J. Terwen-De Loos

De gouden koets van de Sultan

In: Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde 123 (1967), no: 3, Leiden, 366-372

This PDF-file was downloaded from <http://www.kitlv-journals.nl>

DE GOUDEN KOETS VAN DE SULTAN

E nige jaren geleden dook plotseling in de kunsthandel een schilderij op, uitgevoerd in olieverf op doek, met de voorstelling van een met acht paarden bespannen staatsiecoupé op een warme weg in een tropisch landschap¹ (Pl. 1). Het schilderij was ongesigneerd, maar op de cartouche op de vergulde — oorspronkelijke — lijst stond te lezen: „Sultan de Djockdjokarta, voiture d'apparat, H. L. Hermans La Haye”. Vanwege de voorstelling en de naam op de cartouche werd het stuk aangekocht door het Nationaal Rijtuigmuseum „Nienoord” te Leek bij Groningen.

De naam op de cartouche is van een beroemde Haagse rijtuigenfabriek, die gewerkt heeft van ca. 1840 tot 1928 en veel vorstelijke opdrachten heeft uitgevoerd.² Daarbij waren ook staatsierijtuigen voor de vorsten op Java, waarvan wij er een op het schilderij kunnen zien. Johan Gram, een Haags journalist beschreef in zijn „'s-Gravenhage in onzen tijd” het bedrijf van de firma Hermans en Co. en vermeldt dat de Directie in haar spreekkamer schilderijen van rijtuigen had. Daar hingen afbeeldingen van rijtuigen voor „den keizer van Solo in 1862, den Sultan van Djok-djokarta 1867, den Mikado van Japan en tal van prins en grooten der aarde”. Deze afbeeldingen hadden klaarblijkelijk dezelfde functie als de „portretten” van schepen bij reders en scheepvaartmaatschappijen, als representatie en als decoratie van het kantoor. Ik herinner maar aan de aardige „spinnetjes”, de schilderijen en aquarellen van zeilschepen van de Amsterdammer Jacob Spin (1806—1875).

Door het opschrift op de lijst lijkt het voor de hand te liggen, dat het onlangs teruggevonden schilderij een afbeelding van het gala-rijtuig van de Sultan moet zijn, dat volgens Gram van 1867 zou dateren. Dit jaartal echter is niet geheel juist, want een artikel in het

¹ Gepubliceerd in *Het Vaderland, Weekjournaal* 1 mei 1965 bij het artikel van W. A. Braasem „Nationaal Rijtuigmuseum in Groningse Borg”.

² H. B. Vos, *Rijtuigen*, Bussum 1961, bl. 36. J. de Loos-Haaxman, „Een huis aan de Fluwelen Burgwal”, *Jaarboekje Ver. „Die Haghe”*, 1958, bl. 98—100. J. Gram, *'s-Gravenhage in onzen tijd*, Den Haag 1893, bl. 92—93.

Dagblad van Zuidholland en 's-Gravenhage van 10/11 October 1869 vermeldt dat het rijtuig pas gereed was gekomen en „na eenige dagen voor het publiek ter bezigtiging te zijn gesteld, naar Indië zal verzonden worden, om daar den luister te verhoogen van het Hof van den Sultan van Djocjocarta”.³ Wat verderop in het artikeltje vermeldt de schrijver dat de rijtuigfabrikant tien jaar geleden een geheel ander staatsierijtuig voor „den buurman des Sultans van Djocjo, den Sultan van Solo had vervaardigd”.

Nu was één der directeuren van de firma Hermans en Co. een zekere Andries Jacob Haaxman, geboren te Delft in 1819 en overleden te 's-Gravenhage in 1896. Hij had een broer, Pieter Alardus, geboren, getogen en gestorven te Delft (1814—1891).⁴ Hij was schilder van beroep en al is het schilderij van Sultans' staatsierijtuig niet gesig-neerd, toch zal het deze Pieter Alardus zijn geweest, die het voor zijn broer schilderde. Ook de stijl en de schilderwijze wettigen deze toeschrijving. Bovendien wordt in familiebezit nog een schets in waterverf van een steigerend paard met zijn oppasser bewaard.

