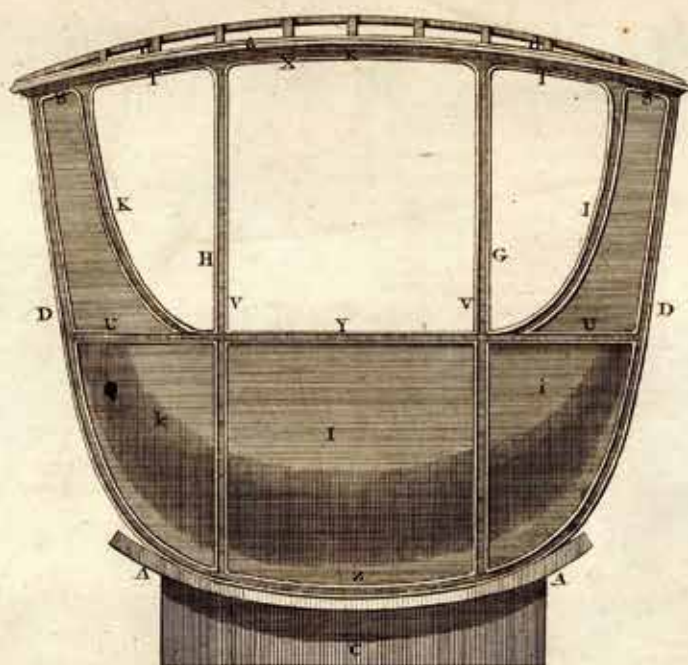
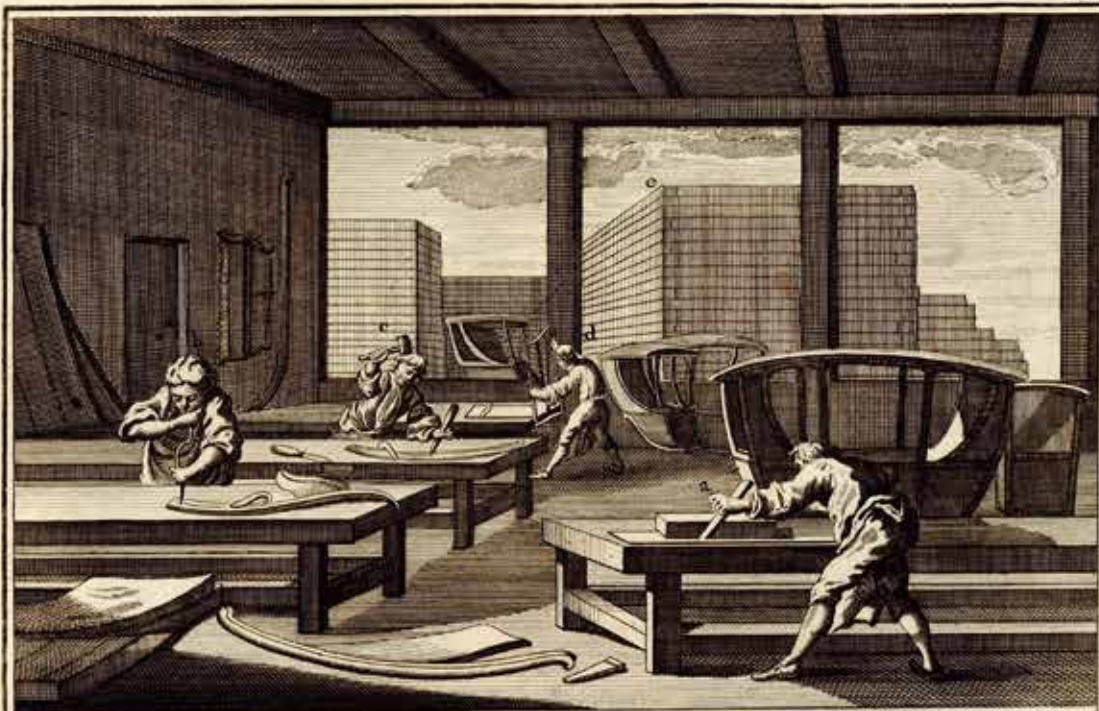


# De Gala-berline in Nederland





# De Gala-berline in Nederland

Willem te Slaa

 BOOKS



## VOORWOORD

Sinds 2011 is het koetshuis onderdeel van Museum Van Loon. Eén van de belangrijkste redenen om het koetshuis te verwerven en te restaureren is dat er nog verschillende rijtuigen, tuigen en livreen bewaard zijn gebleven van de jonkheren Van Loon. Tot de topstukken behoort een grote gala-berline, uitgevoerd in de familiekleuren goud, zwart en zilver. Vijf jaar koetshuis wordt gevierd met een primeur: het tonen van de gala-berline in samenwerking met Paleis Het Loo, Kasteel Twickel, het Koninklijke Staldepartement en Museum Nienoord.

Voor deze publicatie is uitgebreid onderzoek gedaan naar de gala-berline in Nederland. Uit dit onderzoek blijkt dat de Van Loon gala-berline waarschijnlijk één van de laatste is die in Europa is gebouwd. Maar waarom ging jonkheer Louis van Loon over tot de aanschaf van een gala-berline? De Hongaarse schrijver graaf Miklòs Bánffy geeft op die vraag wellicht een antwoord in zijn roman *Geteld, Geteld*, waarin hij hertogin Kollonich laat verzuchten:

‘In die tijd waren de meeste eigenaars van rijtuigen al overgegaan op automobielen, maar hertogin Kollonich wilde geen afscheid nemen van haar vier koetspaarden en van de prachtige rijtuigen die ze met zoveel studie en aandacht zo voorbeeldig had geoutilleerd en opgetuigd. Een mooie auto kon iedereen zomaar kopen, daar was alleen geld voor nodig, maar een perfecte équipage was alleen voor wie er verstand van had, die de traditie in huis had. En waarom zou een mens zich haasten – er was toch nergens haast bij geboden.’

