

Schepentegels



Schepentegels

Amsterdam – Utrecht – Harlingen – Makkum
1660-1980

Jan Pluis

Primavera Pers, Leiden 2018

© Jan Pluis, 2018

ISBN 978-90-5997-264-3

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 enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior permission of the publisher.

Omslag voorzijde: Oorlogsschip, 130 x 130 x 9 mm, Amsterdam, c. 1660.
Omslag achterzijde: Spiegeljacht, Amsterdam ca. 1660; Mijnlieff, Utrecht, ca. 1900; Tichelaar, Makkum ca. 1930; Tichelaar, Makkum, 1975; Volendams interieur met schepentegels van het type van afb. 28, foto 1910.

Afbeelding op pag. 2: Jager, 197 x 197 x 14 mm, Makkum, ca. 1940 naar een tegel van Mijnlieff, Utrecht, ca. 1900 (afb. 87) die op zijn beurt weer is geïnspireerd op een ets van Groenewegen, 1789.

Vormgeving: Primavera Pers, www.primaverapers.nl

Druk: Wilco Printing & Binding

Inhoud

Woord vooraf	6
Spiegels van een maritieme natie — Remmelt Daalder	7
Inleiding	13
Scheepstypen	13
Tuigage	13
Tegelbakkerijen	16
Rotterdam	16
Amsterdam	18
Harlingen	26
De schouw van het West-Indisch Huis te Amsterdam	27
Amsterdamse schepen en navolgingen	28
Tegelfabriek Schillemans / Mijnlieff, Utrecht	39
Sponsen van schepen van Schillemans / Mijnlieff	41
Schepen met een karakteristieke golfstructuur	43
Muursteentjesfabriek De Nijverheid, Gebr. Ravesteijn, (1845-1907); Tegelfabriek Westraven, v/h Gebr. Ravesteijn, Utrecht (1907-1918); N.V. Faience en Tegelfabriek “Westraven” v/h Gebr. Ravesteijn (1920-1985)	46
Kleur	51
Modellenboeken en prijslijsten	52
Tegelbakkerij Jan van Hulst, Harlingen (1849-1933)	55
Schepen in groen en in roze	60
Galei	70
Amsterdams schip <i>Fortuna</i> op een Harlinger tegel	70
Muurtegelfabriek Sijbrand Tjallingii, Harlingen	74
Tegel- en Aardewerkfabriek Tichelaar, Makkum	78
De serie ‘Hou Zee’, ca. 1940	91
Schepentegels in transfertechniek	93
Noten	95
Literatuur	96
Fotoverantwoording	96

Tabellen

Tabel I Schepentegels Zaandam; kasteel Nijenrode	25
Tabel II Amsterdamse schepentegels en navolgingen	29
Tabel III Sponsen Schillemans / Mijnlieff	42
Tabel IV Sponsen en tegels Ravesteijn en voorbeelden	48
Tabel V Sponsen Van Hulst, Harlingen	64
Tabel VI Tegels Van Hulst, Harlingen	65
Tabel VII Ontwerpen en sponsen Tichelaar, Makkum	85

Woord vooraf

Deze publicatie kwam tot stand dankzij de welwillende medewerking van verschillende musea, instituten en particulieren, die ik veel dank verschuldigd ben.

Femke Diercks, conservator Europese Keramiek van het Rijksmuseum te Amsterdam, was zo goed de paarse schepentegels met blauwe golven van de schouw van het West-Indisch Huis te laten fotograferen – deze tegels vormen het uitgangspunt in deze publicatie.

Een belangrijke bron was de sponsenverzameling van het Gemeentemuseum Het Hannemahuis te Harlingen. De directeur, Hugo ter Avest, stelde mij in staat alle sponsen van het museum te fotograferen. Tresoar te Leeuwarden was eveneens zeer behulpzaam: de conservator, Tjeerd de Jong, was geen moeite te veel.