Pieter Alardus had het vak geleerd bij Cornelis Ouboter van der Grient en Cornelis Kruseman.⁵ Evenals de laatste schilderde hij portret, genre en historie, maar in tegenstelling tot zijn leermeester is hij noch beroemd, noch bemiddeld geworden. Terwijl Kruseman in zijn leven twee maal enige jaren in Italië heeft kunnen werken en bovendien opdrachten voor Koning Willem II uitvoerde, ten gevolge waarvan hij zelfs begiftigd werd met de Orde van de Eikekroon, was

³ Ik hoopte dat het archief van Hermans & Co. misschien bewaard zou zijn in het Nederlands Economisch Archief te 's-Gravenhage, maar toen dat niet het geval bleek te zijn deed ik verder navraag in het Rijksarchief in Den Haag, of er misschien iets bekend was omtrent geschenken in de vorm van rijtuigen van het Koninklijk Huis of de Regering aan de Sultan van Djocja. De Rijksarchivaris Mr. A. E. M. Ribberink, die zo vriendelijk was deze kwestie voor mij uit te zoeken en aan wie ik hiervoor grote dank verschuldigd ben, schreef mij, dat er geen aanwijzingen waren te vinden, die duiden op een koninklijke en/of regeringsopdracht voor het rijtuig. Er was geen correspondentie aangetroffen hierover, noch in de archieven van het Kabinet des Konings, noch in die van het Ministerie van Koloniën of het Koninklijk Huisarchief (Brief D no. 258, d.d. 9 augustus 1966). Maar de heer Ribberink vond wel het artikel in het Dagblad van Zuidholland en 's-Gravenhage, waardoor rijtuig en schilderij precies gedateerd kunnen worden.

⁴ Het jaartal, dat Scheen opgeeft is foutief. Zie de verbetering in J. de Loos—Haaxman, „Delftse Burgers”, *De Nederlandsche Leeuw* 1958, bl. 35, nt.; P. A. Scheen, *Honderd jaren Nederlandsche schilder- en teekenkunst. De Romantiek met voor- en natijid (1750—1850)*, Den Haag 1946.

⁵ Over deze schilder en zijn levensloop: J. Knoef, *Van Romantiek tot Realisme*, Den Haag 1947, bl. 13—40.

onze Pieter Alardus een thuiszitter. Nooit kwam hij het land uit en zijn leven lang zwoegde hij voor zijn grote gezin in de schaduw van het Oude Delft en Kruseman's Eikekroon. Dat Haaxman steeds een epigoon van Kruseman is gebleven, is duidelijk te zien aan zijn portretten, waarvan er enige in de familie bewaard worden; de opbouw er van, de mise-en-page, de voorkeur voor het kniestuk, de houding van het sujet, alles herinnert aan Kruseman.

Geïnspireerd door de Belgische kwestie van 1830, schilderde Kruseman voor de Kroonprins, de latere Koning Willem II, een groot tafereel van de Slag bij Boutersum. Hierin probeerde hij, de schildertrant van zijn tijd volgend, een zekere dynamiek uit te drukken van woest, daverend strijdgewoel, te midden waarvan de Prins van Oranje onwrikbaar staat en met een breed en pathetisch armgebaar zijn mannen aanspoort. Naast hem steigert, sierlijk als een Lippizaner, een wit strijdros. Dit soort dynamiek en pathetiek is bij zijn leerling geheel verzwakt tot wat druk gedoe, of hij er zelf niet meer in geloofde. Toch doen de paarden voor de koets van de Sultan denken aan dat witte paard van Kruseman, zoals ze daar met hun achten trappelen en steigeren, in bedwang gehouden door paardenjongens op blote voeten. Van zo'n paard met zijn begeleider is zoals gezegd een studie in waterverf in familiebezit bewaard gebleven (Pl. 2).⁶ Op het schilderij is de groep een levendig decoratief element geworden, al zou de toestand in werkelijkheid zeker tot brokken hebben geleid.

Wat de rest van het stuk betreft, men ziet de staatsiecoupé in zijn geheel en van op zij, zoals het de bedoeling was van de directeur van de rijtuigfabriek, als een vorstelijk vehikel met beschilderde panelen en op het dak „de schoon gebeeldhouwde draken, aan de vier hoeken boven de koets, wier grillige staarten zich vereenigen en tot steunpunt dienen van een rood fluweelen kussen met schepter en kroon”.⁷

De schilder noch zijn broer waren ooit in Indië geweest. Pieter Alardus kende het landschap dus niet van eigen aanschouwing, maar dat was toch geen beletsel om achter de koets een Indisch landschap te schilderen. In de tijd dat het schilderij tot stand kwam verscheen in afleveringen een groot plaatwerk van vierentwintig chromolithografieën, „De Indische Archipel” genaamd. De litho's waren getrouwe reproducties van schilderijen van schilders, die wel in Indië hadden

⁶ Collectie Mevrouw J. de Loos—Haaxman te Leiden. Het schilderij van de Slag bij Boutersum bevindt zich nog in koninklijk bezit, terwijl het Rijksmuseum te Amsterdam de ontwerpschets heeft, afgebeeld bij Knoef, a.w.