Tonko Grever  
Directeur / conservator



# INHOUD

|                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------|----|
| Voorwoord .....                                                         | 5  |
| KARREN, KOETSEN EN KAROSSEN .....                                       | 6  |
| DE BERLINE .....                                                        | 13 |
| MODIEUS EN COMFORTABEL .....                                            | 16 |
| DE BERLINE IN DE BATAAFS-FRANSE TIJD .....                              | 30 |
| DE EEUW VAN HET RIJTUIG .....                                           | 36 |
| DE GALA-BERLINE IN DE 20 <sup>STE</sup> EN 21 <sup>STE</sup> EEUW ..... | 54 |
| Noten .....                                                             | 63 |
| Colofon .....                                                           | 64 |

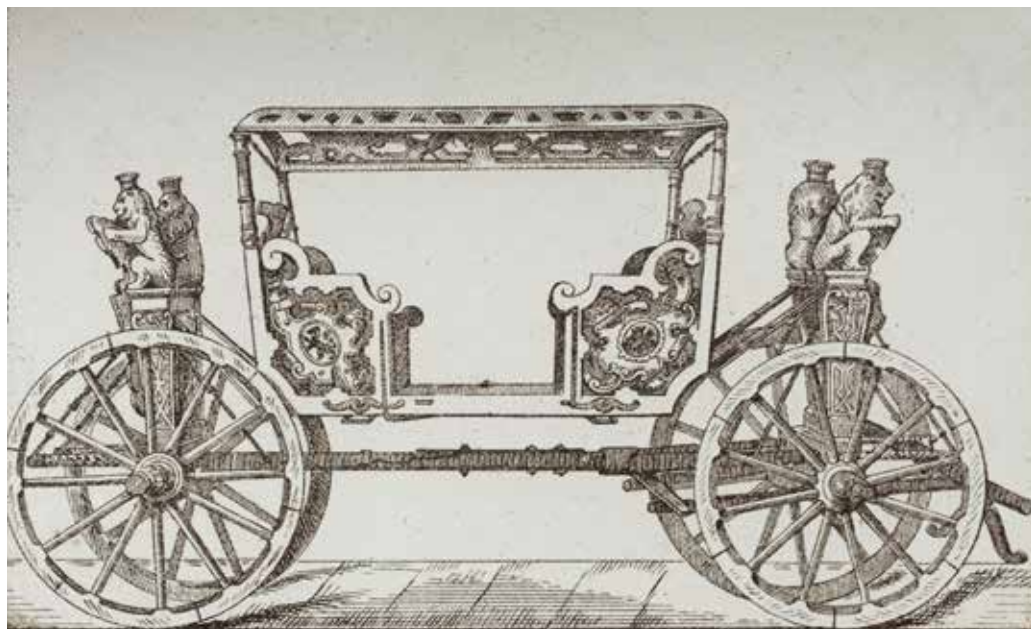
# KARREN, KOETSEN EN KAROSSEN

## Van primitieve wagen tot geveerde koets

De vervoersmiddelen die de mens heeft gebruikt zijn altijd sterk aan verandering onderhevig geweest. Paarden speelden in het vervoer over land eeuwenlang een grote rol en waren minder dan een eeuw geleden nog volop in gebruik. Hoezeer het paard verbonden is met de mobiliteit van de mensheid wordt wellicht het best geïllustreerd door het feit dat de kracht van de motoren die wij tegenwoordig gebruiken nog steeds wordt uitgedrukt in paardenkracht. In de geschiedenis van de vele wagens, karren, koetsen en zelfs treinen en auto's speelde het rijtuig van het type berline een belangrijke rol. De chichste van die berlines, gebruikt voor feestelijkheden en ceremonies, werd logischerwijs gala-berline genoemd. De geschiedenis van de berline is niet uit te leggen zonder een kleine geschiedenis van de vervoersmiddelen die eraan vooraf gingen en erop volgden. In Nederland worden nog steeds gala-berlines gebruikt.

De modieuze, comfortabele en snelle rijtuigen waarover men in de vroege 20<sup>ste</sup> eeuw beschikte vonden allen hun oorsprong in simpele houten karren. In de antieke oudheid en vroege middeleeuwen waren die karren echter verre van comfortabel of veilig. Dat had voornamelijk te maken met twee zaken. Allereerst hadden deze wagens geen vering. Dat wil zeggen, de kast (zo noemt men bij rijtuigen de ruimte waarin de passagiers zitten) zat direct vastgemaakt aan de assen van de wielen. Hierdoor werd iedere schok van de wielen direct op de inzittenden overgedragen. Dit was natuurlijk al oncomfortabel genoeg, maar het gebrek aan verharde wegen maakte het rijden extra ongemakkelijk. Om te voorkomen dat de wagens zouden breken door het schudden en hobbelen moesten ze van zware houten balken en planken gemaakt worden. Dat kwam de snelheid niet ten goede, de wagens waren log en langzaam. Het is niet verwonderlijk dat wie daartoe in staat was, ervoor koos te paard te rijden. Personenvervoer per wagen was tot diep in de middeleeuwen alleen gebruikelijk voor vrouwen, geestelijken of personen die echt niet te paard konden reizen.<sup>1</sup>

Die primitieve wagens hadden dus een goede vering nodig, opdat de passagiers minder heen en weer werden geschud. Wagenmakers uit het Hongaarse stadje Kocs zouden in de 14<sup>de</sup> eeuw voor het eerst een geveerde wagen hebben gebouwd.<sup>2</sup> De benaming *koets* zou een verbastering zijn van de naam van het plaatsje Kocs. Hoewel het een leuke anekdote is, is het onjuist. In reliëfs uit de Romeinse oudheid zijn al wagens met primitieve vormen van vering te zien. Het idee van een wagen met vering bestond dus



1 Onbekende graveur, *Zijaanzicht van een koets*, 16<sup>e</sup> eeuw, Archief Gebroeders Spijker, Stadsarchief Amsterdam

al langer en uit bronnen blijkt dat ook in de 10<sup>e</sup> eeuw geveerde wagens rondreden in Oost-Europa.<sup>3</sup> De reden dat we geveerde wagens koets noemen, kan ook zijn ontstaan vanuit het Tsjechische *kočci vutů*, wat vertaald kan worden als ‘kistenwagen’.<sup>4</sup> Het belangrijkste kenmerk van die ‘kistenwagen’, in het Nederlands dus koets genoemd, is de manier van vering. De kast werd opgehangen tussen vier staanders aan leren riemen (afbeelding 1), waardoor die heen en weer kon bungelen om schokken op te vangen.

