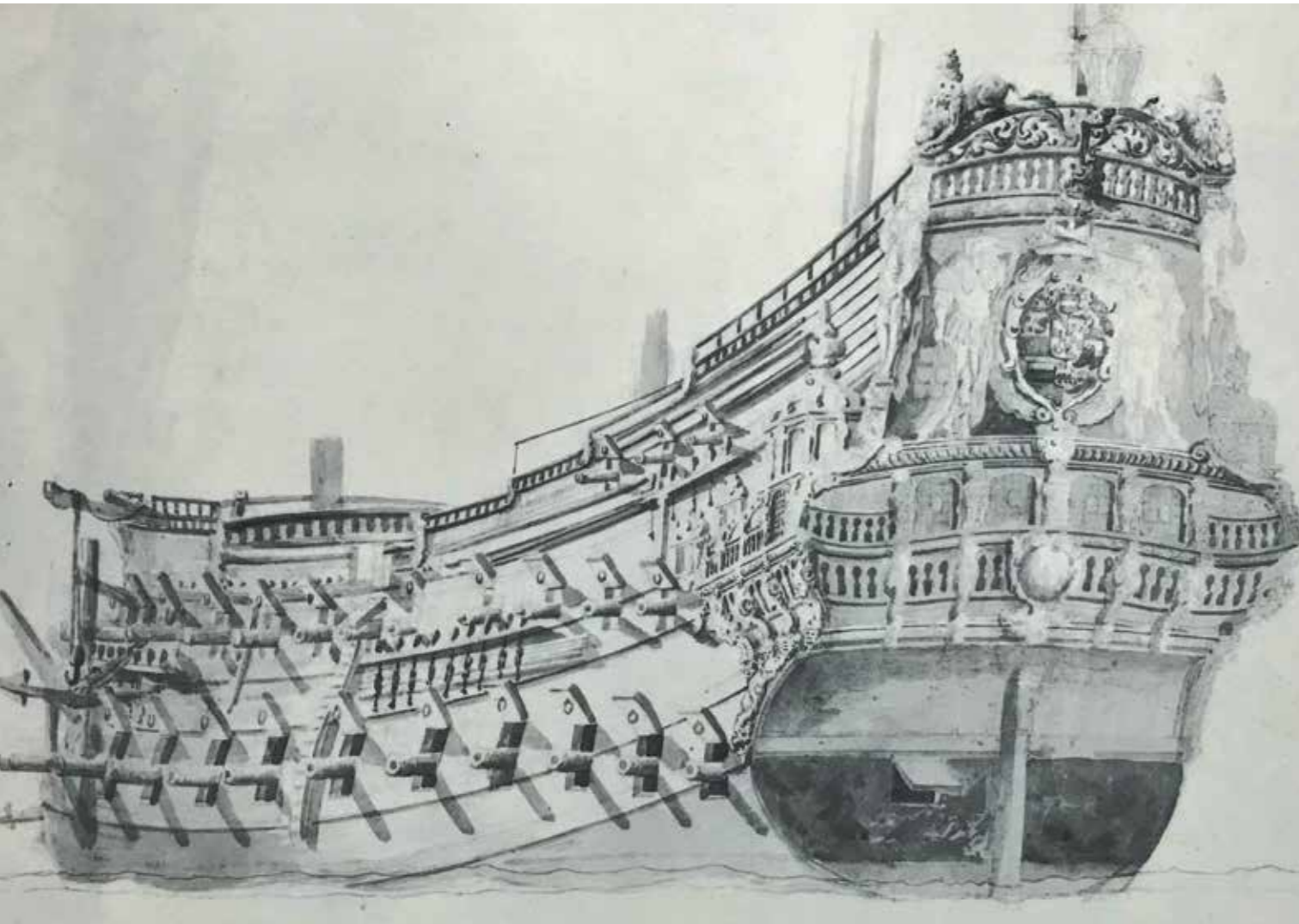


DE BOUW VAN EEN TROTS SCHIP

Wie bekend is met de maritieme geschiedenis van Nederland in de zeventiende eeuw, weet dat de zeemacht in die periode enkele beroemde schepen kende. Veelal robuuste oorlogsbodems die meerdere zeeslagen doorstonden en onderdak verleenden aan illustere zeehelden. Goede voorbeelden daarvan zijn de *Brederode*, *De Zeven Provinciën*, *Prins Willem*, *Eendracht*, *Gouden Leeuw* en *Aemilia*. De carrière van laatstgenoemde is indrukwekkend. In deze bijdrage staan we stil bij de levensloop van de *Aemilia*, ook wel *Emilia*, *Amalia* of *Prinses Aemilia*.



