

# BATAVIA

**RONDLEIDING**

BATAVIA *wbrf*



**Ad van der Zee  
Rob Busser**



# BATAVIA

**RONDLEIDING**

**Tekst : Ad van der Zee**  
**Afbeeldingen: Rob Busser**

# INHOUD

<b>BATAVIA 1628: SCHEPEN VOOR DE VOC</b> .....	5
<b>DE ZEILROUTE NAAR INDIË</b> .....	10
<b>DE ONGELUCKIGE VOYAGIE VAN HET SCHIP BATAVIA</b> .....	15
<b>DE HERBOUW VAN DE BATAVIA, 1985-1995</b> .....	19
<b>DE RONDLEIDING</b> .....	27
SPIEGEL EN RECHTE WULF .....	27
DE SCHEEPSHUID .....	35
KUIL EN VERDEK .....	36
DE STUURPLECHT .....	39
DE KAJUIT .....	40
TUIGAGE VAN DE BATAVIA .....	42
HET HALFDEK .....	44
DE KNECHTEN .....	47
HUT EN BOVENHUT .....	47
OVERLOOP .....	49
MEDISCHE EN GEESTELIJKE ZORG .....	53
HET GESCHUT VAN DE BATAVIA .....	54
OVERLOOP, ANKERTROS EN GROTE BETING .....	55
DE KOEBRUG .....	55
HET RUIM .....	56
BAK EN BAKDEK; DE FOKKEMAST .....	58
HET GALJOEN .....	60
STRAFFEN AAN BOORD .....	61
OP DE STEIGER: KAM EN GALJOENSLEEUEW .....	62
ONDERHOUD BATAVIA .....	63
<b>OM VERDER TE LEZEN</b> .....	64

## Opmerking:

Dit is een globale inhoudsopgave. Met de knop zoeken op de computer is het eenvoudig om op trefwoorden te zoeken.

Personen en/of instellingen die van mening zijn dat met deze publicatie hun copyright is geschonden, wordt verzocht contact op te nemen met de uitgever: Bataviawerf, Postbus 119, 8200 AC Lelystad. Telefoon 0320-261 409



**AD VAN DER ZEE**, historicus, van 1996 – 2007 medewerker Onderzoek en Voorlichting op de Bataviawerf, schreef ten behoeve van de vrijwilligers van de Bataviawerf deze BATAVIA RONDLEIDING

**ROB BUSSER**, vrijwilliger-rondleider van het Dinsdagteam, heeft het aantal afbeeldingen uitgebreid met veelal eigen foto's, genomen op de Bataviawerf en toepasselijke afbeeldingen van elders.

### AD VAN DER ZEE

Ik ben in 1990 in contact gekomen met de Bataviawerf via Robert Parthesius, die ik kende vanuit onze gezamenlijke studie geschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam. Robert werkte al vanaf het begin samen met Willem Vos en hij heeft het historisch onderzoek naar de Batavia en de 17de-eeuwse scheepsbouw in het algemeen op de werf op poten gezet. Van die samenwerking en van Roberts werk heb ik nog lang profijt gehad. Wij hebben samen de reeks Batavia Cahiers bedacht en zowel inhoudelijk als als in vorm gestalte gegeven. Aanvankelijk was ik als vrijwilliger bij de werf betrokken, vanaf 1994 als freelancer en in 1996 ben ik in dienst gekomen als medewerker onderzoek & voorlichting. Die term heb ik zelf bedacht, want het is altijd mijn doel geweest om pr en publiciteit te bedrijven vanuit een kennisstandpunt. Bijna als een soort dominee predikte ik het Evangelie volgens Witsen & Van Yk en bestookte ook de media met persberichten, weetjes en wat al niet. Hameren op het bijzondere van de bouw van de Batavia en de 17de-eeuwse scheepsbouw. Vanuit daar publiciteit genereren en de werf verkopen. Een beetje ouderwets misschien, want aanbod gestuurd. Inspelen op behoefte vanuit de toeristische markt was iets dat later kwam.



Vanuit die optiek heb ik de Cahiers en later ook de andere boeken geproduceerd, voor een groot deel in samenwerking met anderen die meer dan ik beschikten over detailkennis. Ik fungeerde als producent en uitgever.

De tewaterlating, de deelname aan Sail in 1995 was een enorme mijlpaal en de start van De 7 Provinciën was dat evenzeer.

Ik heb alles meegemaakt op de werf. Lief en leed; enorme hoogtepunten en ongelooflijke dieptepunten. Het was nooit saai en altijd enerverend. Man, man, man, wat een heksenketel was het af en toe. Terugkijkend vraag ik me weleens af hoe ik het al die tijd heb volgehouden. Het was soms werkelijk een achtbaan.