### De Karos

Met name in Italië werd de koets enorm populair. De Italianen decoreerden de koets uitbundig en noemden het een *carrozza*, in het Nederlands noemen we het een karos. Een koets en een karos zijn wat betreft techniek en constructie dus niet verschillend. Een karos is een luxe uitgevoerde koets. Het hebben van zo’n luxe karos gold voor de Italiaanse elite als een groot statussymbool. Onder de Italiaanse elite gold het bezit van een rijk gedecoreerde karos als groot statussymbool. Het was bij uitstek geschikt als representatief vervoersmiddel. De populariteit van die karossen leidde ertoe dat de straten in Rome zo volstroonden dat koetsiers regelmatig slaags raakten om voorrang af te dwingen. Koetsiers stonden daarom al snel bekend als potige, ruwe kerels.<sup>5</sup>

In eerste instantie verspreidden de karossen zich vanuit Italië naar de rest van Zuid-Europa. In Noord-Europa waren de hertogen van Bourgondië de eersten die karossen gebruikten in hun hofhouding. Zij namen in de loop van de 16<sup>de</sup> eeuw een aantal karossen in gebruik die de elite van het



2 Jan Martenszen de Jonge, *Ontwerp voor plaat 6 van een prentreeks van de intocht van Maria de' Medici in Amsterdam*, 1638-1639, pen en penseel in grijs over zwart krijt, Rijksmuseum, Amsterdam

hof moesten vervoeren.<sup>6</sup> De grote geografische spreiding van het grondgebied dat de hertogen toebehoorde betekende dat het hof constant op reis was. Wellicht gingen zij er daarom als eersten in Noord-Europa toe over om het gebruik van karossen een rol te laten spelen binnen de hofhouding. In Duitsland reed men nog tot de 17<sup>de</sup> eeuw te paard of met simpele koetsen.<sup>7</sup>

De karos maakte in Nederland laat zijn intrede. Dat blijkt onder andere uit het feit dat Prins Maurits zich in 1618 nog liet vervoeren in een simpele open koets. Het geringe gebruik van karossen in Nederland hangt ongetwijfeld samen met het goed georganiseerde waternetwerk. Aan het begin van de 17<sup>de</sup> eeuw was vrijwel iedere stad in Holland, Utrecht, Zeeland en Friesland (de economisch en cultureel meest ontwikkelde provincies) gemakkelijk te bereiken per trekschuit. De trekschuiten vertrokken op vaste tijden en waren goedkoop, veilig en comfortabel.<sup>8</sup> Voor de welgestelde reizigers waren er jachten, die van hetzelfde netwerk gebruik maakten. Daartegenover stond dat over het gehele land slechts 23 kilometer van het totale wegnetwerk buiten de steden was verhard.<sup>9</sup> Het goed georganiseerde transport over het water zorgde er dus voor dat er aanzienlijk minder behoefte was aan het verbeteren van het vervoer over land. Zoals blijkt uit het bezit van Prins Maurits waren er in Nederland dus wel simpele koetsen, maar wanneer de luxe karos voor het eerst werd gebruikt in Nederland is niet gedocumen-

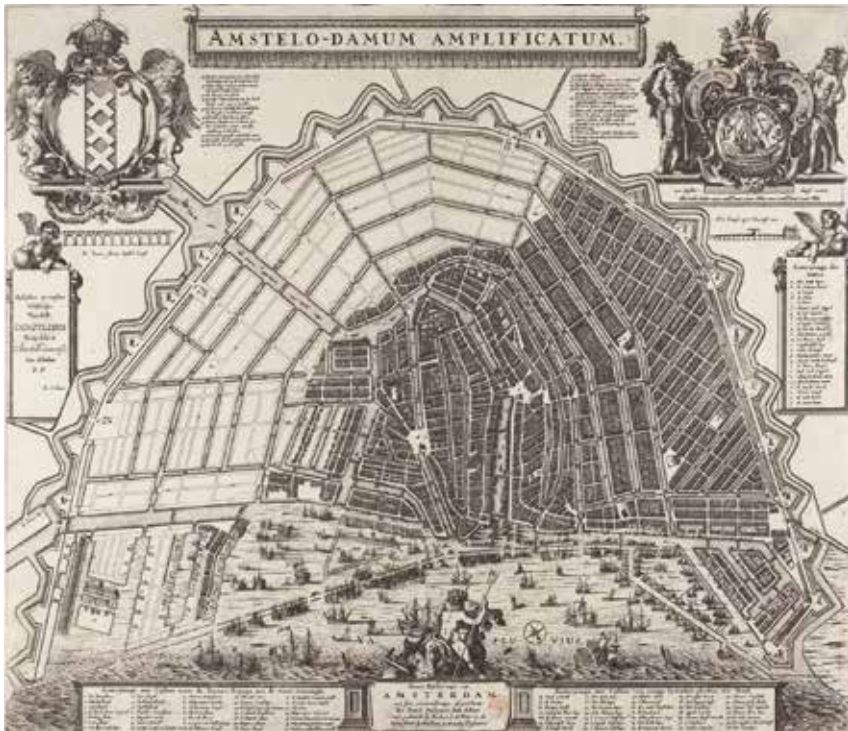


3 Thomas de Keyser en Jacob van Ruisdael, *Cornelis de Graeff met zijn familie komt aan op buitenplaats Soestdijk*, ca. 1660, olie op doek, National Gallery of Ireland, Dublin

teerd. Het staat in ieder geval vast dat in 1638 een rijk gedecoreerde karos te zien was in Amsterdam, toen de Koningin-gemalin van Frankrijk, Maria de' Medici (1575-1642), de stad bezocht. Het bezoek werd goed gedocumenteerd en verscheidene prenten en tekeningen tonen de stoet en het rijtuig (afbeelding 2).

