

DE WERELD VAN DE REISKLOK

De aanleiding.

In mijn jonge jaren mocht ik met mijn oom, die horloge- en klokkenmaker was, mee op zijn motor naar markten waar hij zijn spullen verkocht en reparaties aannam. Als er dan eens wat gerepareerd moest worden dan mocht ik mij soms wagen aan het opknappen van wekkers.

Sindsdien werd ik geboeid door het "mechanische uurwerk" in al zijn facetten.

Toen ik trouwde en we rekende op een mooi huwelijksgevenk werd de keuze: een mooie antieke Engelse lantaarnklok uit ongeveer 1780. Eenmaal in het bezit van dit fraaie exemplaar werd de belangstelling voor antieke klokken versterkt en schaften we een paar bekende wandklokken aan uit de belangrijkste productielanden, dus de Friese stoelklok, een Comtoise en een Schwartzwalder. Zo kom je van likken tot eten en kwamen er nog een paar tafelklokken in huis.

Gelijktijdig in deze periode vond ik het nodig zelf klokken te kunnen repareren en kwam zodoende in het vangnet van Emil Eijkelkamp terecht; volgde zijn beginners- en gevorderdencursus en daarna zijn clinics.

Zo langzamerhand begon mijn vrouw wat te sputteren dat het huis wel wat vol kwam te staan met al die klokken. En ja, dan krab je jezelf eens achter de oren en moet toegeven dat zij wel een punt had. Nu wilde het toeval dat we in onze verzameling ook een fraai klein reisklokje hadden aangeschaft waar zij verliefd op was, omdat het zulke mooi emaille afbeeldingen had van een vogeltje, een vlinder en een vaas met bloemen. In één woord gezegd een juweeltje. Voor mij aanleiding haar voor te stellen mijn belangstelling voor antieke klokken te beperken tot de reisklok.

Ze waren klein, mooi en kenden een grote verscheidenheid en ...namen weinig ruimte in. Een paar schappen vrijmaken in onze hobby- studeerkamer was voldoende om me te gaan specialiseren in "reisklokken". En zo is het gekomen!

De reisklok... een wereld apart.

Om te voorkomen dat ik in het wilde weg wat reisklokjes ging aanschaffen ben ik me eerst gaan verdiepen in literatuur over dit onderwerp. Dan blijkt internet een geweldig fenomeen te zijn om daarachter te komen. Om kort te zijn heb ik twee naslagwerken aangeschaft die een uitstekend inzicht en overzicht bieden op "de wereld van de reisklok".

Ik wil u de namen van deze naslagwerken niet onthouden.

Het eerste boek heet: CARRIGE CLOCKS "their history and development". Auteurs Charles Allix and Peter Bonnert. Dit boek bevat veel informatieve tekst over bovengenoemd onderwerp, verrijkt met veel zwart/wit foto's en af en toe een kleurenfoto. Zeer leerzaam.

Het tweede boek is getiteld "CARRIAGE and other TRAVELLING CLOCKS" by Derk Roberts. Dit boek is een prachtige aanvulling op het boek van Allix, met minder tekst maar met prachtige kleurenafbeeldingen van de grote verscheidenheid aan reisklokken, zowel op het gebied van de behuizing / kasten en designs maar eveneens van de vele soorten uurwerken. Ook een schitterend naslagwerk.

Beide naslagwerken geven veel informatie over :

herkomst en geschiedenis van de reisklok;

de productielanden en gebieden;

de productiemethoden; stijlen van kasten en soorten uurwerk;

en tenslotte bekende makers en fabrikanten.

Deze boeken zijn via internet aan te schaffen, maar alleen 2e hands.

Na bestudering van deze naslagwerken leek het mij verstandig me te beperken tot één productieland. Omdat Frankrijk verreweg het meest toonaangevende land was met de grootste productie en export van reisklokken koos ik voor dit land. Verder kwam ik tot de ontdekking dat de term reiswekker te veel op één hoop werd gegooid met de term reisklok. Daarom reserveer ik het begrip reisklok voor die reisklokken die een 8 daags uurwerk hebben en niet persé over een wekkerwerk beschikken.

De kasten.

Zoals ik al aangaf komen de reisklokken in vele varianten voor. Zo zijn de kasten in te delen in formaten . We spreken dan bij grote kasten met een formaat van 20 cm hoog en 15 cm breed van een "Giant" en van de zeer kleine formaten, denk aan 8 bij 6 cm en nog kleiner, van miniatuurtjes resp. subminiatuurtjes. Verder kennen de kasten diverse stijlen waarvan de bekendste de corniche, gorge, obis of ovaal worden genoemd. Sommige kasten bestaan uit wel 20 onderdelen maar in de beginperiode werden er ook kasten gemaakt waarvan de basiskast uit één stuk werd gemaakt, een zgn. one-piece kast. Vanwege de hoge productiekosten verdwenen deze one-piece kasten al snel uit beeld. Daarnaast is er een grote variatie aan verfraaiingen van de kasten, denk daarbij aan porseleinen panelen met kleurrijke taferelen of emailen bewerkingen met cloisonné of champleve technieken, maar ook mooi gegraveerde kasten, kasten met filigrain werk of cariatides (vrouwfiguren). Kortom te veel om op te noemen. Sommige exemplaren beschikken nog over het originele foedraal waarin ze werden verkocht en meegenomen op reis. Vandaar de naam carriage clock of travel clock.