Ik ben uiteindelijk gebleven tot 2007, en vond het toen hoog tijd om te verkassen, om te voorkomen dat ik mezelf zou overleven. De tentoonstelling over De Ruyter beschouw ik als mijn laatste bijdrage aan de werf waar ik nog steeds met plezier en trots op terugkijk. De rondleidingen die ik daarvoor heb geschreven op verzoek van toenmalig directeur Hans Zaadnoordijk zijn de samenballing van alles wat ik op dat moment aan kennis bezat en in één keer in handzame vorm eruit heb gegooid: de Canon van de Batavia en van De 7 Provinciën. Ik hoop dat iedereen daar nog steeds zijn voordeel mee kan doen.

Tussen 2007 en 2012 werkte ik als uitgever van het historisch fonds voor Uitgeverij Walburg Pers in Zutphen. Sinds januari van dit jaar ben ik verbonden aan het Erfgoedhuis Zuid-Holland in Delft, als consulent voor het Provinciaal Historisch Centrum. Ik groet jullie daarom allen vanuit de Kamer Delft van de Verenigde Oostindische Compagnie!

Ad van der Zee  
[vanderzee@erfgoedhuis](mailto:vanderzee@erfgoedhuis)

### ROB BUSSER

Ik ben geboren in Leeuwarden in 1941. Tijdens de oorlog hadden mijn vader en grootvader een kano gebouwd in het volste vertrouwen dat Hitler uiteindelijk zou verliezen. Op mijn tiende jaar mocht ik met die kano, vergezeld van een vriendje, zelfstandig het water op. En dat was het begin van mijn passie voor het varen. De kano werd gevolgd door steeds grotere schepen. Jaren voer ik met mijn gezin met een platbodem op het Wad en zelfs naar Denemarken. In 1991 koos ik voor een kieljacht, geschikt voor de open zee om letterlijk de grenzen te verleggen. Vanaf 2005 maken mijn vrouw en ik zeilreizen van zo'n vijf maanden naar de Oostzee.

Ik ben afgestudeerd aan de Technische Hogeschool Delft als bouwkundig ingenieur. Door een wonderlijke speling van het lot ben ik in de wereld van monumentenzorg en stadsvernieuwing terecht gekomen, wat in de Gemeente Kampen van 1975 – 2000 mijn werkterrein werd.

In 1993 ben ik projectleider geworden van de bouw van de Kamper Kogge, een reconstructie van een handelsvaartuig uit de 14<sup>e</sup> eeuw. Mijn werkgever, de Gemeente Kampen zag het belang – toerisme en werkloosheidsbestrijding - van deze Koggebouw in en stelde onder meer een terrein beschikbaar en gaf mij de gelegenheid om tijd vrij te maken voor de Stichting Kamper Kogge, die de Kogge bouwde en waarvoor ik als projectleider de dagelijkse organisatorische zaken uitvoerde.

Bouwmeester van de kogge was Kees Sars, hij kwam uit de school van Willem Vos. Hij was leermeester op de Bataviawerf geweest en had daarna een eigen bedrijf opgericht. Samen met zijn medewerker Anton v.d. Heuvel wist hij niet alleen een spatzuivere kogge te bouwen, maar ook de groep leerlingen, werkzoekende jongeren, te bezielen en enthousiast te maken. De historische gegevens kwamen van het NISA, het instituut voor scheepsarcheologie, nu RCE genoemd. Jaap Morel, de toenmalige directeur, werkte met zijn medewerkers fantastisch mee om een wetenschappelijk verantwoorde reconstructie van dit in de Hanzetijd zo belangrijke schip te maken. Er zijn geen archeologische vondsten van masten, tuigage en dekken en opbouw van koggen gedaan. Deze zaken werden ontwikkeld binnen de Technisch-wetenschappelijke Commissie, die uit deskundigen van diverse pluimage – ook op het gebied van varen en veiligheid - bestond. Ik mocht deze Commissie voorzitten en voor de onderlinge communicatie zorg dragen. Een waar genoegen en doordat de leden hun meningen, visies, fantasieën met elkaar deelden en bediscussieerden, ontstond uiteindelijk een varen de kogge waarvoor de middeleeuwse Hanzelieden zich niet in hun graf hoeven om te draaien.

Na de tewaterlating van de Kogge in 1998 werd ik schipper op de Kogge – de eerste Nederlandse koggenschipper na ruim 600 jaar – en samen met enthousiaste bemanningsleden, waaronder ook mensen van de Bataviawerf, maakte ik een aantal spannende reizen met dit Middeleeuwse schip. Sinds 2005 verzorg ik met veel genoegen als vrijwilliger in het "Dinsdagteam" rondleidingen op de Bataviawerf.

