



HET
SCHEEP
VAART
MUSEUM

LICHT OP HET OUDSTE SCHEEPSMODEL

• OM TE VERSLINNEN 630

W BOOKS

COLOFON

UITGAVE

WBOOKS, Zwolle
info@wbooks.com
www.wbooks.com
i.s.m.

Het Scheepvaartmuseum, Amsterdam
info@hetscheepvaartmuseum.nl
www.hetscheepvaartmuseum.nl

DEZE UITGAVE KWAM MEDE TOT STAND DANKZIJ DE FINANCIËLE STEUN VAN

Stichting De Leeuwenberg
Tietse en Sylvia van Dorp

AUTEUR

Louis Sicking

REDACTIE

Louis Sicking
Sarah Bosmans
Sara Keijzer

INTERVIEWS

Paul de Jong

FOTOGRAFIE EN BEELDBEWERKING

Bart Lahr (Het Scheepvaartmuseum)
Jan van Esch
Marleen Sleeuwits

VORMGEVING

Ingeborg Scheffers

FOTO OMSLAG

Detail van het model van onderzoek.
Getuigd model van een driemast oorlogsschip
uit de tweede helft van de zestiende eeuw.
Foto door Jan van Esch, 2017.
| Het Scheepvaartmuseum, A.0986(02)

HET
SCHEEP
VAART
MUSEUM

JAARBOEK 2017
Vereeniging
Nederlandsch
Historisch Scheepvaart
Museum

Het Scheepvaartmuseum

© 2017 WBOOKS / Het Scheepvaartmuseum

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 op enige andere wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten met betrekking tot de illustraties volgens de wettelijke bepalingen te regelen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

Van werken van beeldende kunstenaars aangesloten bij een CISAC-organisatie is het auteursrecht geregeld met Pictoright te Amsterdam.

© c/o Pictoright Amsterdam 2017.