Door de toegenomen welvaart onder de Hollandse kooplieden en regenten ontstond in het midden van de 17<sup>de</sup> eeuw de behoefte zich te meten met de elites in andere Europese steden. De koopmannen en regenten uitten hun recentelijk verworven rijkdom op allerlei manieren, waaronder het gebruik van een luxe karos. De waterwegen in Nederland maakten de karossen niet noodzakelijk als vervoersmiddel, waardoor het des te meer als statussymbool gold. Sommige families waren zelfs zo gesteld op hun rijtuig als statussymbool dat ze zich ermee lieten vereeuwigen. Zo ook de welgestelde diplomaat en koopman Adriaen Pauw (1585-1653), die in 1648 naar de vredesonderhandelingen in Münster reisde met zijn karos.<sup>10</sup> De familie De Graeff, een prominente en zeer welgestelde Amsterdamse familie, liet zelfs een familieportret maken met het rijtuig prominent in het midden van de compositie (afbeelding 3). De karos van de steenrijke bankier Frederik Rihel is zelfs vereeuwigd in een tekening van Rembrandt van omstreeks 1660.<sup>11</sup>

Al deze karossen vertonen dezelfde kenmerken, zoals de leren riemen waar-



4 A. Besnard, *Plattegrond van Amsterdam met het ontwerp van de stadsuitbreiding van Daniel Stalpaert*, 1657, gravure en ets, Rijksmuseum, Amsterdam

aan de kast hangt, met daarop een baldakijnvormig dak. Aan weerszijden van de kast zijn zitplaatsen gecreëerd. Zo'n zitplaats, met een leren bescherming voor de inzittende, wordt een hang genoemd. De populariteit van de karossen leidde ook tot de behoefte aan koetshuizen in de stad. De plotselinge vraag naar koetshuizen wordt het best geïllustreerd in de aanleg van de Amsterdamse grachten-gordel. Bij de drie delen die waren aangelegd voor 1662 was die behoefte er kennelijk nog niet. Er was geen ruimte voor koetshuizen gepland, want aan weerszijden van de grachtentuinen stonden woonhuizen. Bij de vierde, laatste uitleg van Amsterdam van 1662 werd er voor het eerst rekening gehouden met de bouw van koetshuizen. In de plattegrond van de geplande uitleg is te zien dat tussen de Keizers- en Prinsengracht een straat werd aangelegd om koetshuizen te bouwen: de Kerkstraat (afbeelding 4).

Het bezit van een rijtuig was echter nog geen gemeengoed in de eerste helft van de 17<sup>de</sup> eeuw. Zelfs de Staten-Generaal, het hoogste regerings-orgaan van de republiek, beschikten tot 1660 nog niet over een karos. De leden moesten geregeld rijtuigen lenen van rijke regenten of de stadhouderlijke familie. Prins Maurits had zich slechts in een eenvoudige koets laten vervoeren, maar zijn broer en opvolger Frederik Hendrik (1584-1647) bezat meerdere karossen, die ook regelmatig door de Staten-Generaal werden

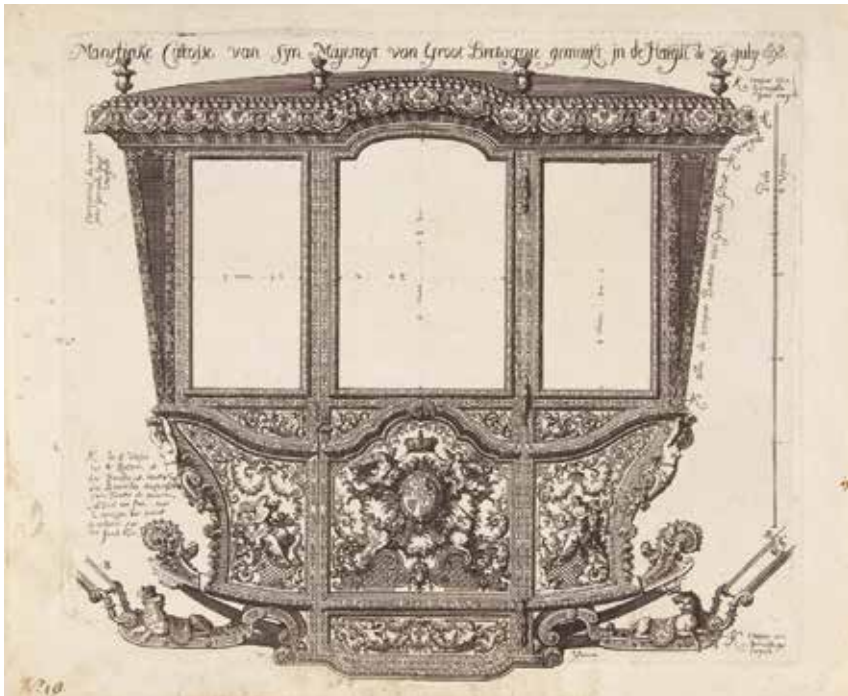


5 Adam Frans van der Meulen, *Intocht van Koning Lodewijk XIV en Koningin Marie-Thérèse in Reims op 30 juli 1667*, 1667, olie op doek, Châteaux de Versailles et Trianon, Versailles

geleend.<sup>12</sup> In 1660 besloten de Staten-Generaal toch twee karossen te laten bouwen, waarvan er één simpel zwart werd gelakt en de ander met uitvoerig houtsnijwerk en verguldsel werd versierd. Naast de eerste twee ‘Karossen van Staat’ werden eveneens livreen voor het personeel en tuigage voor de paarden besteld. Dit alles werd in rood en goud uitgevoerd, de heraldische kleuren van Holland.<sup>13</sup> Zo ontstond er een eenheid van paard, karos en personeel in dezelfde kleurstelling. In andere Europese landen was dat al veel gebruikelijker. Herhaaldelijk klaagden Nederlandse diplomaten over het feit dat ze geen toelage kregen voor zo’n compleet ensemble, omdat ze vreesden niet serieus te worden genomen door Europese collega’s die daar wel over beschikten.<sup>14</sup>