Rob Busser  
waterwereld.rg@gmail.com



Personen en/of instellingen die van mening zijn dat met deze publicatie hun copyright is geschonden, wordt verzocht contact op te nemen met de uitgever: Bataviawerf, Postbus 119, 8200 AC Lelystad. Telefoon 0320-261 409

### BATAVIA 1628: SCHEPEN VOOR DE VOC

Om te begrijpen hoe en waarom de Batavia in 1628 werd gebouwd, moeten we eerst nog wat verder terug in de tijd, naar het einde van de zestiende eeuw, toen de Nederlanders in het spoor van de Portugezen zelf de route naar Indië zochten en vonden.

De Eerste Schipvaart vond plaats tussen 1595 en 1597. De schepen Mauritius, Hollandia, Amsterdam en het jacht Duyfken vertrokken op 2 april 1595 van de Rede van Texel naar Bantam op Java. Het commando berustte bij Cornelis de Houtman. De tocht was geen al te groot succes, maar de route werd wel gevonden.

Daarna volgde de commercieel succesvolle Tweede Schipvaart onder leiding van Jacob van Neck in 1598. In het kielzog van dat succes werden in Holland en Zeeland tal van compagnieën opgericht die als doel hadden om schepen uit te rusten voor de vaart naar Indië om veel geld te verdienen. Het gevolg laat zich raden: al die Hollanders kwamen tegelijk peper en andere specerijen kopen op de markten in Azië, waardoor de inkoopprijs daar steeg, en gingen deze daarna met z'n allen verkopen op de markten in Nederland, waardoor de verkoopprijs hier daalde.



### DE VERENIGDE OOST-INDISCHE COMPAGNIE

Deze zinloze concurrentie, gevoegd bij het militaire belang van een samenwerkende handelsvloot, leidde in 1602 tot de oprichting van de Verenigde Oost-Indische Compagnie. Als de kooplieden zouden samenwerken zou dit immers leiden tot kostenbeheersing, prijscontrole en minder verspilling van materieel. De raadpensionaris Johan van Oldebarneveldt was de drijvende kracht achter de oprichting van de VOC.

Er kwamen zes afdelingen, kamers geheten, in die steden waar al een oudere Indische Compagnie was gevestigd, te weten in Amsterdam, Middelburg, Rotterdam, Delft, Hoorn en Enkhuizen. Deze 'oudste multinational ter wereld' zou bijna twee eeuwen bestaan, tot het faillissement in 1795. Gedurende de bijna 200 jaar van zijn bestaan heeft de VOC 1772 schepen uit doen varen waarmee in totaal 4789 reizen zijn gemaakt; gemiddeld 2,7 reizen per schip.

We hoeven hier niet te kijken naar alle aspecten van de VOC, hoe interessant ook, maar zullen ons concentreren op de scheepsbouw en de manier waarop de VOC die in de komende jaren zou beïnvloeden en deels zelf organiseren.



### SCHEPEN VAN DE VOC

Toen tijdens de eerste 'schipvaarten' de Hollanders en Zeeuwen de route naar Indië bevoeren, gebruikten ze daar vanzelfsprekend die schepen voor die zij voorhanden hadden. Dit waren schepen voor de Europese vaart, naar de Oostzee en de Middellandse zee. Deze schepen waren het resultaat van een ontwikkeling die al vanaf de Middeleeuwen, in de dertiende eeuw, was begonnen. Bestaande scheepstypen werden stap voor stap aangepast aan de eisen die door de gebruikers waren gesteld.

De schippers en opperkoopmannen van de VOC kwamen er al snel achter dat de schepen waarmee ze in de eerste tochten voeren onvoldoende voldeden. Er werd in die jaren dan ook enorm geëxperimenteerd. Men maakte de schepen nu eens langer, breder, hoger, dan weer lager en korter. Door de toenemende ervaring met de vaart op Indië kreeg men beter inzicht in de eisen waaraan de schepen en hun uitrusting moesten voldoen. De tuigage werd gemodelleerd op de heersende windrichtingen; de hoeveelheid reservemateriaal en voorraden werd beter toegesneden op de behoefte.

Ook het aantal opvarenden nam toe doordat de schepen meer en meer gingen dienen voor het transport van mensen en materieel naar de overal nieuw gestichte vestigingen van de Compagnie in Azië.