Van de vele particulieren noem ik hier Edwin van Drecht, die zijn omvangrijke verzameling schepentegels ter beschikking stelde. Veel dank ook aan Roeland Kramer die voor deze publicatie belangrijke schepentegels heeft gefo-

tografeerd. Peter Sprangers heeft vele honderden schepentegels per productieplaats in tabellen ondergebracht, zodat een bepaald decor over een langere periode kon worden gevolgd. Deze gegevens waren een belangrijke bron voor toeschrijving. Ik ben hem tevens dankbaar voor zijn suggesties. Vanaf het begin tot het einde heeft hij steeds kritisch de voortgang gevolgd en wist steeds weer correcties aan te brengen.

De modelbouwer van het Fries Scheepvaart Museum te Sneek, de heer I.G. (Sjaak) de Visser, dank ik voor een aantal correcties van scheepsbouwkundige termen.

Veel dank ook aan Ger de Ree en Prosper de Jong voor het meedenken en het corrigeren van de tekst. Mijn echtgenote Henny heeft het manuscript een aantal malen intensief en kritisch gelezen.

Jan Pluis, januari 2018

Spiegels van een maritieme natie – *Remmelt Daalder*

Onder het Amsterdamse Centraal Station bevindt zich het grootste tegeltableau ter wereld. De wanden en het plafond van de nieuwe fietstunnel die sinds 2015 de binnenstad verbindt met de oever van het IJ, zijn bekleed met 70.000 blauw-witte tegels van 13 bij 13 centimeter. Ze zijn speciaal voor dit doel gebakken bij Koninklijke Tichelaar Makkum, een eeuwenoud bedrijf waaraan Jan Pluis in dit boek uitvoerig aandacht besteedt. Irma Boom, de ontwerpster van dit meer dan honderd meter lange kunstwerk, liet zich inspireren door een tegeltableau van Cornelis Bouwmeester uit de achttiende eeuw in het Rijksmuseum. De haringbuisen en oorlogsschepen op de tunnelwand begeleiden de hedendaagse fietser naar het ooit zo ‘schiprijke’ IJ, en herinneren aan de eeuwenoude band van ons land met de zee.

Op de fiets denk je daar misschien niet zo over na, maar dat die band er is, spreekt voor de meeste inwoners van Nederland vanzelf. Ons land is immers ‘aan de zee ontwoekerd’, zoals de negentiende-eeuwse dichter De Genestet het uitdrukte, met de bittere toevoeging dat dit niet op zijn verzoek was gebeurd.

Maar al was het land waarop wij leven dan ontwoekerd aan die zee, er bleef nog genoeg water over. Scheepvaart vormde eeuwenlang een belangrijke activiteit van onze voorouders om geld mee te verdienen, om andere volken mee te onderwerpen en om oorlog te voeren. Wie een blik werpt op de ‘Canon van Nederland’, de chronologische samenvatting van de Nederlands geschiedenis in vijftig thema’s of ‘vensters’, zal daaronder een flink aantal vinden met een overwegend maritiem karakter: de Hanze, de VOC en Michiel de Ruyter, om er maar een paar te noemen. Maar ook in vensters met titels als de *Atlas Maior* van Joan Blaeu en Slavernij, is de scheepvaart een wezenlijk onderdeel.

In de geschiedenis canon, maar ook in de uitgebreide literatuur over de scheepvaartgeschiedenis, gaat het om de