### **De karos als ceremonieel hofrijtuig**

De ceremoniële functie van karossen werd in de loop van de 17<sup>de</sup> eeuw in Europa steeds belangrijker. De grootse staat van de Franse koning Lodewijk XIV (1638-1715) lag daaraan onmiskenbaar aan ten grondslag. Aan de Europese hoven was het gebruik van rijtuigen voor de dames al langer gewoonte, evenals het gebruik bij de aankomst van ambassadeurs of andere hoogwaardigheidsbekleders, maar traditiegetrouw reed de koning te paard.



6 Daniël Marot, *Zijaanzicht van de karos voor Koning-Stadhouder Willem III*, ets, 1698, Rijksmuseum, Amsterdam

Lodewijk XIV was de eerste koning van Europa die brak met deze traditie en zich meermaals in een karos liet vervoeren tijdens officiële ceremonies.<sup>15</sup> Lodewijk XIV liet hiervoor een vergulde karos ontwerpen door hofarchitect Jean Berain (1636-1711), die gebruikt werd voor zijn kroning en later voor andere ceremonies. Het rijtuig is te zien op verscheidene schilderijen van Adam Frans van der Meulen (1632-1690)(afbeelding 5). Het ontwerp van het rijtuig werd over heel Europa verspreid door middel van een prentenreeks van Berain, waarin ontwerpen voor de panelen werden opgenomen. Andere vorsten volgden het voorbeeld van de Franse koning en lieten een vergelijkbaar karos vervaardigen.<sup>16</sup>

Koning-stadhouder Willem III (1650-1702), de belangrijkste tegenhanger van Lodewijk XIV in Europa, liet in 1688 ook een gouden karos ontwerpen door zijn hofarchitect Daniël Marot (1661-1752). Ook dit rijtuig is op verscheidene schilderijen afgebeeld en werd verspreid doormiddel van een prentreeks (afbeelding 6). Bijzonder is dat dit rijtuig nog bestaat. Het bevindt zich in het rijtuigmuseum op Arlington Court in Engeland. Het staat daar bekend als de *Gold Speaker's State Coach*, omdat het in de 19<sup>de</sup> eeuw werd gebruikt door de *Speaker of the House of Commons*, de voorzitter van het Britse Lagerhuis.

### **Voiture à brancards**

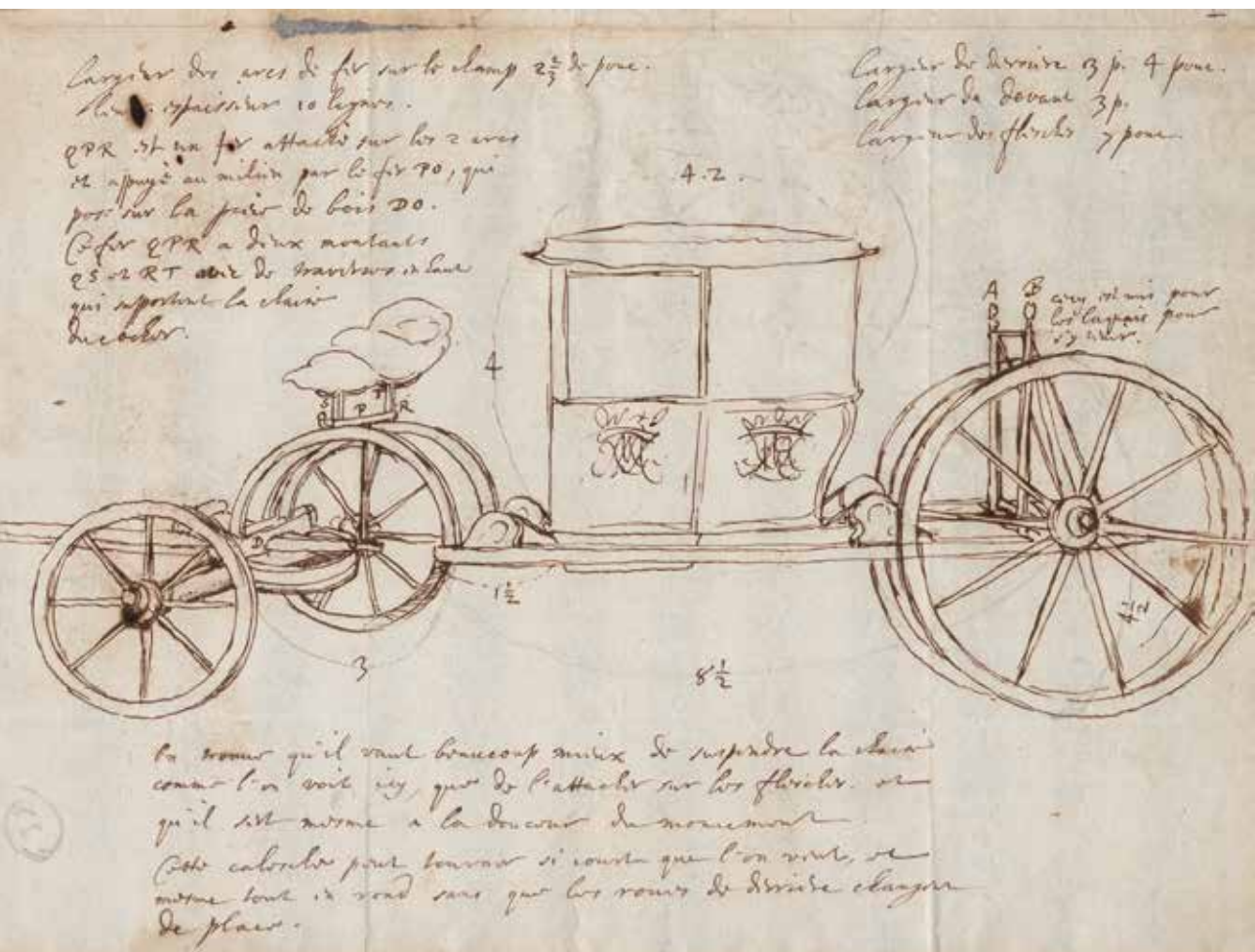
In de tweede helft van de 17<sup>de</sup> eeuw was het gebruik van rijtuigen voor allerlei ceremoniële, maar ook dagelijkse activiteiten gemeengoed geworden. De alsmat toenemende vraag naar rijtuigen leidde ertoe dat er overal in Europa werd geëxperimenteerd om het reizen aangenamer, sneller en veiliger te maken. In de tweede helft van de 17<sup>de</sup> eeuw deed zich een ontwikkeling voor die een grote vooruitgang betekende op al deze gebieden. In eerste instantie lijkt die verandering niet zo opvallend, maar het betekende een grote vooruitgang in de rijtuigbouw.