De belangrijkste trend die we kunnen waarnemen is dat de schepen in de eerste 20 jaar van de VOC groter werden, zwaarder gebouwd en dus beter toegerust op de eisen die het varen op de oceaan aan ze stelde, met meer bewapening. Het hoofdbestuur van de VOC in Nederland, de *Heeren Zeventien*, stelde van jaar tot jaar nieuwe regels op waaraan de schepen moesten voldoen. Deels waren die regels het gevolg van aanbevelingen uit Indië op gezag van de gouverneur-generaal, de hoogste gezagsdrager die vanaf 1619 in het nieuw gestichte Batavia resideerde.

De schepen voeren in **vlootverband** en het was dus zaak dat ze ongeveer even snel zouden varen. Ook zag men niet graag dat er een al te groot verschil in laadruimte bestond, want te grote fluctuaties in de aanvoer zou immers zorgen voor een te grote schommeling in de prijs voor de goederen.

De Zeeuwse VOC-kamer in Middelburg bijvoorbeeld, wilde graag zo groot mogelijke schepen bouwen om zo een des te groter aandeel voor de Zeeuwse kamer in het totale handelsvolume te krijgen; de Hollandse kamers, die vanwege de ondiepten in de Zuiderzee zulke grote schepen met dito diepgang niet konden bouwen, waren daar vanuit hun belang op tegen. Dit leidde dan weer tot veel gesteggel in de vergadering van de Heeren Zeventien.

### Standaardmaten, vastgelegd in “Charters”

Zo kwam het dat de Heeren Zeventien er toe overgingen om standaardmaten voor de verschillende schepen te verordnen in zogeheten *charters*. Een dergelijk charter bevat niet meer dan de hoofdmaten voor een schip: de lengte, breedte en holte, uitgedrukt in Amsterdamse voeten van 28,3 cm. Soms voegde men er nog aan toe dat er nog zoveel voet bijkwam voor het verdek, of er een koebrug in moest en het aantal kanonnen dat het schip moest dragen.

De uitvoering van de bouw werd overgelaten aan de **scheepsbouwmeesters**. Dit konden bouwmeesters zijn van de VOC zelf, of die van particuliere werven waar schepen in opdracht van de Compagnie werden gebouwd. Het kwam ook voor dat particulieren, die konden heel goed bestuurders van de VOC zijn, voor eigen rekening schepen lieten bouwen en die dan weer aan de VOC verhuurden. Een dergelijke gang van zaken was in de 17de eeuw heel gewoon.

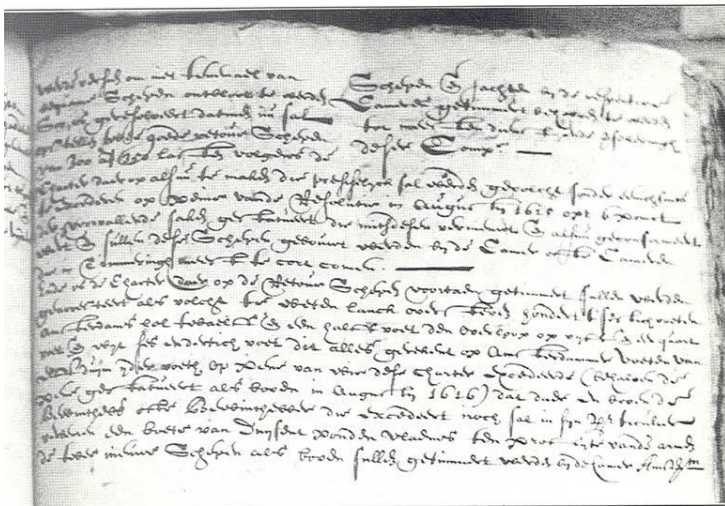
De VOC had behoefte aan verschillende typen schepen. De eerste schepen waren standardschepen uit de Europese situatie, maar men kreeg al snel door dat de vaart op



Azië specifieke eisen stelde. Zo kreeg men behoefte aan schepen met weinig diepgang en veel laadvermogen, die rivieren op konden varen, daar droog konden vallen en met het getij weer uitvaren. Voor dit soort werk werd het al bestaande *fluitschip* aangepast aan typisch Aziatische omstandigheden. Voor verkenningstochten in onbekend gebied had men liever kleine snelle en wendbare schepen. Dit waren de *jachten*, die overigens in verschillende grootten werden gebouwd. De fluiten en jachten bleven over het algemeen binnen Azië en voeren zelden heen en weer naar Europa.