ISBN 9789462582422
NUR 680

W BOOKS



FOR SIR JOHN TE VERSCHORNER



S. W. FRETZ HEER DEN DVVEL LOOPT SEER OM TE VERSLINNEN

DANKWOORD

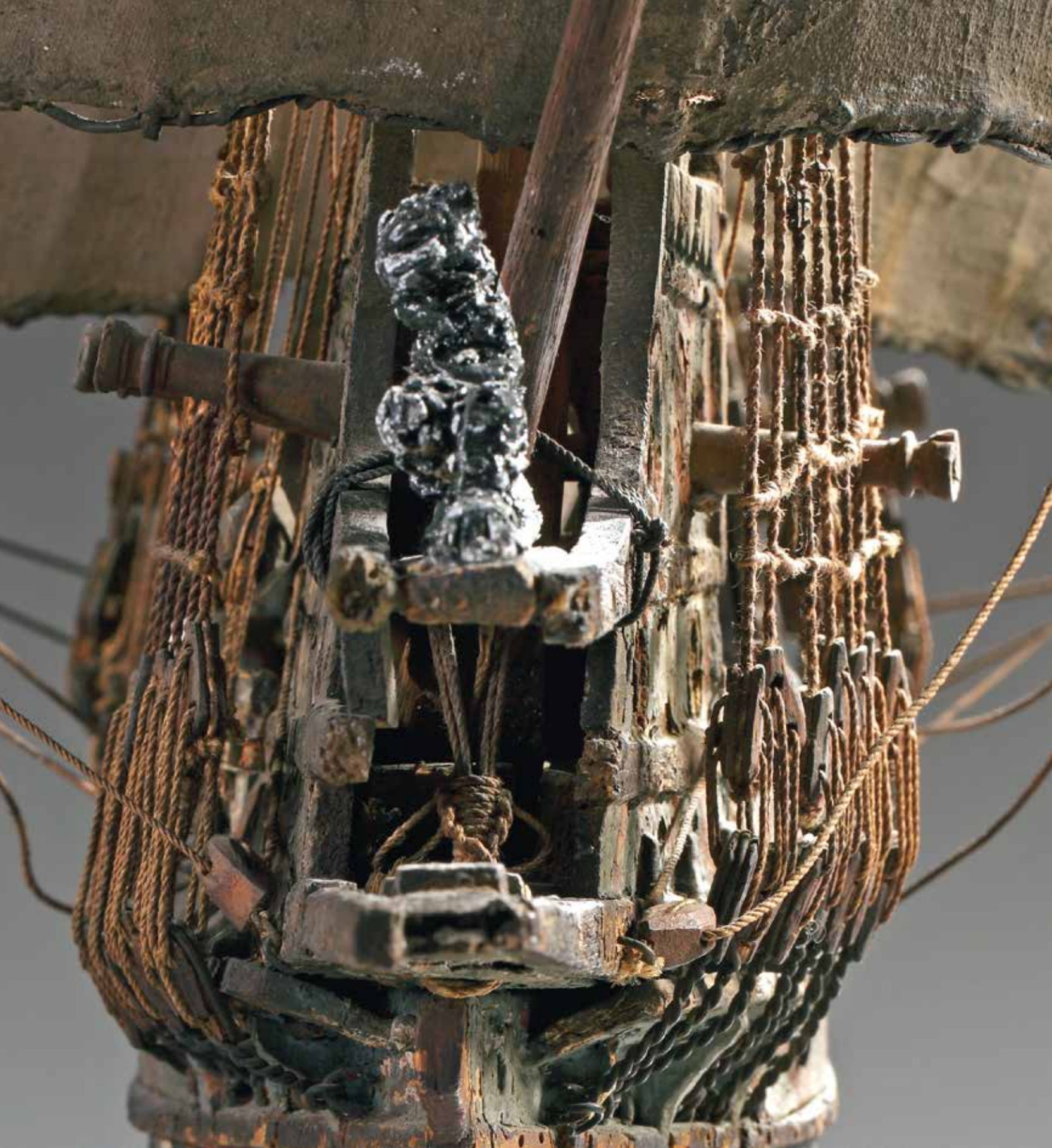
Graag spreek ik een woord van dank uit aan het adres van alle betrokkenen bij de totstandkoming van deze publicatie die het resultaat is van het Dr. Ernst Crone fellowship dat ik in 2015 genoot. De ontvangst in Het Scheepvaartmuseum was allertelrijkst en de samenwerking met en medewerking van collega's was bijzonder prettig. Het was uitstekend werken en overleggen met mijn begeleider en VU-collega Joost Schokkenbroek. De vrijheid die ik als Crone fellow bij de uitvoering van mijn onderzoek genoot mag bijzonder heten in een tijd waarin de keuze en afbakening van onderzoekthema's in toenemende mate bepaald wordt door maatschappelijke en zakelijke overwegingen. Veel hulp heb ik in Het Scheepvaartmuseum voorts gekregen van de overige conservatoren, met name van Elisabeth Spits en Diederick Wildeman, en van het hoofd collectiebeheer, Oskar Brandenburg, scheepsmodellenrestaurator Ton van der Horst en fotograaf Bart Lahr. Voor de productie van deze publicatie heb ik prettig samengewerkt met de conservatoren Sarah Bosmans en Sara Keijzer. De samenwerking met het Nederlands Forensisch Instituut (NFI), het Rijksmuseum, het Bayerische Nationalmuseum (BNM) in München en met diverse specialisten was eveneens zeer nuttig en leerzaam.¹ De verschillende betrokkenen worden steeds afzonderlijk bedankt in de noten voor hun bijdragen aan het onderzoek. Graag vermeld ik hier apart Davina Kuh Jakobi van het Rijksmuseum, Sybe Wartena van het BNM, Arent Vos van Batavialand in Lelystad en de Gentse literatuurwetenschapper Dirk Coigneau die belangeloos veel tijd en moeite hebben gestoken in de totstandkoming van het onderhavige boek. Uiteraard is de gebruikelijke disclaimer van toepassing.

5

Louis Sicking | Marseille, juli 2017

Getuigd model van een driemastschip (het onderzochte model), gezien van bakboord. Blokmodel, maker onbekend, tweede helft zestiende eeuw.

Foto door Bart Lahr, 2017. | Het Scheepvaartmuseum A.0986(02)