⁷ *Dagblad van Zuidholland en 's-Gravenhage*, 10/11 october 1869.

geschilderd en getekend. Aan de litho naar Lebret's „De Javasche karbouw” (no. 24)⁸ kan Pieter Alardus het détail links op zijn schilderij met het huisje onder de scheve klapperbomen hebben ontleend. Het verschiet en de repoussoirs op de voorgrond van ruige planten zijn niet specifiek Indisch, evenmin als de stoeiende hondjes.

Na de voltooiing is de staatsiecoupé in 1869 naar Djocja vervoerd om er vijfenzeventig jaar lang de kratonfeesten luister bij te zetten. Te Djocja kreeg het rijtuig de naam van Kjahi Garuḍajaksa, Garuḍa misschien door de fabeldieren op het dak, die vleugels hebben en daardoor gezien kunnen worden als vogels, waarbij men tegelijkertijd denkt aan Garuḍa, de heilige vogel, rijdier van Visnu. De koets werd ook de „Gouden Koets” genoemd, blijkbaar in navolging van de Gouden Koets van Koningin Wilhelmina, die zij bij haar inhuldiging ten geschenke kreeg van de burgerij van Amsterdam.

Nadat de conservator van het Rijtuigmuseum het schilderij had verworven, schreef hij naar Djocja om te vernemen of de koets nog bestond. Het antwoord op deze brief kwam van niemand minder dan Bendoro Pangéran Hario Poeroebojo, Hoofd van het Kantoor voor Inlichtingen van de Kraton Jogjakarta. De Pangéran gaf al vóór de oorlog gedetailleerde beschrijvingen van kratonfeesten en ook nu schreef hij uitvoerig en nauwkeurig over de functie van het staatsierijtuig aan het Djocjase Hof.⁹ Laten wij Pangéran Poeroebojo zelf aan het woord:

Vroeger deed de koets de volgende diensten:

1. op Koninginnedag, wanneer de Sultan in volle statie naar het Gouverneurs-huis reed ter bijwoning van de officiële receptie ter ere van H.M.'s verjaardag;
2. op de dag na zijn verheffing tot Sultan, wanneer Z.H. er een rondrit in maakte om de „Kraton-bètèng” (de z.g. „Kirab”)¹⁰ (Pl. 3);
3. op de huwelijksdag van een prinses van de Jogjase Kraton met de Soesoehoenan van Soerakarta, wanneer de bruid in volle statie ermee van de

⁸ *De Indische Archipel*, taferelen uit de Natuur en het Volksleven in Indië naar teekeningen en schilderijen van de heeren C. Deeleman, J. D. van Herwerden, F. Lebret, M. Rochussen, A. Salm, Raden Saleh, Jhr. L. H. W. M. de Stuers, enz. Chromolithographie van C. W. Mieling, 's-Gravenhage, 1865. Lebret's „Javasche Karbouw” is afgebeeld in P. H. Pott, *Naar wijder horizon*, Den Haag 1962, bl. 122.

⁹ Brief van 17 juni 1965. Voor hun toestemming deze waardevolle inlichtingen over te nemen, ben ik Pangéran Poeroebojo en de heer Vos zeer dankbaar.

¹⁰ Kraton-bètèng = ommuurd kratongebied. Kirab = optocht; plechtige omme-gang. Opgemerkt dient te worden, dat in de loop der jaren de „flèche”, houten verbinding onder langs de wagen van bok naar achterkant, verdwenen is.

- Kraton naar het station reed voor haar reis naar Soerakarta;
4. op de bezoekdagen van de G.G. van Ned. Indië aan Jogjakarta, en wel:
 - a. wanneer de Sultan ermee naar het station reed om Z.E. af te halen;
 - b. voor het officiële bezoek van de Sultan aan de G.G. (des middags);
 - c. voor het officiële bezoek van de G.G. aan Z.H. (de volgende ochtend);
 - d. voor het bezoek van de G.G. aan de Kraton ter bijwoning van de receptie te zijner ere (des avonds);
 5. voor het bezoek van hoge gasten aan de Kraton, die in rang gelijk waren aan de G.G., zoals ministers, G.G.'s van andere koloniën, ambassadeurs, zowel Nederlandse als buitenlandse.