### Retourschepen

In 1626, de VOC bestond toen al 24 jaar en had zich intussen ontwikkeld tot een heus bedrijf met vestigingen op vele plaatsen in Azië, werd door de Heeren Zeventien een charter vastgesteld dat tientallen jaren, tot het eind van de 17de eeuw, als min of meer standaard zou gelden voor een bepaald type schip. Dit type heet het **retourschip**, omdat het in de eerste plaats bedoeld was om heen en weer te varen tussen Indië en *patria* met de handelswaar, de *Indische retouren*, aan boord. Hoewel de naam retourschip dus in eerste instantie betrekking heeft op het gebruik, wordt er toch een bepaald scheepstype mee aangeduid. Het retourschip moest namelijk groot zijn om de grote hoeveelheid handelswaar te vervoeren. Het moest voldoende ruimte bieden aan mensen, in het bijzonder op de heenreis. Het moest beschikken over een ruime bewapening om de strijd aan te kunnen binden met handelsconcurrenten als de Engelsen en directe vijanden als de Spanjaarden en Portugezen. Ten slotte moest het zodanig zijn gebouwd dat het de slijtageslag van meerdere oceaandreizen van elk meer dan 10 maanden moest kunnen doorstaan. De ervaring had de scheepsbouwmeesters al een dergelijk schip laten ontwerpen en bouwen en in 1626 werden de ideale hoofdmaten er van vastgesteld. Het retourschip moest voortaan 160 Amsterdamse voet lang zijn over stevens, 36 voet wijd binnen de huid, 18 voet hol op de uitwatering en het verdek moest 8 voet hoog zijn. Volgens dit charter zou ook het retourschip Batavia worden gebouwd.



**Charter van de Batavia, vastgesteld door de Heren XVII van de VOC op 29 maart 1626** Alg. Rijksarchief Den Haag, VOC Nr. 147)

*“Ende is de charter daer op de retourschepen voortaan getimert sullen werden, gearresteert als volgt te weten*

*Lack over de stevens hondert ende sestich voeten Amsterdams, hol twaelf ende een half voet den overloop op vijf ende een quart voet ende wijt ses en dertich voet, dit alles gerekent op Amsterdamse voeten van eiff duym yder voeten. Op pene van wie dese charter exedeerde (behalve die pene gestatueert als boven in augustus 1616) dat daer en boven de bewinthebber die exedeert noch sal sijn particulier verbeuren een boete van duysent ponden vlaams ten proffyte van de armen. de twee nieuwe schepen als boven sullen getimert worden bij de Camer Amsterdam.*

## **BATAVIA rondleiding**

---

Wanneer precies werd begonnen met de bouw van de Batavia weten we niet, maar dit moet tussen het uitvaardigen van het bestek (17 maart 1626) en uiterlijk begin 1628 zijn geweest. De Batavia zou namelijk uitvaren op 29 oktober 1628. Het klaarmaken en bevoorraden van een retourschip voor zijn eerste reis naar Indië nam zeker enkele maanden in beslag en de bouw zelf ook nog negen maanden tot een jaar of iets meer.

### **Peperwerf**

We weten wel dat de Batavia werd gebouwd op de eigen werf van de VOC in Amsterdam, de zogeheten 'Peperwerf', gelegen aan het Rapenburg, ongeveer op de plaats waar het huidige tracé van de IJtunnel de Prins Hendrikkade kruist. Op die in het begin van de 17de eeuw aangelegde kunstmatige eilanden bevonden zich meer scheepswerven. Halverwege de 17de eeuw zou de VOC haar werf wegens ruimtegebrek verplaatsen naar weer een nieuw kunstmatig eiland, het veel grotere Oostenburg.



Het Oost-Indische magazijn op deze werf zou lange tijd tot de grootste gebouwen van Europa behoren en het werfcomplex zou uitgroeien tot een reusachtig 'industrieterrein' waar alle functies van de scheepsbouw bijeen waren gebracht.

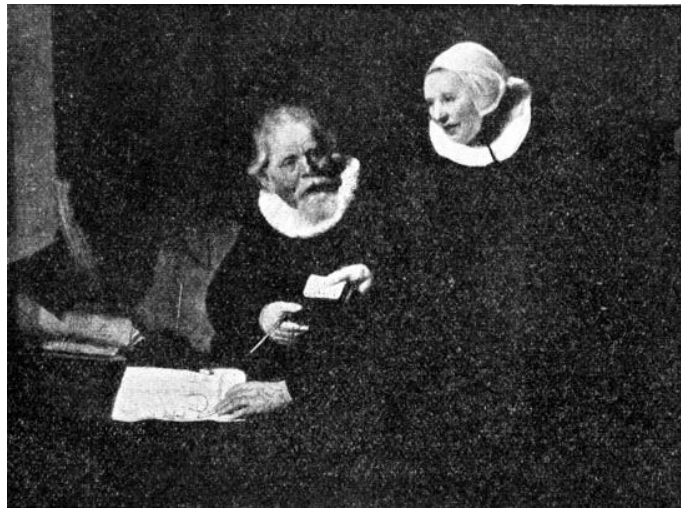
### Scheepsbouwmeester Jan Rijksen bouwt de Batavia