INHOUD

COLOFON |p. 2|

DANKWOORD |p. 4|

INLEIDING |p. 8|

NOTEN |p. 110|

BRONNEN EN LITERATUUR |p. 116|

OVER DE AUTEURS |p. 119|

TUSSEN VERBEELDING EN BETEKENIS |p. 12|

FUNCTIES VAN SCHEEPSMODELLEN

RESTAURATIES ALS COMPLICERENDE FACTOR |p. 26|

ONDER DE ZEESPIEGEL |p. 28|

Arent Vos

IN NEVELEN GEHULD

DE HERKOMSTGESCHIEDENIS VAN HET SCHEEPSMODEL |p. 30|

HET MODEL NADER BEKEKEN |p. 40|

EEN MODEL DAT NIET ONDERZocht WIL WORDEN |p. 50|

Ton van der Horst

VLAGGEN, WAPENS EN ANDERE VERSIERINGEN |p. 54|

DE DECORATIEVE ELEMENTEN IN VERGELIJKEND PERSPECTIEF

DE RELATIEVE VOLGORDE |p. 64|

Davina Kuh Jakobi

UW VIJAND, DE DUIVEL, ZWERFT ROND |p. 68|

ALS EEN BRULLENDE LEEUW

ONDERZOEK NAAR DE TEKST OP DE ROMP

GEEN PLAATS VOOR GODVREZENDE SCHEEPSTEKSTEN |p. 80|

Leon van den Broeke

EEN GEREEDSCHAPSKIST VOL |p. 82|

MOGELIJKHEDEN

TECHNISCH ONDERZOEK NAAR HET MODEL

HET TECHNISCH ONDERZOEK VAN DAG TOT DAG |p. 91|

PLAATS DELICT |p. 92|

Gerda Edelman & Roosje de Leeuwe

EEN POGING TOT INTERPRETATIE |p. 96|

TOT BESLUIT |p. 104|



INLEIDING

Een model van een schip is niet zomaar een verkleinde weergave van een echt schip. Met een scheepsmodel wil de maker of opdrachtgever iets vertellen, een ‘verwijzing’ maken waarbij het schip een middel is. Om het oorspronkelijk verhaal te achterhalen is bij een oud scheepsmodel veel historisch onderzoek nodig. Dit boek is het verslag van de zoektocht naar de verhalen achter één bijzonder scheepsmodel in de collectie van het Scheepvaartmuseum: een getuigd model van een driemastschip uit 1560. Het onderzochte model wordt beschouwd als het oudste model in de museumcollectie. Over de herkomst en ontstaanscontext van dit museumstuk was echter vrijwel niets met zekerheid bekend.¹

Vanwege de datering en het representatieve karakter van het model – het verbeeldt mogelijk een oorlogsschip of een schip van een (vorstelijke) hoogwaardigheidsbekleder – rees de vraag of het model misschien een relatie heeft met de Habsburgse marine in de Nederlanden in de zestiende eeuw.² De hoofdvraag van het onderzoek was: wat is de functie van het model geweest? De vraag naar de vermoedelijke context en het tijdvak waarin dit model tot stand kwam hangt hier nauw mee samen. Ook de relatie tussen scheepsmodellen en ‘echte’ schepen is in het onderzoek betrokken. Ofwel in hoeverre is dit model te beschouwen als een verkleinde weergave van een werkelijk schip? Om antwoord te krijgen op deze vragen was niet alleen maritiem-historisch onderzoek nodig, maar ook scheepsbouwkundig, iconografisch, heraldisch en letterkundig onderzoek. Verder

onderzoek naar de herkomstgeschiedenis of provenance was eveneens noodzakelijk. Last but not least werd het model ook aan natuurwetenschappelijk onderzoek onderworpen.

Naast de behoefte aan meer kennis over het scheepsmodel en inzicht in de context waarin het ontstaan en gebruikt is, is het uitgevoerde onderzoek ook vanuit maritiem-historisch oogpunt van belang. De nadruk in de geschiedschrijving over de premoderne Nederlanden ligt traditioneel op de Gouden Eeuw. Dit geldt in het bijzonder voor de maritieme historiografie, terwijl ondertussen wordt erkend dat zich juist op maritiem gebied in de zestiende eeuw belangrijke ontwikkelingen hebben voorgedaan, waaronder bijvoorbeeld veranderingen in de scheepsbouw, die van essentieel belang zijn om de snelle maritieme expansie van de Nederlandse Republiek in de zeventiende eeuw te kunnen begrijpen.³

Andere vragen die tijdens het onderzoek werden opgeworpen, hadden betrekking op de betekenis van dit scheepsmodel voor de geschiedenis van de Nederlanden. Kan het model in verband worden gebracht met de eerste permanente oorlogsvloot in de Nederlanden tussen 1550 en 1561, die Veere als thuisbasis had? Stelt het model mogelijk een voor oorlogvoering omgebouwd koopvaardijsschip voor? Niet alleen de schepen waarmee de vaste oorlogsvloot van Karel V (1500–1558) en Filips II (1527–1598) in de Nederlanden tijdelijk werd uitgebreid, ook de schepen die deel uitmaakten van deze staande vloot waren omgebouwde koopvaardijsschepen.⁴ Is het voorgestelde schip, gezien de tekst op de romp, mogelijk ingezet in de strijd tegen de