Sinds de Japanse bezetting tot nu toe heeft de koets geen dienst meer gedaan. Alleen op de vijfjaarlijkse jaarmarkten van de Kotapradja (gemeente) Jogjakarta wordt de koets tentoongesteld in een speciaal daarvoor gebouwde loods.

Wanneer de koets gebruikt werd door de Sultan of de G.G., werd hij door acht paarden getrokken; in de andere gevallen door zes.

De koets wordt genoemd „Kjahi Garudajaksa”; de naam met „Kjahi” duidt aan, dat de koets tot een der voornaamste Kratonpoesaka's behoort. De bevolking beschouwt de koets als heilig, waaruit een magische kracht straalt. Vandaar dat het water, na de jaarlijkse rituele wassing van de koets, door de mensen gretig wordt opgedronken, overtuigd, dat zij het komende jaar gevrijwaard zullen zijn van ziekten. Als er heel veel mensen komen, wordt er als het ware om het water gevochten.

De Pangéran was zo vriendelijk in de Kratonboeken nog nader voor mij te laten nagaan of de staatsiecoupé een geschenk was geweest van de Nederlandse regering of een bestelling door het Djocjase Hof en hierover schreef hij mij in zijn brief van 26 september:

Er bestaan in de Kraton te Jogjakarta twee gouden koetsen, n.l. de „Njahi Djimat” en de „Kjahi Garudajaksa”. De eerstgenoemde is een geschenk geweest van het Engelse Tussenbestuur aan Sultan Hamangkoe Boewana III en dus van Engels maaksel. Deze koets kreeg de naam van „Njahi Djimat”, omdat aan de voorkant van de bok een beeld is aangebracht van een vrouw. Deze koets nu is door haar hogere ouderdom van hoger rang en aanzien dan de „Kjahi Garudajaksa”. In Kratonkringen en ook wel daarbuiten, voor insiders in elk geval, geldt de „Njahi Djimat” als zeer „anker” te zijn, gevaarlijk voor hen die in haar nabijheid niet genoeg ernst en eerbied aan de dag leggen. Bij deze koets wordt iedere avond voor de Vrijdag, maar vooral iedere avond voor de Dinsdag-Kliwon zeer druk offers gebracht, in meerdere mate dan bij de „Kjahi Garudajaksa”. Om het water na de jaarlijkse reiniging worden als het ware veldslagen geleverd.¹¹

Blijkbaar is de „Njahi Djimat” niet zo volmaakt afgewerkt, want na verloop van enige jaren bleek zij reeds zo bouwvallig te zijn dat het gevaarlijk was erin te rijden. En zeer waarschijnlijk om deze reden heeft Sultan Hamangkoe Boewana VI indertijd een nieuwe koets in Nederland besteld, de „Kjahi Garudajaksa”.

Weliswaar zijn er uit de laatste zestig jaar van zijn plechtig gebruik foto's van de koets gemaakt, maar wij bezitten een beter en vollediger document in een ongeveer zevenentwintig meter lange tekening, waar-

¹¹ Nadat dit artikel was gezet ontving ik door vriendelijke bemiddeling van B. P. H. Poeroebojo twee foto's van de koets „Njahi Djimat”, die hier als Pl. 5 en 6 worden afgedrukt.

op de optocht met Sultans' gehele hofhouding en alle corpsen lijfwacht te zien is. Het is de tekening, door de kratonambtenaar R. B. Djajeng Soedhirdja vervaardigd in 1904.¹² Alweer door Pangéran Poeroebojo weten wij dat R. B. Djajeng Soedhirdja leefde van 1868 tot 1922, een achterkleinzoon was van Sultan Hamangkoe Boewana IV, „abdidalem” (kraton-ambtenaar) was en later werd gepromoveerd van de rang „bekel” tot die van „panèwoe” onder de naam van Raden Panèwoe Kartawiraga. Hij volgde cursussen in tekenen, fotograferen en bouwkunde en bouwde verscheidene kraton- en kepatihangebouwen te Djocja. Hij was de rechterhand van R. M. Djajadipoera, een bekende Javaanse kunstenaar. Onder de groepen van figuren zette de tekenaar onderschriften in het Maleis en misschien mogen we hieruit opmaken, dat hij de tekening heeft gemaakt voor een Europeaan, die gefascineerd naar de lange stoet heeft gekeken. Een kleine aanwijzing in die richting geeft de herkomst: aankoop in 1958 van een Europeaan uit Midden-Java.