De grote verandering zat in de bouw van het onderstel van de rijtuigen. De koetsen en karossen die tot die tijd waren gebouwd hadden slechts één zware balk die beide assen in het midden van het rijtuig met elkaar verbonden. Zo'n balk, de *flèche* genaamd, moest bijzonder sterk en zwaar zijn om te voorkomen dat het rijtuig in tweeën zou breken. Door een enkele verbinding in het midden waren de koetsen en karossen gevoelig voor kantelingen. Bovendien konden de riemen waar de kast aan hing breken, waarbij de inzittenden ernstig gewond konden raken. De positie van de zware houten *flèche* in het midden betekende eveneens dat de wielen slechts in een beperkte hoek konden draaien, omdat ze snel de *flèche* konden raken.

De belangrijke innovatie van halverwege de 17<sup>de</sup> eeuw hield in dat die ene balk in het midden, de *flèche*, vervangen werd door twee lichtere balken, die hoger geplaatst werden vlak onder of vlak naast de kast. De rijtuigen van het nieuwe type leunden dus op deze twee balken of hingen er tussen. De constructie doet denken aan een brancard en werd daarom in Frankrijk ook *voiture à brancards* genoemd. Omdat het gewicht van de kast nu verdeeld werd over twee balken hoefden die minder zwaar te zijn. Dit gaf weer de mogelijkheid ze te bewerken en te voorzien van een knik aan de voorkant waar de wielen onderdoor konden draaien. Die knik wordt een 'zwanenhals' genoemd. De nieuwe constructie van deze *voitures à brancards* maakte het rijtuig stabiel, wendbaarder en comfortabeler. Het was zo'n vooruitgang ten opzichte van de oude situatie, dat het in de loop der tijd op vrijwel alle rijtuigen toepassing vond.

### **Een Berlijns rijtuig in Parijs**

Wie deze uitvinding deed, en of het überhaupt de uitvinding van één persoon was, is moeilijk vast te stellen. Het staat in ieder geval vast dat in de loop der jaren werd aangenomen dat de uitvinding uit Berlijn kwam.



7 Brief van Christiaan Huygens aan Philip Doublet met daarin een tekening van een 'nieuw soort calèche', 8 april 1667, Bijzondere Collecties Universiteit Leiden, Leiden

Rijtuigen met zo'n constructie werden daarom berlines genoemd. In de 18<sup>de</sup> eeuw werd de uitvinding herhaaldelijk toegeschreven aan ingenieur en architect Phillipe de Chiese (1629-1679), die werkzaam was in Berlijn aan het hof van keurvorst Frederik Willem I (1620-1688). Voor zijn werkzaamheden maakte De Chiese in 1662 een reis van Berlijn naar Parijs. Voor deze lange reis zou hij een nieuw type rijtuig hebben ontwikkeld om de lange tocht veilig en enigszins comfortabel af te leggen. In Parijs zou men voor het eerst een berline hebben gezien en vernoemde men het naar de plaats van oorsprong.<sup>17</sup> Francois Alexandre Pierre Gersault (1691-1778), een vooraanstaand lid van de Académie des Sciences in Parijs schreef over de herkomst van de berline in 1756 in zijn *Traité des Voitures*. Het rijtuigtype berline wordt ook uitvoerig behandeld in de encyclopedie van Diderot en d'Alem-

bert, die werd samengesteld tussen 1751 en 1772. Ook is de uitvinding van de berline terug te vinden in *L'art du menuisier*, een enorme reeks publicaties over alle vormen en gebruiken van houtbewerking, die tussen 1769 en 1774 werd geschreven door Andre Roubo (1739-1791).

De ontstaansgeschiedenis van het rijtuig is dus opgenomen in belangrijke 18<sup>de</sup> eeuwse literatuur over het onderwerp. Ook in meer recente literatuur werd het overgenomen, maar de waarheid van het verhaal valt te betwisten. Het is namelijk maar zeer de vraag in hoeverre de auteurs van bovengenoemde teksten zich op feiten beroepen. Alle drie de auteurs schreven hun beroemde publicaties kort na elkaar en waren ongetwijfeld op de hoogte van elkaars werk. Het lijkt waarschijnlijker dat het verhaal herhaaldelijk werd overgenomen. De oudste van de teksten werd bovendien in 1751 gepubliceerd. Dat is 89 jaar na het veronderstelde jaar waarin De Chiese de berline zou hebben geïntroduceerd.