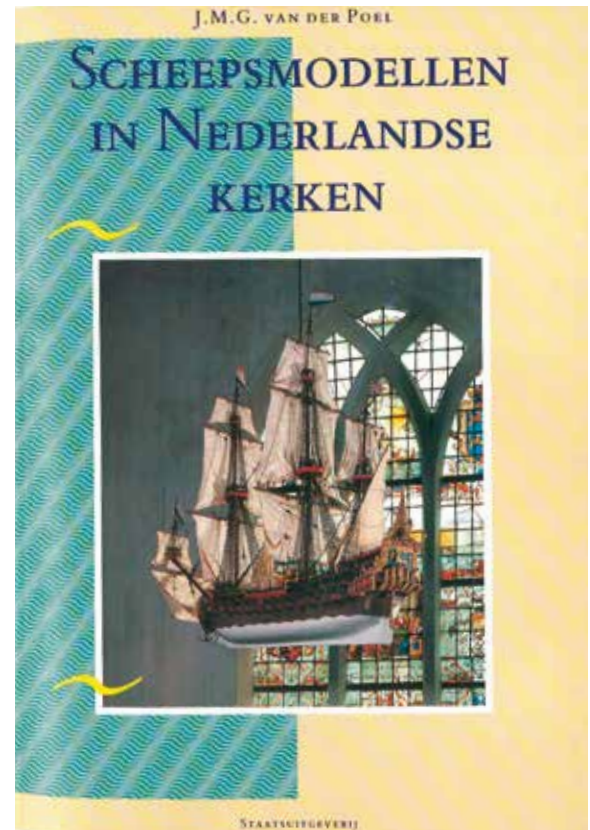
Detail van de tuigage van het onderzochte model, gezien van bakboord.

Foto door Jan van Esch, 2017. | Het Scheepvaartmuseum A.0986(02)

ongelovigen in het Middellandse Zeegebied? Bekend is namelijk dat in de Nederlanden verschillende vloten zijn uitgerust ter ondersteuning van expedities van Karel V en van Filips II in het Middellandse Zeegebied.⁵ Maar misschien ligt een relatie met de Nederlandse Opstand wel meer voor de hand.

De belangstelling voor scheepsmodellen kent een lange traditie. De zeventiende-eeuwse Amsterdamse burgemeester Nicolaes Witsen maakte er al melding van in zijn standaardwerk over scheepsbouw.⁶ Het onderzoek naar scheepsmodellen in Nederland kwam pas aan het begin van de twintigste eeuw van de grond dankzij G.C.E. Crone, die de eerste serieuze werken over het onderwerp schreef.⁷ Ook vanuit volkenkundige hoek ontstond er in binnen- en buitenland wetenschappelijke belangstelling voor scheepsmodellen.⁸ Een standaardwerk voor Nederland is nog steeds *Scheepsmodellen in Nederlandse kerken* door historicus J.M.G. van der Poel, dat kerkmodellen positioneert ten opzichte van andere scheepsmodellen.⁹ De nog steeds vaak gehoorde opvatting dat alle in kerken hangende scheepsmodellen votiefschepen zijn, is ondertussen achterhaald dankzij onderzoek door de Belgische maritiem-historicus J. van Beylen en anderen, onder wie meer recentelijk W. Frijhoff.¹⁰ De laatste heeft er terecht op gewezen dat het onderzoek naar scheepsmodellen zich hoofdzakelijk richtte op de modellen als op zichzelf staande objecten en niet of nauwelijks op hun historische context.¹¹ De onderhavige studie streeft beide na: onderzoek naar het model als een op zichzelf staand object, dat als bouwsteen kan dienen voor verder onderzoek enerzijds en een poging tot plaatsing van het model in zijn mogelijke historische context anderzijds. Objectonderzoek dat onder andere vanuit musea wordt gestimuleerd en geïnitieerd heeft recentelijk nieuwe impulsen gekregen dankzij nieuwe mogelijkheden binnen het technisch onderzoek.¹²