In 1627 stond de Peperwerf onder leiding van scheepsbouwmeester Jan Rijksen, de 'Heer van de werf', die namens de VOC-kamer Amsterdam de supervisie over alle nieuw te bouwen schepen van die kamer had. Ook de Batavia is daardoor onder zijn toezicht gebouwd en misschien wel onder zijn directe hand, want het nieuwe schip gold als een van de grootste en modernste van de Compagnie. Het is logisch dat de eigen scheepsbouwmeester van de kamer Amsterdam zich daar hoogstpersoonlijk mee zou willen bemoeien.

Rijksen had al vele jaren ervaring als scheepsbouwer en het spreekt vanzelf dat hij zeer goed op de hoogte moet zijn geweest van de eisen die oceaanaart stelde aan de retourschepen.

Misschien heeft hij zelf wel aan de wieg gestaan van de verbeterde ontwerpen en is het charter mede op zijn voorstel tot stand gekomen.

Rijksen wist dat er op een zeeschip duw- en trekkrachten worden uitgeoefend. Aan een schip dat op de lange oceaandeining vaart worden ongelofelijke krachten uitgeoefend. De golftoppen tillen het op en rekken het uit, tussen twee golven in wordt een schip als het ware samengedruwd. Het water perst tegen de zijanten en het rollen van het schip op de golven veroorzaakt torsie. De scheepsbouwers van de vroege zeventiende eeuw werden geconfronteerd met nieuwe omstandigheden waarin hun schepen moesten varen en bovendien met de eis dat de schepen veel groter moest zijn als voorheen. Een groot houten schip waar dergelijke krachten op worden uitgeoefend kan gemakkelijk vervormen en zelfs breken. Vooral de beruchte *kattenrug*, het aan voor- en achterzijde uitzakken van de schepen, kwam veel voor. Dit vraagstuk losten zij op door hun schepen als het ware voor te spannen. Een schip uit de vroege 17de eeuw toont in de lengtedoorsnede een beetje de vorm van een banaan, waarin rechte stijve balken en dekken zijn gelegd; in de dwarsdoorsnede zien we een bolle vorm, enigszins als een vissenkomp. Door deze 'doosconstructie' werd het schip sterk genoeg om de duw- en trekkrachten te weerstaan en voorkwam de kattenrug.