In een brief uit 1667 beschrijft Christiaan Huygens (1629-1695), een bekend Nederlands wetenschapper, woonachtig in Parijs, een rijtuig dat hij in Parijs zag. Het rijtuig viel hem op door de dubbele bomen met zwanenhals en een nieuw soort vering. In de brief voegde hij een tekening bij, die duidelijk een rijtuig toont dat alle kenmerken heeft van het nieuwe berline rijtuig. (afbeelding 7). Uit zijn briefwisselingen blijkt dat Huygens bijzonder geïnteresseerd was in rijtuigtechniek en dat hij met verschillende bekenden technische vernieuwingen op dat vlak uitwisselde. Zou hij het rijtuig niet eerder hebben gezien en daarover hebben geschreven als het echt in 1662 uit Berlijn in Parijs aankwam? Huygens zelf noemde het rijtuig bovendien 'een nieuw soort calèche' en niet berline, wat suggereert dat het nieuwe rijtuigtype evenals de benaming berline in 1667 niet wijdverspreid was.<sup>18</sup>

## COLOFON

Deze uitgave verscheen ter gelegenheid van  
het nationale samenwerkingsproject

### De Gala-berline in Nederland

Met de gelijknamige tentoonstelling in Museum Van Loon  
van 14 oktober 2016 tot 16 januari 2017

Afbeelding voorzijde: *Gala-berline van Louis van Loon*, fabricaat  
Schutter & Van Bakel (?), Amsterdam, ca. 1902, collectie Stichting  
Paard & Karos, Leek, fotografie: Borg en Rijtuigmuseum Nienoord, Leek  
Afbeelding bij inhoudsopgave: Galalamp, detail van Gala-berline van  
Louis van Loon, fotografie: N.W. Conijn  
Afbeelding bij voorwoord: detail van nr. 15, p. 27  
Afbeelding achterzijde: nr. 49, p. 62

Uitgave WBOOKS, Zwolle  
in samenwerking met Museum Van Loon

Auteur: Willem te Slaa  
Redactie: Tonko Grever, Willem te Slaa  
Grafisch ontwerp: Maarten Evenhuis

Fotografische verantwoording:  
Museum Van Loon, met uitzondering van nrs.:  
Amsterdam, Rijksmuseum: 2, 4, 6, 12, 13, 34, 35, 42  
Amsterdam, Stadsarchief Amsterdam: 1, 36, 37, 38, 39, 41  
Arnhem, Nationaal Openluchtmuseum: 14  
Delden, Kasteel Twickel: 29, 30  
Den Haag, Haags Gemeentearchief: 15  
Den Haag, Koninklijke Verzamelingen: 25, 26, 40, 48, 49  
Dublin, National Gallery of Ireland: 3  
Florence, SCALA Archive: 8  
Leek, Borg en Rijtuigmuseum Nienoord: 16, 17, 18, 19, 21, 27, 31  
Leiden, Bijzondere Collecties Universiteit Leiden: 7  
M. Broekhuis: 33  
Parijs, Bibliothèque Nationale de France: 9, 10  
Rotterdam, Atlas van Stolk: 22  
Versailles, Châteaux de Versailles et Trianon: 5  
Wenen, Kunsthistorisches Museum: 24  
Privécollecties: 20, 23, 28, 43

© 2016 WBOOKS / Museum Van Loon

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd,  
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.

ISBN 978 94625 8160 9  
NUR 698, 680



**Museum Van Loon**

Keizersgracht 672  
1017 ET Amsterdam  
tel +31(0)20.6245255  
[www.museumvanloon.nl](http://www.museumvanloon.nl)

Deze publicatie en tentoonstelling  
werden mede mogelijk gemaakt door:  
Vrienden en donateurs van  
Museum Van Loon  
en



**VSbfonds,**  
iedereen doet mee



RIJDSCHAP VAN OVERIJSEL

**Stichting  
Daendels**



**Gilles  
Hondius  
Foundation**

Met dank aan:  
N.W. Conijn; Kasteel Twickel /  
R. Bloemendal, A. Brunt; Borg en  
Rijtuigmuseum Nienoord /  
G. Pruiksma, J. Zijlstra; Koninklijke  
Verzamelingen /  
L. Smeets, Koninklijk Staldepartement /  
B. Wassenaar; Paleis Het Loo /  
M. van Maarseveen,  
N. Coppes,  
M. Berendsen;  
A.M. Epker,  
C. Leonhardt;  
M. Broekhuis

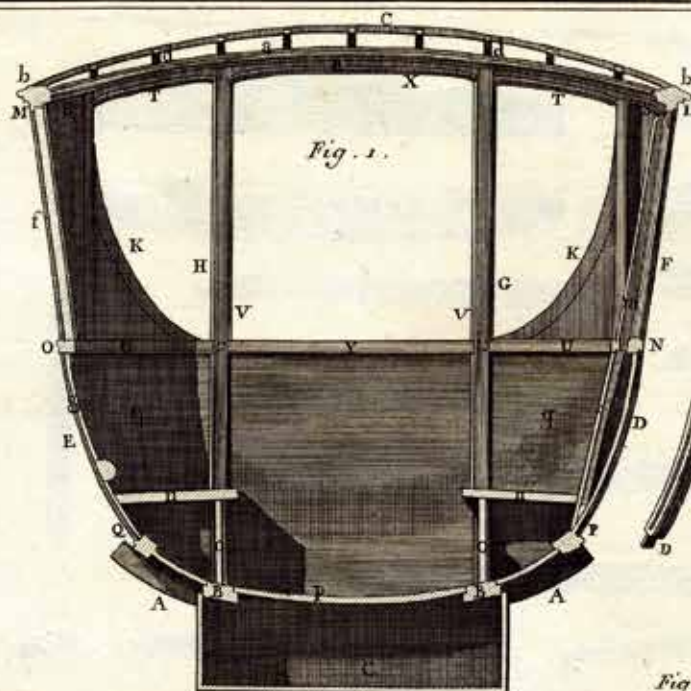


Fig. 4. Fig. 5. Fig. 6. Fig. 7.