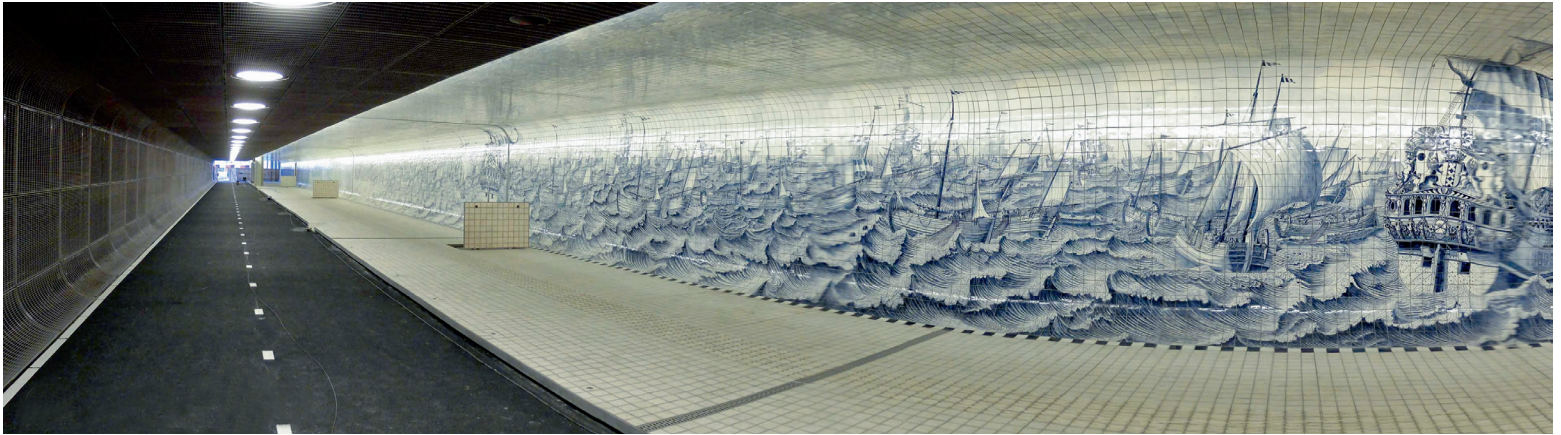
concrete kant van het maritieme bedrijf: schepen, vaarroutes, zeelieden, scheepsladingen en zeeslagen. Maar scheepvaart heeft ook zijn weerslag gehad op de denkwereld van mensen die in het dagelijks leven weinig met de zee of met bootjes te maken hadden. Hoe dachten die gewone inwoners van de Lage Landen over het scheepvaartbedrijf, welke rol speelden de zee en de schepen in hun dagelijks leven, hun rituelen, hun taal en literatuur of spel? En hoe manifesteerden die denkbeelden zich concreet in verhalen, op schilderijen en in gebruiksvoorwerpen?

De zee sprak bij brede lagen van de bevolking tot de verbeelding, dat is wel zeker. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de grote oplagen die eenvoudige, geïllustreerde boeken over zeereizen bereikten. De ijzingwekkende avonturen van IJsbrant Willemsz Bontekoe, schipper van een Oost-Indiëvaarder die in 1619 jammerlijk verging in de Indische Oceaan, werden na de publicatie van zijn journaal (1646) eeuwenlang met rode oortjes gelezen door tienduizenden. Het leidde nog in de vorige eeuw tot een jongensboek – *De scheepsjongens van Bontekoe* (1924) – en een speelfilm die op deze vrije bewerking was gebaseerd. Bontekoe is de bekendste, maar ook allerlei andere zeeverhalen – liefst met een bloedstollend verloop – hebben sinds de zeventiende eeuw tot bestsellers geleid. Ook Willem Barentsz en zijn overwintering op Nova Zembla (1595-96), de muiterij op de *Batavia* (1629) de heldendaden van Michiel de Ruyter en zelfs de merkwaardige antiheld J.C.J. van Speyk (1802-1831), die in 1831 zijn schip opblies om te voorkomen dat het in handen van de opstandige Belgen zou vallen: ze maken allemaal deel uit van ons collectieve maritieme geheugen.

Uit kunsthistorisch onderzoek blijkt dat veel burgers in de Gouden Eeuw wel een schilderijtje met een maritieme voorstelling aan de wand hadden. Zo’n ‘marine’, zoals zo’n schilderij in vakkringen heet, kon een zeeslag verbeelden,



'Scheepsportret' van het retourschip 'Pieter en Paul' van de Amsterdamse Kamer van de VOC, op het IJ voor Amsterdam.
Schilderij van Abraham Storck, 1698.