Het onderzoek naar scheepsmodellen heeft tenslotte een nieuwe actualiteit gekregen dankzij de recente aandacht voor zogenaamde microarchitectuur, een term afkomstig uit de informatica. Het fenomeen van 'architecturisering' heeft in allerlei kunstvormen geleid tot een proliferatie van termen afkomstig uit de architectuur. Dit roept nieuwe vragen op. Wat betekent de verandering van schaal voor het werk van ambachtslieden en kunstenaars en welke gevolgen heeft schaalverandering voor de receptie van hun werk? Deze vragen kunnen worden toegepast op echte schepen – die immers al in de vroegmoderne tijd als architectuurvorm werden opgevat – en op scheepsmodellen, zodat de relaties tussen beide verder kunnen worden geproblematiseerd en nieuwe inzichten kunnen worden verkregen.¹³



Het antwoord op de hiervoor gestelde vragen is alleen mogelijk door middel van interdisciplinair onderzoek. Tijdens deze studie is dan ook samengewerkt met onderzoekers met zeer uiteenlopende specialismen. Allereerst wordt ingegaan op de algemene geschiedenis van scheepsmodellen, met bijzondere aandacht voor de Nederlanden. Dit kan helpen bij het bepalen van de context waarin het onderzochte model is ontstaan en welke functie het heeft gehad. Vervolgens zullen de resultaten van het uitgevoerde onderzoek naar de herkomstgeschiedenis van het model worden besproken. Daarna wordt ingegaan op de uiterlijke kenmerken van het model. Volledigheid is hierbij niet nagestreefd. De studie naar de uiterlijke kenmerken beperkt zich hoofdzakelijk tot de decoratie van het model, waaronder sporen van heraldische symbolen op de zeilen, wapenschilden langs de kastelen en de tekst op de romp. Deze versieringen worden vergeleken met de decoraties van andere modellen en van echte schepen. Als laatste komt het uitgevoerde technische onderzoek aan bod. Dit is zeer bijzonder omdat tot nog toe geen enkel object in het Scheepvaartmuseum zo uitvoerig aan technisch onderzoek is onderworpen.



Stofomslog van Scheepsmodellen in Nederlandse kerken van J.M.G. van der Poel, 1987. Afgebeeld is een model van een zeventiende-eeuws oorlogsschip in de Hervormde Kerk van Schermerhorn.
| Het Scheepvaartmuseum, RS.1463(01)

Titelprint voor Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier, het standaardwerk van Nicolaes Witsen over scheepsbouw. Gravure door Romeyn de Hooghe, 1671.
| Het Scheepvaartmuseum, S.0780(05)