**Scheepsbouwmeester Jan Rijksen en zijn vrouw**

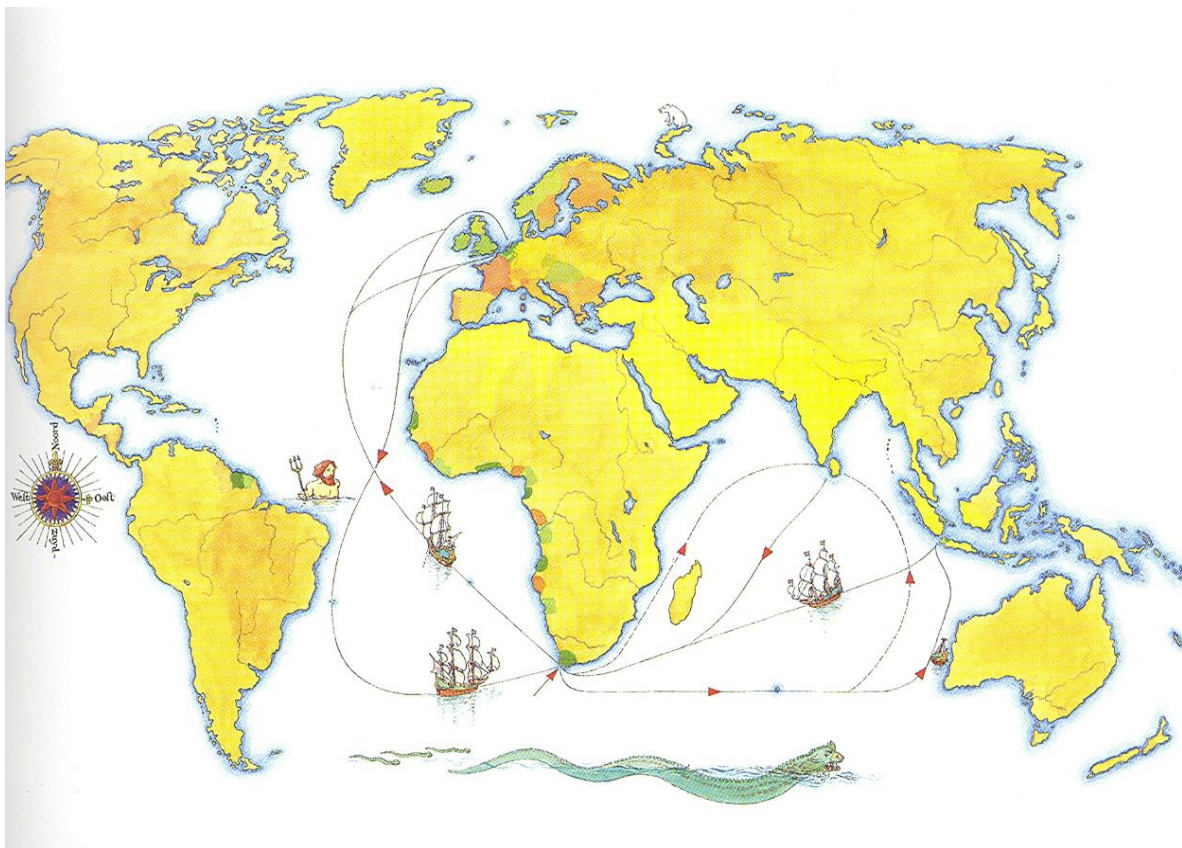


### DE ZEILROUTE NAAR INDIË

De Batavia was gebouwd als een dwarsgetuigde driemaster. Aan de masten waren dwarsscheeps ra's bevestigd waar zeilen aan hingen. Een dergelijke vorm van tuigage heeft vooral voordelen als op de route die men vaart de wind van achter inkomt; dwarsgetuigde schepen kunnen maar iets hoger dan halve wind varen.

De route die de VOC-schepen voeren was dan ook zo gekozen dat op het grootste deel van het traject de **wind achter in kwam**. Het had te maken met het waaien van de passaatwinden rond de evenaar gedurende bepaalde perioden. Het was daarom belangrijk dat de vloten van de VOC op vaste tijdstippen vertrokken en ook weer op vaste tijdstippen terugvoeren. Deze routine had zich eveneens in de eerste jaren van de Compagnie genesteld; de vaste route naar Indië met het meeste profijt van achterlijk inkomende wind was in 1613 door Hendrik Brouwer ontdekt en naar hem de 'Brouwersroute' genoemd. Deze route was in 1616 verplicht gesteld door de Heeren Zeventien en er mocht alleen onder bijzondere omstandigheden van worden afgeweken. De vertrektijden van de vloten vanuit Nederland waren met Pasen, rondom de Amsterdamse kermis in september (de 'Kermisvloot') en met Kerstmis. Omdat de wind bij het uitvaren wel in de goede hoek moest zitten, kon het uiteraard wel eens weken duren, of nog langer, voordat de vloot ook daadwerkelijk uitvoer.

Na vertrek van de Rede van Texel of van de Rede van Vlissingen voeren de schepen van de VOC eerst door het Kanaal tussen 'de Hoofden' en over de Atlantische Oceaan tot aan de Azoren. Daar werd de Noordoost Passaat opgepikt. Tussen moeilijke windstiltegebieden (de 'doldrums' of 'paardebreedten') volgde men een smalle strook, het 'wagenspoor' tot bij de Zuid-Amerikaanse kust. Bij de eilandengroep de Abrolhos (*abre olhos* = Portugees voor 'Hou je ogen open') moest men de steven wenden. Van daar voer men zuidoostwaarts naar Kaap de Goede Hoop. Daar werd de haven binnengelopen voor vers water.



## BATAVIA rondleiding

---

Vanaf de Kaap voer men pal oostwaarts, ongeveer langs de 38ste breedtegraad (de z.g. Brouwersroute, genoemd naar Hendrik Brouwer die deze route in 1613 bevoer), waar altijd een stevige westenwind waait en ook de zeestroming oostwaarts is. Halverwege de Indische Oceaan vinden we 'Amsterdam Eiland'. Vóór Australië, ook weer bij een 'Abrolhos' genoemde eilandengroep, de 'Houtman Abrolhos', moest dan een noordelijke koers worden aangehouden en bereikte men het eiland Java.

De terugreis vanuit Indië naar *patria* verliep iets anders. Vanuit Straat Soenda naar de Kaap werd in rechte lijn zuidoostelijk gevaren, gebruik makend van de zuidoost-passaat.

De Batavia is vergaan op 4 juni 1629 op een van eilanden van de 'Houtman Abrolhos'. Dit eiland werd door de toenmalige bemanning 'Batavia's Kerkhof' gedoopt en heet tegenwoordig Beacon Island. De wrakplaats van de Batavia is gelegen aan de zuidzijde van Beacon Island op 28° 30' ZB en 113° 47' OL.