Tegeltabelau in de fietstunnel bij Amsterdam CS, ontworpen door Irma Boom in 2017, uitgevoerd door Tichelaar Makkum.
Foto Jos van Zetten.

een haven of rede met schepen, of het was een scheepsportret, een afbeelding van een bestaand schip waarop de eigenaar van het schilderij had gevaren. Van kapiteins en admiralen als Michiel de Ruyter en Cornelis Tromp is bijvoorbeeld bekend dat ze zulke schilderstukken kochten bij gespecialiseerde zeeschilders als Reinier Nooms of Willem van de Velde de Oude en zijn gelijknamige zoon. Maar in de huizen van talloze burgers die weinig met de zee te maken hadden waren ook marines te vinden. Wie een paar gulden te besteden had hing in zijn huis een marine naast een aardig landschapje of een Bijbelse voorstelling. In boedelinventarissen zijn die maritieme voorstellingen vaak terug te vinden met summiere omschrijvingen als ‘een stormpie’ of een ‘zeebatalje’. De eigenaar was in veel gevallen een gewone landrot, een herbergier, een klerk of een koopman, een slager of een bakker. Kennelijk hoorde zo’n verwijzing naar de scheepvaart er gewoon bij.

In de negentiende eeuw vormde de zeevaart een belangrijk element in de nationale identiteit, misschien nog meer dan in de Gouden Eeuw. Dat had niet alleen te maken met de toenmalige koloniale ambities van het Koninkrijk der Nederlanden, het had ook een nostalgische component. Met weemoed keken de Hollanders terug op het roemrijke

verleden, naar de tijd dat de Republiek der Verenigde Nederlanden tot de grote mogendheden van Europa behoorde. Het bleef niet bij weemoed. Zeehelden als Michiel de Ruyter en Piet Heyn kregen standbeelden, het maritieme verleden werd bezongen door dichters als Hendrik Tollens (*Tafereel van de overwintering der Hollanders op Nova Zembla*, 1821) en Jan Pieter Heije, de schepper van het lied van Piet Hein en de Zilvervloot (1847). En er waren tientallen negentiende-eeuwse schilders, nu grotendeels vergeten, die het ‘zeewezen’ van de Gouden Eeuw nog eens in verf lieten herleven. In deze periode zag ook het eerste Nederlandse handboek over de maritieme geschiedenis het licht, de *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen* (tien delen, 1833-1848), door J.C. de Jonge. Liefhebbers van dezelfde materie sloten zich aaneen, onder meer in de Vereeniging ‘Het Nederlandsche Zeewezen’, die tentoonstellingen organiseerde, een tijdschrift uitgaf en publicaties verzorgde.

De zee is dus eeuwenlang dichtbij geweest voor de inwoners van ons land, niet alleen als concrete bedreiging of als uitdagende broodwinning, maar ook als referentiekader voor mensen die geen fregat van een fluitschip konden onderscheiden. Maar die lazten wel over verre reizen – of het nu die van Heemskerck en Barentsz waren of van Ka-

pitein Rob – hadden schilderijen en prenten in huis van de daden van kranige zeehelden of zongen op school van de Blauwgeruite Kiel en de Zilvervloot, soms zelfs gehuld in een matrozenpakje. En welk kind heeft niet gespeeld met een speelgoedbootje, vroeger een klomp met een zeiltje, nu van Lego of Playmobil?

Die verbondenheid met de maritieme wereld is ook te vinden op die eenvoudige gebruiksvoorwerpen waarover dit boek gaat, tegels. Nederlanders van allerlei rangen en standen beschermden er de wanden van hun keuken en hun haard mee tegel vuil, vocht en vet. Wie zich een schilderijtje kon veroorloven, versierde zijn huis met Bijbelse en historische voorstellingen, met bloemstillevens en taferelen uit het dagelijks leven, met landschapjes en met zeestukjes. Goedkoper, en bovendien heel praktisch in de huishouding waren de wandtegels, waarop ongeveer dezelfde onderwerpen voorkomen. Jan Pluis heeft ze uitvoerig beschreven in zijn vele boeken over tegels: mythische voorstellingen, bijbeltegels, kinderspelen en alles wat deel uitmaakte van het dagelijks leven, zoals huisraad, dieren, voedsel en, *last but not least*, schepen. Al die voorstellingen zijn spiegels van de leefwereld van de oorspronkelijke gebruikers: hun religie, hun verhalen, hun werk- en woonomgeving. Er zitten ware kunstwerkjes onder, door