TUSSEN VERBEELDING EN BETEKENIS

FUNCTIES VAN SCHEEPSMODELLEN

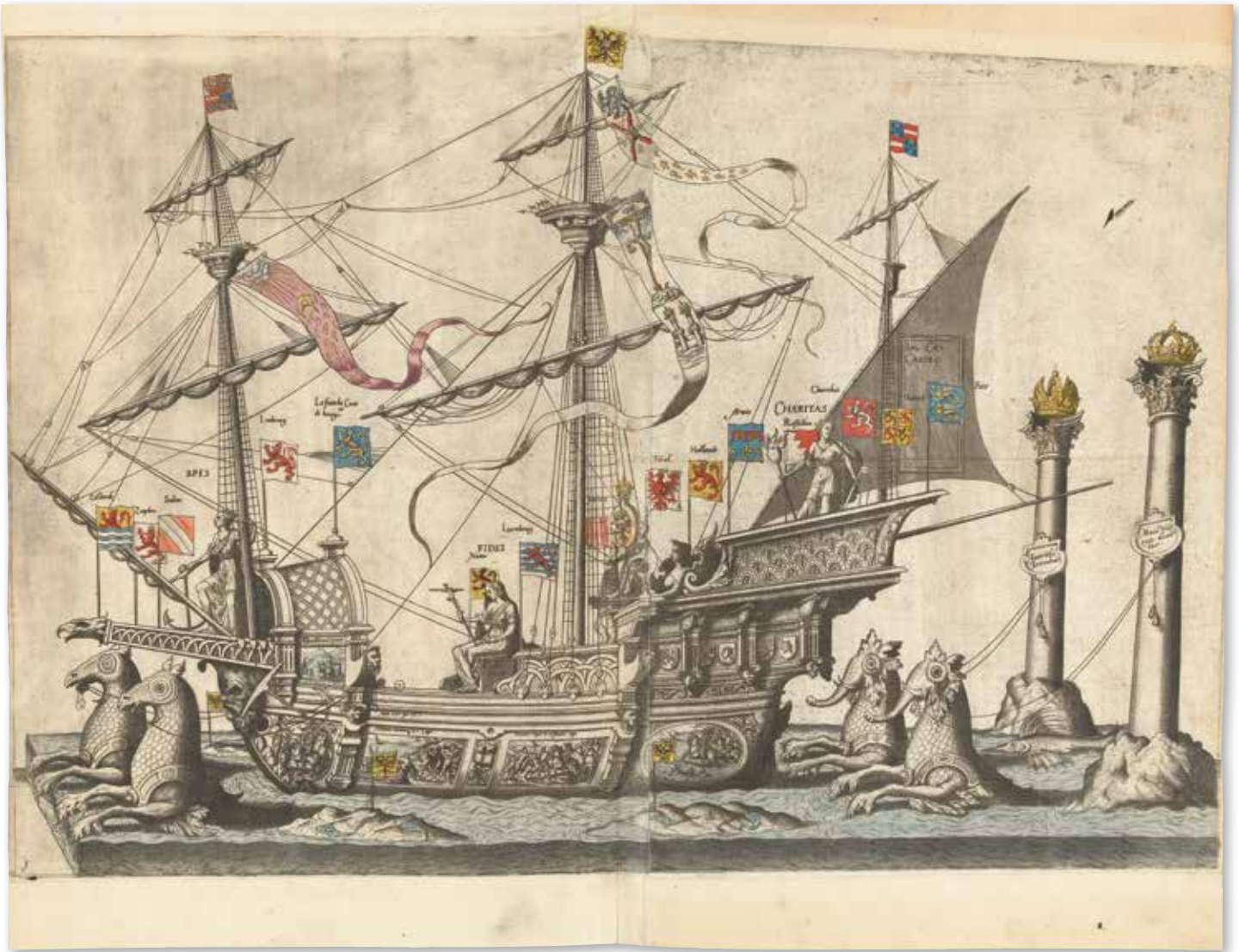
Verbeeldingen van schepen zijn op allerlei manieren en in allerlei contexten gebruikt, zowel in concrete zin als in symbolische. Er kan onderscheid worden gemaakt tussen de verbeelding van schepen op het platte vlak en in objectvorm. Hoewel dit onderscheid voor zichzelf spreekt zijn de overgeleverde bronnen helaas niet altijd eenduidig. Het Franse woord *patron* bijvoorbeeld kon in de zestiende eeuw zowel ‘tekening’ als ‘model’ betekenen.¹ Zonder in dit korte bestek ook maar enige pretentie van systematiek, laat staan volledigheid na te streven, zal een aantal voorbeelden van verbeeldingen van schepen de revue passeren. Hiermee kan de schier oneindige variëteit aan mogelijkheden worden geïllustreerd die van pas kan komen bij het bepalen van de mogelijke functies van scheepsmodellen, in het bijzonder het object dat in deze publicatie centraal staat.

Het schip als metafoor

In allegorische zin is het schip gebruikt als symbool voor de staat of de kerk. De beeldspraak van de staat voorgesteld als een te besturen schip werd al gebruikt door Plato (circa 427 BCE–347 BCE),

die politiek zag als een kunde, zoals de stuurmanskunst dat is. Van de vele iconografische voorbeelden van het schip van staat laten we er twee zien uit de Nederlanden: het schip van staat dat mee werd gevoerd in de begrafenisoptocht van keizer Karel V in Brussel in 1558 en het schip van staat als zinnebeeld van de in 1654 met Engeland gesloten Vrede van Westminster, ter beëindiging van de Eerste Engelse Zeeoorlog (1652–1654). Ook de kerk bediende zich van het schip om zichzelf allegorisch weer te geven. Op een aan Giotto di Bondone toegeschreven mozaïek in de oude basiliek van Sint-Pieter in Rome uit de jaren 1305–1313, bekend als de *Navicella* (Scheepje), is een vissersboot afgebeeld in een compositie waarop ook Christus te zien is die over het water loopt. Het schip is hier een metafoor voor de kerk. Zijn kapitein was Sint-Pieter en diens opvolgers de pausen. Het mozaïek werd besteld in een periode waarin het pausdom in een grote crisis verkeerde en de paus Rome ontvlucht was, de zogenaamde Babylonische ballingschap van de pausen (1309–1377). Zij zetelden toen in Avignon. De afbeelding op het mozaïek beloofde dat de kerk, inclusief het pausdom, met de hulp van Christus niet zou zinken.²