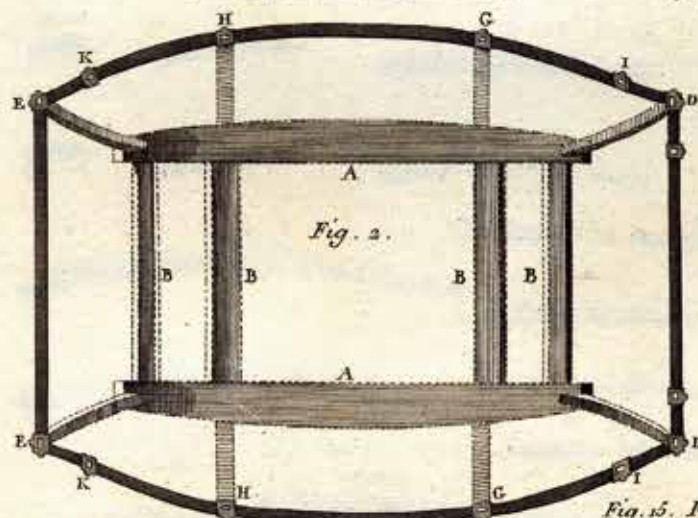
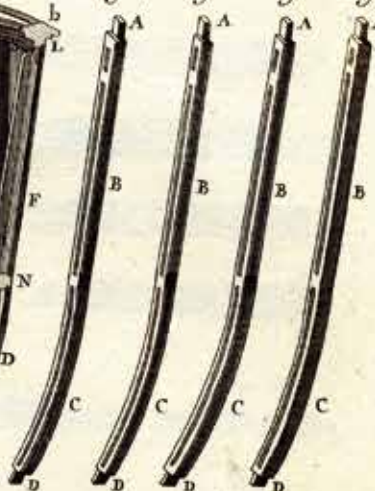


Fig. 10. Fig. 9. Fig. 8.

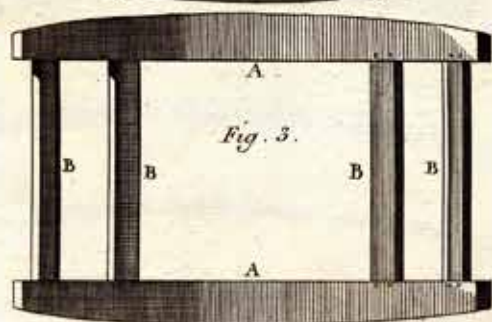
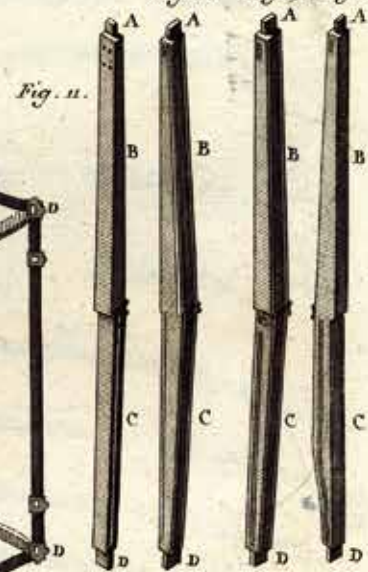
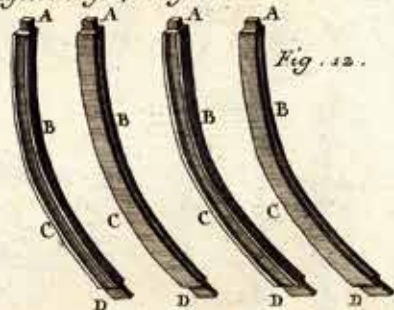


Fig. 15. Fig. 14. Fig. 13.



1 2 3 4 5 6 Pieds.

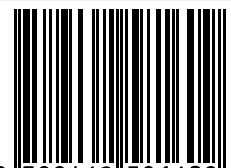


Een van de gala-berlines van het Koninklijk Staldepartement voor Paleis Noordeinde tijdens het aanbieden van de geloofsbriefen, fotografie M. Schuth 2016, Koninklijke Verzamelingen, Den Haag

De bekendste gala-berline in Nederland is ongetwijfeld de Gouden Koets, die ieder jaar op Prinsjesdag wordt gebruikt. Minder dan een eeuw geleden reden er vele verschillende soorten rijtuigen rond. De gala-berline was bij uitstek het rijtuig voor staatsaangelegenheden en gala's. Dit type rijtuig werd waarschijnlijk voor het eerst in Parijs gezien door Christiaan Huygens in 1667. Het zou gemaakt zijn voor een reis van Berlijn naar Parijs, vandaar de naam berline. In de 18<sup>de</sup> eeuw raakte de berline ook in Nederland in de mode. Belangrijke families presenteerden zich in de openbare ruimte grotendeels door middel van het juiste type rijtuig in de laatste mode. In de 19<sup>de</sup> eeuw beschouwde men de berline als een van de oudst bekende rijtuigtypen, waardoor het de status kreeg van uiterst chique rijtuig dat men alleen gebruikte voor gala-gelegenheden. Zo ontstond de benaming gala-berline.

In de eerste publicatie gewijd aan de gala-berline in Nederland wordt de geschiedenis verteld van dit bijzondere rijtuigtype van de 17<sup>de</sup> eeuw tot de dag van vandaag. Het werpt een blik op het ontstaan, het gebruik en de ontwikkeling van de gala-berline in Nederland.

Museum Van Loon



9 789462 581609

WWW.WBOOKS.COM