geschoolde tekenaars gedecoreerd. Maar, in tegenstelling tot de 'hogere' kunst van schilderijen of prenten, zijn die kunstenaars maar zelden met naam en toenaam bekend. Wel weten we, mede door het speurwerk van Jan Pluis, veel over de productiewijze van die tegels. Hij laat zien hoe de voorstelling op de tegels werd gekopieerd met 'sponsen', en geeft bijzonderheden over de vele tegelbakkerijen die ons land, en vooral Friesland, heeft gekend en nog steeds kent. Het megategeltableau onder het Amsterdamse Centraal Station geeft aan dat deze technieken nog springlevend zijn. Het onderzoek van Pluis sluit aan op een recente trend in het onderzoek naar oude kunst. Niet alleen stijl en voorstelling zijn tegenwoordig onderwerp van research, ook de productiewijze van schilderijen en de bedrijfsvoering van ateliers en de relaties tussen maker en klant is van belang voor een goede interpretatie van beeldende kunst. *Schepentegels* biedt niet alleen een aantrekkelijk beeld van al die vaartuigen die op waterwegen en buitengaats te vinden waren, het houdt ons ook een spiegel voor van een samenleving waarin scheepvaart deel uitmaakte van de identiteit van grote delen van de bevolking.

Remmelt Daalder, januari 2018



Fluit, 129 x 129 x 9 mm, Amsterdam, ca. 1690. Naar een prent van Salomon Savery (1610-1665), zie afb. 1.



1 Salomon Savery (1610-1665), fluit, nummer 3 van 6, 130 x 161 mm. (Rijksmuseum, Amsterdam; RP-P-OB-5576)

Inleiding

Nederland was in de zeventiende eeuw een zeevarende natie. Toenemende welvaart bracht een behoefte aan luxe met zich mee – het gebruik van beschilderde wandtegels was daarvan een onderdeel.

Gedurende de zeventiende eeuw werden in verschillende tegelbakkerijen tegels met schepen vervaardigd, voornamelijk in Rotterdam, Amsterdam en Harlingen. In de eerste helft van de achttiende eeuw liep de populariteit van de schepentegels terug en werden maar weinig series vervaardigd. Na 1880 was er een hernieuwde belangstelling voor schepentegels die naar zeventiende-eeuws voorbeeld in Utrecht werden vervaardigd. Op hun beurt dienden deze tegels later weer als voorbeeld voor de tegelbakkerijen in Friesland.

In deze publicatie worden tegels met schepen beschreven en worden voorbeelden gegeven van schepentegels van verschillende tegelbakkerijen. Het accent ligt op de invloed van de Amsterdamse schepentegels op de tegels met 'oud-Hollandse' schepen die na 1880 in Utrecht en Friesland werden vervaardigd.

Aangezien er regelmatig wordt gerefereerd aan scheepstypen, sloopsonderdelen en tuigage lijkt het zinvol eerst daarop een toelichting te geven.

Scheepstypen

Het is niet altijd eenvoudig een scheepstype te benoemen. Dat geldt met name voor binnenvaartschepen, die vaak verschillende regionale benamingen hebben. In deze publicatie wordt voor binnenvaartschepen de algemene benaming beurtschip aangehouden.

Schepen kunnen worden ingedeeld naar het aantal masten (tuigage, takelage): driemaster, tweemaster en eenmastschip.

Driemaster: Oorlogsschip, met twee dekken geschut; het kleinere type, pinas of fregat, heeft gewoonlijk één dek met geschut. Een gespleten wimpel duidt vaak op een oorlogsschip.

Koopvaarder: Oost-Indiëvaarder, Groenlandvaarder (walvisvaarder), bootschip, fluit, driemasthoeker.