De Aemilia. Penseel in grijs en potlood door Willem van de Velde de Jonge naar Willem van de Velde de Oude (collectie Boijmans van Beuningen)



Aemilia. Olieverf op doek door Adam Willaerts, 1639 (collectie Het Scheepvaartmuseum). Met dank aan Bijl-Van Urk Old Masterpaintings, Alkmaar.

Jan Salomonszoon van den Tempel, die als een zeer kundige scheepsbouwer bekend stond, was verantwoordelijk voor de bouw van de *Aemilia*. Hij werkte voor de Admiraliteit van de Maze en voor de Staatse vloot. Nederlandse scheepsbouwers stonden goed bekend. Kundig, ter zake doende en efficiënt. Het vak van scheepstimmerman ging van meester op knecht over. Er bestond geen opleiding voor en het was de gewoonte om niets aan het papier toe te vertrouwen. Van den Tempel, geboren in een voornaam geslacht van scheepsbouwers, deed alles uit zijn hoofd en bezat van nature het juiste gevoel voor verhoudingen. Groot nadeel van die gewoonte was dat innovaties slechts mondjesmaat werden doorgevoerd. Iets veranderen stond gelijk aan het kleuren buiten de traditionele krijtlijnen en dat gebeurde niet snel. Iedere scheepsbouwer hanteerde eigen afmetingen, zodat geen schip gelijk was aan een ander. Wat vaststond was dat de romp niet te smal mocht zijn zodat genoeg ruimte overbleef voor een nauwkeurig afgemeten hoeveelheid victualie. Het vasthouden aan traditionele waarden in de scheepsbouw maakte dat Nederland achterliep ten opzichte van het buitenland. Zo was Duinkerken veel verder in het ontwikkelen van snellere schepen.

Duinkerker kaperschepen waren geavanceerder en wendbaarder dan Nederlandse oorlogsbodems. Tromp weigerde zich bij die achterstand neer te leggen en liet buitgemaakte kaperschepen van boven tot onder inspecteren en bestuderen. Hij wilde tot in detail weten hoe de constructie in elkaar zat en waar die precies afweek van de bouw van Nederlandse oorlogsbodems. Grondig onderzoek leverde nieuwe inzichten op. Schepen uit Duinkerken hadden geen rijzige voor- of achterkastelen meer. Hun rompen waren verlengd en versmald. Daarnaast beschikten zij over roeifaciliteiten, waardoor tijdens windstilte gestaag

kon worden doorgevaren. De ingrepen verhoogden de snelheid, maar kenden ook nadelen waaronder het aan boord nemen van kleinere hoeveelheden victualie. Het hebben van een kleinere voorraad eten en drinken betekende een korter verblijf op zee en zorgde voor geringere ballast waardoor het schip minder stabiel was. Tromp wilde innovaties doorvoeren in de bouwconstructie, maar dat ging niet vanzelf. Hij stuitte op vastgeroeste gewoonten en dat frustreerde hem zeer. Aangezien Tromp op een minuut afstand van de twee admiraliteitswerven in Rotterdam woonde, was hij bijna dagelijks op de werkvloer te vinden. Hij besteedde veel aandacht aan contact met de scheepsbouwers, sprak met de werklieden en werkte intensief met hen samen. Zijn authenticiteit dwong bewondering af en zorgde voor wederzijds respect. Stapje voor stapje won hij hun vertrouwen en constateerde vol genoeg dat de bedrijfstak bloeide. Van 's morgens vroeg tot 's avonds laat waren werklieden op de werf actief. Het was een komen en gaan van mensen. Naast de werklui brachten zeelieden, scheepsbouwers, kooplieden, onderofficieren en officieren met regelmaat een bezoek aan de Rotterdamse admiraliteitswerf.