Het belangrijkste gedeelte van de tekening is de Gouden Koets. Deze wordt voorafgegaan door tientallen groepen van regenten, ambtenaren, bedienden, corpsen pradžoerit enz., maar ook door de Kroonprins, die tezamen met de Nederlandse secretaris gezeten is in een mooie berline; de secretaris is duidelijk te zien, maar de Kroonprins in het geheel niet, ongetwijfeld omdat het niet passend is iemand van zo hoge rang af te beelden. Heel precies zijn van alle figuren de costuums, livrees en tenues getekend; men kan loeriks, batiks en tjindé's uitstekend onderscheiden. Het geheel is een nuchter zakelijke

¹² In het Koninklijk Instituut voor Taal-, Land- en Volkenkunde te Leiden, aangekocht in 1958 door Dr. A. N. J. Th. à Th. van der Hoop, die er mij op opmerkzaam maakte. Tekening op papier, met inkt en waterverf, hoog 25,5 cm, lang ca. 27 m. Het opschrift luidt: *Gambar djikaloe Sri Padoeka Kandjeng Sulthan Djoekjakarta Mijos di Residentnan tanggal 1 januari dan 31 augustus. Terbikin olih Bekel poenakawan Midjil di kraton Djoekjakarta (w-g.) R. B. Djajeng Soedhirdja 5-10-1904.* Links handtekening in Javaans schrift. Om het opschrift is een sierend lijntje met krullen in Art-Nouveau-stijl getrokken. Vertaling van het opschrift: Afbeelding, wanneer Z.M. de Sultan van Djocjakarta uitrijdt naar het Residentshuis op 1 januari en 31 augustus. Vervaardigd door de kratonambtenaar R. B. Djajeng Soedhirdja.

Toch staat deze tekening van rijtuigen in een optocht in de Javaanse kunst niet geheel alleen; in de batikkunst is het thema van het staatsierijtuig met vierspan bekend op grote gebatikte doeken (ca. 1 m breed en meer dan 2.50 m lang), die, omdat ze meestal omlijst zijn met een rand van bloemen, zeker geen kledingstukken zijn, maar functioneren als wandversiering b.v., of om een deel van een vertrek af te scherm.

weergave van zo'n optocht, zonder enige mooidoenerij. De paarden lopen doodbedaard mee, geleid door paardenjongens, plechtig en formeel, zonder enige gedachte aan uit de band springen.

Kjahi Garudajaksa vervoert zijn vorst afgemeten en deftig, zoals het behoort (Pl. 4). Het rijtuig wordt omstuwed door gevolg, zodat alleen de bok, bekroning, pajong en ramen met de figuur binnenin goed te zien zijn. Van de personen in het rijtuig is slechts de assistent-resident zichtbaar en de Sultan te denken achter de vensterspijl, lijfelijk onzichtbaar, alweer uit eerbied en beleefdheid. De tekening die thans, ingelijst, de gang van de nieuwe behuizing van het Koninklijk Instituut te Leiden opluistert, is inderdaad een historisch document en het is zeer te betreuren, dat het gebruikte papier zo slecht is, zodat het nu al broos en zwak is.

Merkwaardig is de coïncidentie, die binnen een tijdsverloop van enige jaren de twee afbeeldingen van hetzelfde thema te voorschijn deed komen: Haaxman's schilderij, bij wijze van portret ontstaan, uit behoefte aan reclame van een bedrijf, geheel volgens de mode en smaak van een schildersschool in een provincie van Europa; de Javaanse tekening, weergevend wat een consciëntieuze observator zag, een vorstelijke plechtigheid, waarvan de koets een belangrijk onderdeel was, uitgevoerd zonder enige opsmuk, als een nuchter relaas hoe alles geweest is en moest zijn. Wij prijzen ons gelukkig dat we ook deze kant van de zaak nog kunnen aanschouwen.

J. TERWEN—DE LOOS

Augustus 1966—juni 1967.