Hangscheepje in de Nederlands Hervormde Kerk in Schermerhorn. Olieverf op doek door Herman van der Haar, 1892. | Het Scheepvaartmuseum, A.5750



Van een geheel andere aard, maar zeker niet geheel gespeend van ernst, is het *Narrenschiff* (Narrenschip), een gedicht van Sebastian Brandt uit 1494. Dit vertelt hoe een aantal schepen met narren koers zet naar het land der dwaasheid. De tocht is

Het schip Victoria, nr. 5, onderdeel van de prentreeks van de begrafenis-optocht van keizer Karel V op 29 december 1558 te Brussel. Op een praalwagen is het schip *Victoria* afgebeeld, getrokken door twee zeepaarden. Aan boord zijn vrouwelijke personificaties van Hoop, Geloof en Liefde te zien, vlaggen van de provincies van de Nederlanden en vaandels met christelijke allegorieën. Achter het schip de twee zuilen van Hercules, getrokken door twee zeelolifanten. Ingekleurde gravure door Joannes van Doetecum (I), naar tekening van Hieronymus Cock, 1559. | Rijksmuseum, Amsterdam, RP-P-08-78.558

rusteloos en zonder eind. Brandt gebruikte de narren, die het slechte voorbeeld gaven, om de mensen goede zeden, wijsheid en rede bij te brengen.³ Een verwante voorstelling, in een laat-middeleeuws gedicht, is de *Blauwe Schuit*, een boot op wielen met zorgelozen als passagiers. Het gedicht spreekt ook van een gilde van de Blauwe Schuit dat “sal dueren in ewichede” en waarvan men deel kan uitmaken zolang men zorgeloos kan feesten.⁴

Schepen in miniatuur

Scheepsmodellen worden bovenal geassocieerd met de scheepsbouw. Zo werden scheepsmodellen gebruikt om het ontwerp



te tonen en te bespreken van nog te bouwen schepen. Deze modellen speelden aldus een representatieve rol bij het overtuigen van potentiële opdrachtgevers.⁵ Maar het gebruik van scheepsmodellen is veel wijder verbreid.⁶ Modellen van schepen werden onder meer gebruikt als speelgoed voor kinderen of als lesmateriaal,⁷ als zoutvat voor op tafel⁸ of als versiering van een woonhuis of andere gebouwen. Scheepsmodellen maakten als *artificialia* – door de mens gemaakte bijzondere objecten – deel uit van de verzamelingen in kunst- en wonderkamers van vorsten(hoven), de voorlopers van musea.⁹ Ook werden ze, voornamelijk in Zuid-Europa, gebruikt in theaters en tuinen om zeeslagen (*naumachia*) mee na te spelen.¹⁰ Tenslotte kwamen in kerken schepen in miniatuur voor. Veel van deze scheepjes

hadden een religieuze betekenis als votiefmodel. Dit wil zeggen dat deze miniaturen als *ex voto* (votiefgeschenk), op grond van een gelofte aan een heilige of God, werden geschonken en zo in de kerk terecht kwamen.¹¹ Ook om andere redenen zijn scheepsmodellen aan kerken geschonken: het model kon dienen als kerksieraad of als herinnering aan een bepaalde gebeurtenis.

Het schip van staat als zinnebeeld van de Vrede van Westminster, 15 april 1654. Het schip van staat vaart in rustig water, met aan boord de zeven provinciemaagden en personificaties van deugden. Op de boeg van het schip staan Michiel de Ruyter en Willem Joseph baron van Gent. Prent door François Schillemans, naar tekening van Adriaen van de Venne, 1654. | Rijksmuseum, Amsterdam, RP-P-OB-78.632

Am Krispel. n. Wappenstein der
Byzoler; die Beschriftung zeigt in
Wiederholung des Wappens von Paphlagonien
Juni 1860 z.

~~42 (7) ^{Brannonstein} Orlog, Steinsteine mit Byzoler; mit Zeichen von
Brannonstein sind der Stein:~~

~~SWERE 4T'S · HEER · DEN · DVVEL · LOOPT~~

~~SEER · OMTE · VERSLINNEN~~

~~RAST · V · TER · WAPEN · GHV · CHRISTEN · SCHAPEN ·~~

~~WILT · STRYT · BEGINNEN ·~~

~~43 (10) Brannonstein mit griech. Zeichen in Byzoler;
Mit Beschriftung in n. Brannonstein~~

~~J. 45~~
~~Durch Hüllungsstücke vollkommen verunreinigt
und daher vernichtet. 23.3.1953~~
~~Schüd~~