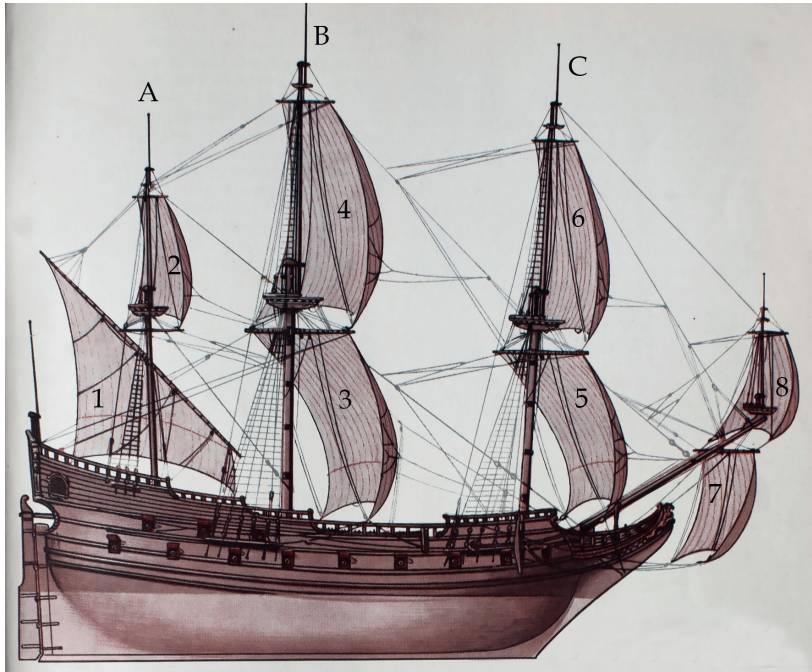
Tweemaster: Kustvaarder (kof, smak), vissersschip (hoeker, buis), beurtschip.

Eenmastschip: Binnenschip, met één mast met een razeil, een sprietzeil of met bezaantuig. Dit type vaartuig betreft meestal een beurtschip (vracht, personen).

Type en functie lopen nogal eens door elkaar. Een Oost-Indiëvaarder kan een fregat zijn, maar is meestal een fluit. De fluit – een driemaster met een smal bovendeck en een hoog oplopend achterdek – was in de eerste helft van de zeventiende eeuw een algemeen voorkomend scheepstype. De fluit diende gewoonlijk voor de koopvaart (afb. 1) en kon een klein aantal kanonnen voeren.

Een kleiner scheepstype is de hoeker (met een, twee of drie masten). Dit is doorgaans een vissersschip en heeft een ronde boeg en een vrij diepe zeeg, dat wil zeggen een neerwaarts langsscheepse lijn die weer oploopt naar het achterdek.

Een opvallend vissersschip is de haringbuis (vgl. Tabel II-4, p. 29) – op tegels ziet men vaak het moment dat de netten worden binnengehaald. Het razeil aan de bezaanmast op het achterste gedeelte diende ervoor om het schip op de wind te houden. De grote mast en de fok werden daarbij gestreken. De haringbuis heeft een platte achterkant ('spiegel'). Voorop het schip bevond zich een lantaarn: er werd namelijk vooral in de nacht gevestigd.



2 Tuigage van een klein 17de-eeuws oorlogsschip (pinas).
Bewerkt naar Björn Landström, *Het Schip*, Den Haag
1961, afb. 364.

A Bezaanmast
B Grote mast
C Fokkemast

1 Bezaan (een driehoekig latijnzeil)
2 Kruiszeil
3 Grootzeil
4 Grootmarszeil
5 Fok
6 Marszeil
7 Blinde
8 Bovenblinde

Een bijzonder scheepstype is de galei. Dit wordt verderop nader beschreven en afgebeeld (afb. 157-168).

Bij series schepentegels bestaat gewoonlijk meer dan de helft uit driemasters. Alleen bij de tegels van Tegelfabriek Westraven is het aantal driemasters slechts een derde van de schepenserie.