De uurwerken

Hetzelfde beeld geldt voor de uurwerken. In volgorde van complexiteit begint het met een klokje met alleen gaand werk, timepiece genoemd. Zulke uurwerkjes kunnen desondanks in zeer fraaie kastjes zijn geplaatst. Dan vervolgens uurwerken met wekkerwerk, uurwerken met slagwerk op hele en halve uren, slagwerk aangevuld met kwartierslag in twee varianten, de zgn. petite sonnerie en de grand sonnerie en

soms nog aangevuld met wekkerwerk en repetitie. Ik kan u verzekeren dat er dan sprake is van zeer complexe uurwerken in een zeer kleine behuizing. En dan heb ik het nog niet over datum, dagaanduidingen en maanstanden. In de bloeiperiode van de reisklok werd het uurwerk voorzien van een echappement boven op het uurwerk, "balansplaatvorm" genoemd. Alhoewel daarin ook weer een aantal varianten is te benoemen, beperk ik me tot grofweg twee groepen, namelijk die met een cilindergang en die met een ankerang. In de wat goedkopere klokjes vindt u meestal een cilindergang. Werken prima maar hebben een wat kortere levensduur.

Het zal u niet verbazen dat de wijzerplaten ook een grote verscheidenheid kennen.

De meeste reisklokken zijn niet gesigineerd. Vooral in de beginperiode van de reisklok kwam dat niet zo veel voor. Maar toen de industriële productie grootse vormen aannam, wilden de makers van naam zich met hun kwaliteitsprodukten wel onderscheiden. Namen als Courvoisier, Brequet, Paul Garnier, Drocourt, Henri Jacot, Margaine, Japie freres en vele anderen namen worden, soms uitgebreid, besproken in de genoemde naslagwerken.

De geschiedenis.

De eerste fase van de -nu nog verkrijgbare- reisklokken beslaat de periode 1780-1830, waarin de meest bekende klokken zijn: de "pendule d'officier" en de zgn. "capucine". Dit soort klokken werden ook wel "pendule portable" genoemd vanwege hun omvang en werden in houten kistjes meegenomen. De naam "pendule d'officier" wordt meestal gereserveerd voor een rijk geornamenteerde brons vergulde reisklok, met voor die tijd al een complex uurwerk met balansgang en een grand sonnerie slagwerk met wekkerwerk en repetitie. Daarnaast heeft de term ook een historische oorsprong. Het verhaal gaat dat Napoleon, nadat hij bijna een veldslag had verloren, omdat één van zijn hogere officieren te laat op het strijdtoneel verscheen, daarna eiste dat zijn officieren steeds een reispendule meenamen. Het was Abraham-Louis Brequet die dit type reisklok in opdracht van Napoleon vervaardigde en op 24 april 1798 (klok nr. 178) aan hem afleverde.

Een andere bekende verschijning uit die periode was de "capucine". De capucine is een 8 daagse reisklok, meestal gemaakt in de Franche-Comte. De klok heeft een strakke en wat eenvoudige behuizing, met een uurwerk dat min of meer vergelijkbaar is met dat van de bekende comtoiseklok. Het uurwerk kent twee varianten: balansgang of (rol)ankergang en met een slinger die is te fixeren. Deze klok heeft meestal ook wekkerwerk en repetitie.

Na deze periode ontstaat er een bloeiende reisklokken- industrie met, zoals al eerder genoemd, een grote variatie in modellen, formaten en complexiteit van uurwerken.

Om u een uitgebreid beeld te geven van dit alles verwijs ik u naar de genoemde naslagwerken. Daarnaast laat ik u in een bijlage wat foto's zien met korte toelichting om u enig visueel inzicht te geven in de inhoud van dit artikel.

De reisklokken- industrie is inmiddels bijna geheel ingestort en ten ondergegaan in de eerste wereldoorlog, maar ook door het electronica-tijdperk. Op dit moment bestaat er nog een firma die haar reisklokken nog steeds vervaardigt in haar oorspronkelijke werkplaatsen, sinds 1839. De technieken in

de klok zijn nog steeds hetzelfde en van hoge kwaliteit. Het betreft de firma L'Epee, opgericht door Auguste L'Epee. De firma heeft als beeldmerk een cirkel met daarin L'Epee, twee gekruiste zwaarden en het jaar 1839.

Tenslotte hoop ik u een goed en inspirerend kijkje te hebben geven in de "Wereld van de reisklok".

Zie ook de bijlage.

J.M.Feenstra

Arnhem 15 november 2013.