IN REVELEN GEHULD

DE HERKOMSTGESCHIEDENIS VAN HET SCHEEPSMODEL¹



In 1930 kocht het Scheepvaartmuseum het onderzochte model, samen met een negentiende-eeuws model van een Frans oorlogsschip, *L'Ulysse* genaamd,² van het Bayerische Nationalmuseum (BNM) in München. Meer was er voor aanvang van dit onderzoek niet bekend over de herkomstgeschiedenis.³ De vraag waar het model vandaan komt leidde dan ook allereerst naar München. Gaande het onderzoek bleek bovendien dat deze twee modellen niet de eerste zijn geweest die het Scheepvaartmuseum van het Nationalmuseum kocht.

Uit de collectie van het Bayerische Nationalmuseum in München

De verwerving van bovengenoemde scheepsmodellen vond namelijk plaats in het kielzog van een grote aankoop bij hetzelfde museum, het jaar ervoor, van een model van een Hollands spiegeljacht uit het begin van de achttiende eeuw.⁴ Hierover is uitvoerige correspondentie bewaard gebleven tussen de directeurs van beide musea, Willem Voorbeijtel Cannenburg (1922–1951) van het Scheepvaartmuseum en dr. Philipp Halm (1916–1931) van het Bayerische Nationalmuseum. Deze briefwisseling maakt het mogelijk de wijze waarop het spiegeljacht is verkregen te reconstrueren. Aangezien deze verwerving de aanleiding voor de aankoop van het onderzochte model vormde, wordt deze hier eveneens beschreven.

Op 4 mei 1929 schreef directeur Cannenburg aan zijn Beierse collega dat hij in april het Nationalmuseum had bezocht en getroffen was door een Hollands 'jachtmodel' – het model van een jacht gebouwd voor keurvorst Johann Wilhelm van de Palts – dat hij rond het midden van de achttiende eeuw dateerde. Hij vond het stuk een geïsoleerde positie innemen in de collectie en vroeg zich af of zijn museum het mogelijk kon verwerven, door het aan te kopen of anders bijvoorbeeld door middel van een ruil want de Nederlandse museumdirecteur realiseerde zich dat scheepsmodellen tamelijk veel waard waren.⁵ Per omgaande post, op 6 mei, antwoordde de Beierse museumdirecteur. Hij schreef dat in principe de mogelijkheid bestond dat zijn museum afstand deed van het object mits er een goede prijs voor zou worden betaald. Hij vroeg zijn Amsterdamse collega een voorstel te doen en gaf tenslotte aan dat hij een mogelijke verkoop van

Detail van de oorspronkelijke inschrijving van het onderzochte model in het inventarisboek van het Bayerische Nationalmuseum. Inventarisboek, circa 1880. | © Bayerisches Nationalmuseum München

Getuigd model van het jacht dat de Duitse keurvorst Johann Wilhelm van de Palts omstreeks 1711 op een Nederlandse werf liet bouwen. Tijdens restauratie in 1969 is er een nieuw 'provisorisch' schegbeeld voor het model vervaardigd. Spantmodel, maker onbekend, circa 1710. | Het Scheepvaartmuseum, S.0954

LICHT OP HET OUDSTE SCHEEPSMODEL

In de collectie van Het Scheepvaartmuseum bevindt zich een getuigd model van een driemastschip uit de tweede helft van de zestiende eeuw: het oudste scheepsmodel in de museumcollectie. Historicus Louis Sicking ging in opdracht van het museum op zoek naar de oorspronkelijke functie en herkomst van het model én naar de wereld waarin het is ontstaan. Sicking's reis voerde hem langs musea, archieven en restauratieateliers in binnen- en buitenland. Onderweg ontmoette hij tal van specialisten, waaronder conservatoren, restauratoren, een maritiem archeoloog, een kunsthistoricus, een theoloog en een textielspecialist, die elk vanuit hun eigen discipline het model onderzochten. Het model werd bekeken onder infrarood- en ultravioletlicht en ging door een röntgenapparaat; alles om de raadsels rond dit oude scheepsmodel op te lossen. Dit boek brengt de resultaten van het uitgevoerde onderzoek voor het voetlicht. Zonder dat alle vragen definitief kunnen worden beantwoord, levert het onderzoek een fascinerend verslag op en toont het de mogelijkheden en beperkingen van interdisciplinair onderzoek naar cultureel erfgoed.

WWW.WBOOKS.COM



9 789462 582422