Jan Salomonszoon van den Tempel rolde als scheepstimmerman het vak in. Hij ontwierp schepen, had succes en klom op tot bouwmeester. Het beroemdste schip waaraan hij werkte was *De Zeven Provinciën*. Met de bouw van de *Aemilia*, in de periode 1632-1634, stak Van den Tempel met kop en schouders boven zijn collega's uit. In de Scheepmakershaven in Rotterdam waren twee werven van de Admiraliteit gevestigd. Deze waren in 1613 langs de Maas aangelegd en liepen via een brede gracht van de Leuvehaven naar de Wijnhaven. Op die plek werd de kiel voor de *Aemilia* gelegd. In de tweede helft van 1632 ging zij te water, waarna de afbouw van start ging. In 1634

kwam het schip gereed. Van den Tempel was trots, hield zijn creatie nauwlettend in de gaten en onderwierp haar bij het minste geringste aan minutieuze inspecties. De *Aemilia* was immers als vlaggenschip bedoeld en moest aan de hoogste eisen voldoen. Nadat luitenant-admiraal Filips van Dorp in 1637 zijn ontslag had gekregen, deed de *Aemilia* vanaf 1639 dienst als vlaggenschip van Maarten Tromp met Barent Barentszoon Craner als kapitein. Het aantal kanons nam toe van 54 naar 57.

De *Aemilia* was opgebouwd uit hout dat timmerlieden bij elkaar hadden gezocht op de houtmarkten van Dordrecht en Amsterdam. Het hout, afkomstig uit het Zwarte Woud en het zuiden van Noorwegen, werd met strengheid gekeurd. Zij onderwierpen de stammen aan nauwkeurig onderzoek op rechtheid, knoesten, dikten en zwakke plekken. In Nederlandse oorlogsschepen zat materiaal verwerkt uit de bossen van meerdere Europese landen. Scheepsbouwmeesters selecteerden de houtdelen nauwkeurig, waarna zij werden omgevormd tot onderdelen van het schip. Op het wulf, het hol gebogen dwarsscheeps gedeelte van het achterschip, gelegen tussen het hakkebord en de spiegel, stond *Aemilia* geschilderd. Het schilderen van de scheepsnaam op de spiegel was gewoon op de Rotterdamse admiraliteitswerven, maar kende buiten de stad geen navolging. Nadat Filips van Dorp was ontslagen en Tromp hem opvolgde, werd besloten de schepen te professionaliseren. Dat was noodzakelijk omdat Van Dorp de vloot stevig had verwaarloosd. Tromp bestelde schepen die tien meter korter waren dan de *Aemilia*, maar waarvan de wijze van bouw identiek was.

Eerst werd de kielbalk gelegd, die bestond uit drie aan elkaar verbonden sterke stukken hout en eindigde in de voorsteven. Een balk van dezelfde dikte krulde in een kwart van een cirkel omhoog. Aan de achterkant plaatsden de bouwers de achtersteven, die leek op een vork met een lange steel met slechts twee tanden. De steel was de positie waar het hakkebord een plek zou krijgen. En als de kiel, de ruggengraat van het schip, eenmaal lag dan was de basis gereed en de tijd rijp om bier te drinken. Vergelijk het met het bereiken van het hoogste punt van een huis (het pannenvier). Na de kielbalk volgden de spanten, de fokkemast en de grote mast. De spanten werden met scheepsgangen bekleed. In de scheepsbouw van de 17^e eeuw bestonden twee bouwmethoden. In Amsterdam werd eerst de scheepshuid geplaatst, waarna de spanten volgden. Op werven buiten Amsterdam werden veelal eerst de spanten opgezet, waarna de scheepshuid volgde. Dat was een wezenlijk verschil. De *Aemilia* werd volgens de tweede methode gebouwd. Eerst de spanten en daarna de huidgangen. De eerste methode werd uitvoerig door Nicolaas Witsen beschreven. Zijn methode werd schaal-bouw of *shell-first* genoemd. De tweede methode werd als *frame-first* betiteld. Tijdens de bouw van de *Aemilia* volgde Van den Tempel zijn eigen weg. Hij bouwde,

‘Het hout, afkomstig uit het Zwarte Woud en het zuiden van Noorwegen, werd met strengheid gekeurd’



Maarten Harpertszoon Tromp. Olieverf op paneel, anoniem (collectie Marinemuseum)

zoals aan de Maas de gewoonte was, volgens de *frame-first* methode en bepaalde zelf de lengte, de breedte en de holte van het schip. Daarbij hield Van den Tempel zich aan de richtlijnen die golden voor de opbouw van het bovenschip, dat vlakker was. Verder waren de lichtere constructie, doorlopende dekken van voor- naar achtersteven en een slankere romp door een grotere lengte in verhouding tot de lengte belangrijk. Vooral dat laatste had veel te maken met het verhogen van de snelheid van het schip dat de aanduiding ‘fregattering’ kreeg.