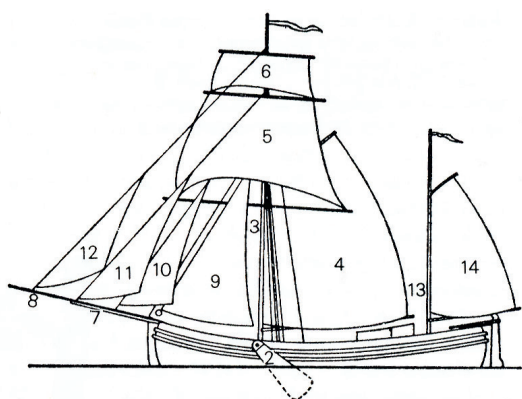
Tuigage

De benamingen van de tuigage worden hier toegelicht aan de hand van een tekening van een pinas en een kofschip (afb. 2 en 3).

Sprietzeil. Het spriettuig kwam ca. 1500 in gebruik op binnenscheepen. Het was tot in de achttiende eeuw algemeen in gebruik. Reinier Nooms beeldt twee kagen met spriettuig af; bij de rechter kaag is het zeil gestreken (afb. 4).

Razeil. Een razeil is een vierkant zeil bevestigd aan een ra (afb. 5). Men spreekt hier van 'dwarsgetuigd'. Razeilen kwamen al voor bij de schepen in de klassieke oudheid. Op de prent van Reinier Nooms zien we drie visserschuiten (pinken), getuigd met een razeil.

Bezaantuig. Het bezaantuig ontwikkelde zich in de loop van de zeventiende eeuw uit het spriettuig. Het zeil werd aan de bovenzijde bevestigd aan een rechte of gebogen gaffel. Wanneer aan de onderzijde nog een giek voorkomt, spreekt men van gaffeltuig (afb. 6).

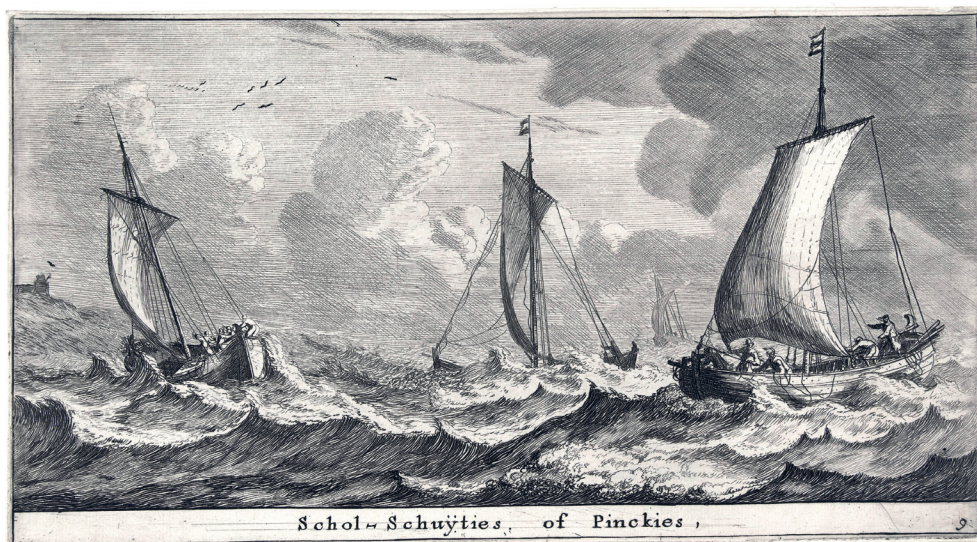


Kofschip. 1. roef; 2. zwaard; 3. grote mast; 4. grootzeil; 5. marszeil; 6. bramzeil; 7. boegspriet; 8. kluiverboom; 9. stagfok; 10. kluiver; 11. buitenkluiver; 12. jager; 13. bezaansmast; 14. bezaanzeil. Tekening J. van Beylen.



3 Tuigage van een kofschip, naar J. van Beylen, in: *Zeilvaart Lexicon*, Antwerpen 1980, 119.

4 Reinier Nooms, kagen. (Rijksmuseum, Amsterdam; RP-P-1891-A-16549)



5 Reinier Nooms, pinken met een razeil. (Rijksmuseum, Amsterdam; RP-P-OB-20.554)

6 Beurtschip met gaffeltuig. Uit: E.W. Petrejus, *Scheepsmodellen Binnenschepen*, Bussum 1964, p. 71.

