijft onbekend. Feit is echter dat wanneer een aantal mensen op een kleine oppervlakte bijeen vertoeven, dit tot flinke spanningen kan leiden. Het betrof hier een schip van 40 meter lengte dat ruim 120 dagen onderweg was, terwijl in de eerste helft van de 20e eeuw gereisd werd met schepen van gemiddeld 150 meter en die een fractie van deze tijd onderweg waren. Toen viel er ook wel eens wat voor! Verder worden geen schokkende feiten over het schip gemeld. In augustus 1861 wordt vanuit Batavia gemeld dat het schip wegens lekkage naar Soerabaja zal vertrekken om aldaar te gaan dokken. Zag de reder meer onderhoud aankomen? Of hadden economische motieven de overhand gekregen? Wij weten het niet, maar wel was duidelijk geworden dat de vaart op Indië in de toekomst problematischer zou gaan worden. Men was in 1859 begonnen met de aanleg van het Suezkanaal dat voor passagiers de overtocht van het moederland naar 'de Oost' enorm zou gaan bekorten. Alleen voor vracht moest het relatief kleine schip het gaan opnemen tegen de grotere fregatten, barken en klippers die toentertijd in de vaart kwamen. Men besloot het schip *Metalen Kruis* te verkopen en op 28 juli 1862 wordt het te Amsterdam geveild en aangekocht door de Antwerpse rederij Th. Engels & Co. die het op een andere route zal gaan exploiteren.



Jeanne De Flandre. Voor informatie -wende men zich tot de heren Eug. Vogts & Co. te Rotterdam.'

Tijdens dit soort reizen komt het schip nog enkele keren in het nieuws vanwege enige vertraging opgelopen in slecht weer, waarbij stukken verschaning zijn weggeslagen. Er is echter geen sprake van ernstige schade. Maar deze veronderstelling gaat niet meer op bij het, een aantal jaren later, verschijnende bericht. In het Algemeen Handelsblad van 27-04-1871 staat te lezen: 'Antwerpen, 25 april. Aangaande het schip *Jeanne De Flandre*, kapitein Jansen, laatst van Queenstown (dit is nu Cobh, Ierland) naar Trieste, op 6 januari van Queenstown vertrokken, heeft men sedert niets vernomen'.

De Belgisch onderzoeker, Luc Van Coolput uit Antwerpen, die nauwe banden met Marhis-Data onderhoudt, besluit met zijn constatering dat onder Belgische vlag aan de duur van de overtochten niet meer te bespeuren was dat het schip oorspronkelijk als clipper was gebouwd en dus in gunstige omstandigheden en met ervaren kapiteins werd verondersteld om snelle reizen te maken. Het blijkt echter dat het schip op de route Buenos Aires - Vlissingen (volgens Duitse statistieken gemiddeld benodigd omstreeks 68 dagen) slechts 2-3 dagen meer nodig had, maar wanneer Kaap Hoorn moest worden gerond, de reistijd met wel 15-20% werd verlengd. Het is echter maar helemaal de vraag of deze statistieken een duidelijk onderscheid tussen de kleinere en grotere schepen hebben gemaakt.

De Belgische periode

De nieuwe naam van het schip wordt *Jeanne De Flandre*. In haar Belgische periode, die heeft geduurd van juli 1862 tot begin 1871, zal het in de vaart zijn onder het commando van drie verschillende kapiteins. In 1863 wordt de aanduiding fregat gewijzigd in bark, wat betekent dat haar achterste mast langsetuigd wordt en ze met een kleinere bemanning toe kan. De bestemmingen liggen veelal in Zuid Amerika en - via Kaap Hoorn - Australië. Ladingen zijn huiden en wol en de laatste jaren vooral nitraat. In de NRC van 14-01-1866 staat vermeld: Advertentie. 'Geregelde lijndienst. Onder belading in Antwerpen met bestemming Valparaiso, de Belgische 3-mastbark 1e klasse

Fig. 11

Klipperschepen in de haven van Amsterdam. De vierde of de vijfde van links zou het *Metalen Kruis* kunnen zijn.

Fig. 12

Een dek- en balkenplan van een schip met een gelijkwaardige constructie als het *Metalen Kruis*, eveneens gebouwd door Arie van der Hoog. (Scheepvaartmuseum Amsterdam).