Tweede armada, koninklijke opdrachten en Duinkerken

In eerste instantie voer Filips van Dorp op de *Aemilia*, maar wegens onvermogen nam luitenant-admiraal Maarten Tromp zijn plek op 29 oktober 1637 over. Na succesvolle acties tegen Duinkerker kapers concentreerde Tromp zich op de Tweede Spaanse Armada die onder bevel stond van de onsympathieke admiraal en mannetjeskerel don Antonio de Oquendo. Na een kat en muisspel besloot Tromp op 21 oktober 1639 de strijd met Oquendo aan te gaan en bracht de Armada een vernietigende nederlaag toe. Daarna volgden enkele koninklijke opdrachten. Tromp begeleidde Willem van Nassau, de zoon van Frederik Hendrik, naar Engeland om kennis te maken met zijn aanstaande bruid Maria Henriëtte Stuart, de oudste dochter van de Engelse koning Karel I. In 1642 begeleidde Tromp Henriëtte Maria van Frankrijk, de vrouw van de Engelse koning Karel I, en haar dochter Maria Henriëtte Stuart, vanuit Engeland naar Nederland en weer terug. Op 8 februari 1645 meldde Tromp zich met de *Aemilia* bij Duinkerken dat door de Fransen was belegerd, waarna het kapersnest zich op 11 oktober overgaf.

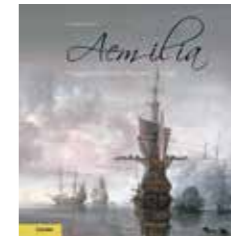
Het einde van een trots schip

In 1647 zat de levensduur van de *Aemilia* er bijna op. Zij lekte aan alle kanten en omdat Tromp het schip liefhad, pleitte hij opnieuw voor een algehele opknappbeurt ter waarde van 15.000 gulden. Dat was een enorm bedrag in die tijd en het schip niet meer waard. Desondanks ging de Rotterdamse admiraliteit akkoord, maar de Staten-Generaal niet. Delen van de grote mast gingen naar de Sint Laurenskerk in Rotterdam om het zware orgel in de kerk te stutten. Op 23 mei 1647 veranderde Tromp van tactiek en stelde voor de *Aemilia* in de verkoop te doen en van de opbrengst een nieuw schip te laten bouwen. Filips van Dorp, die meende dat het bouwen van een nieuw schip onwenselijk was, viel tegen hem uit en schreeuwde dat hij liever zag dat Tromp met de *Aemilia* ten onder zou gaan. Aangezien de kosten de baten al lang niet meer dekten, wilden de Staten-Generaal definitief van de *Aemilia* af en zetten haar te koop. Al snel ging zij voor een aanvaardbaar bedrag op de Amsterdamse koopman Pieter Trip over, die het schip in juni 1651 aan de Fransen doorverkocht. De *Aemilia*, vernoemd naar de vrouw van Frederik Hendrik, Amalia van Solms, deed in 1647 eerloos en gedwongen dienst als kaperschip op de Middellandse Zee.

Dat het schip naar de vrouw van Frederik Hendrik was vernoemd kwam duidelijk tot uiting op het hakkebord of bovenspiegel. Daar was het wapen van Frederik Hendrik van Oranje-Nassau afgebeeld en dat wapen zorgde voor de verbinding met zijn echtgenote. Frederik Hendrik was in zijn hoedanigheid van stadhouder opperbevelhebber

‘Het eens zo trotse vlaggenschip viel in handen van twee Spaanse oorlogsschepen, die haar als prijs naar Napels versleepten’

van de oorlogsvloot en droeg de rang van admiraal-generaal. Aan weerszijden van het hakkebord sierden figuren met bazuinen die de loftrompet staken over Amalia van Solms. Onder het wapen van de stadhouder liep een doorlopende galerij die eveneens van een wapen was voorzien. Daaronder stond dus op de wulf *Aemilia* geschilderd. Het eens zo trotse vlaggenschip viel in handen van twee Spaanse oorlogsschepen, die haar als prijs naar Napels versleepten. Een roemloos einde van een markant oorlogsschip met een indrukwekkende carrière en rijke geschiedenis. Al dobberend aan de havenkade kwijnde de *Aemilia* weg en doofde haar levenslicht.



Voor een uitgebreidere geschiedenis van dit schip zie: G. Boven, *Aemilia. Vlaggenschip van Maarten Tromp* (2023), ISBN: 9789464562149.



Maarten Tromp vlak voor de zeeslag bij Duins, 1639. Ingekleurde lithografie door Charles Rochussen, 1877 (collectie Rijksmuseum)