### Beeldsnijwerk en ornamenten

De retourschepen, doorgaans Oost-Indiëvaarders genaamd, waren voorzien van een grote hoeveelheid beeldsnijwerk en ornamenten. Voor ons, zo gewend aan efficiënt gebruik van materiaal, is dit soms merkwaardig. Waarom zou je een schip immers zo versieren? Voor de 17de-eeuwer is eerder het omgekeerde de vraag, waarom zou je een schip, dat hoogstandje van technologisch kunnen, symbool van macht en welvaart, níet versieren? Juist om het geloof in eigen kunnen te benadrukken en concurrenten en vreemde volken te imponeren, werden de schepen van de 17de eeuw rijkelijk versierd, zo zeer zelfs dat de Heeren Zeventien verordonneerden dat niet meer dan een zeker percentage (een paar honderd gulden op een totaal van enkele tienduizenden) van de bouwsom aan beeldsnijwerk mocht worden besteed. Met deze regel moet absoluut de hand zijn gelicht, getuige de vele afbeeldingen van prachtig versierde schepen. De versiering had ook een praktisch doel: de naam of herkomst van het schip werd doorgaans in de versiering op de spiegel uitgedrukt. Van een afstand waren de schepen, aan de achterzijde althans, zo in één oogopslag te herkennen. Wat de versiering van de Batavia is geweest is onbekend. Het wrak dat in Australië is geborgen bevat geen overblijfselen van enig beeldsnijwerk. Ook zijn er geen afbeeldingen van het schip bekend; de enige afbeeldingen die voor die van de Batavia moeten doorgaan, zijn zonder twijfel 'algemene' afbeeldingen van een schip en tonen bovendien geen details. We kunnen hooguit veronderstellen dat de naam of het begrip 'Batavia' op enigerlei wijze in de versiering van het schip tot uitdrukking is gebracht.



### Vertrek van de Rede van Texel

Het schip was daarmee in feite klaar, maar voordat het uit kon varen, moest het nog bevoorradt worden met goederen voor Indië, bemanning, en geschut. Dit gebeurde niet, of slechts voor een deel, in Amsterdam, maar op de Rede van Texel. De reden hiervoor was dat als men een schip in Amsterdam van alles zou voorzien, het schip te diep geladen zou zijn om nog over de Zuiderzee open zee te kunnen bereiken.

Het schip werd via Pampus, over de Zuiderzee gesleept. Hiervoor werden een soort sleepboten gebruikt, dit waren de waterschepen van Marken, die deels zeilend, deels roeiend (boegserend) de grote schepen naar Texel brachten.





***Scheepskamelen tillen het schip op; Waterschepen slepen het over Pampus***



***Rede van Texel***

De *victualie* (voorraden) kwam daar aan boord: een enorme hoeveelheid brood, kaas, gezouten vlees, erwten, bier en brandewijn. Deze waren in vaten verpakt. Al die vaten, *fustage* geheten, hadden aparte namen naar gelang hun vorm en grootte: ankers, varkens, leggers, halve amen enzovoort. Ook het geschut, de ijzeren en bronzen kanonnen, werd met lichters naar Texel gebracht. Op het eiland Texel zelf werd een zekere hoeveelheid vers drinkwater ingenomen. Dankzij de mineralen die het bevatte was dit water van goede kwaliteit en relatief lang houdbaar. De waterputten op Texel heten de *wezenputten*, omdat de opbrengst van de waterverkoop deels ten goede kwam aan het weeshuis.



***“Wezenputten” bij Oudeschild Texel***

Ten slotte werd de handelswaar aan boord gebracht; in het geval van de *Batavia* bestond die uit een kleine hoeveelheid luxe goederen (voornamelijk als relatiegeschenk voor Oosterse vorsten bedoeld), grote hoeveelheden zilver om specerijen mee in te kopen en een grote lading stenen, bestemd voor de bouw van een nieuwe stadspoort voor de stad *Batavia* op Java. Dat dit inderdaad de bedoeling was vinden we terug in het archief van de VOC, waar zich een verslag bevindt van de bewindhebbers Trip en Hasselaer, die in augustus 1628 offerte vroegen bij een steenhouwer voor dit doel. Ook in het archief vinden we dat de bewindhebbers van de kamer Amsterdam op 29 juni 1628 officieel besloten dat het nieuwe schip de naam ‘*Batavia*’ zou dragen.

De opstapplaats voor de bemanning en de passagiers was traditioneel bij de Montelbaenstoren aan de Oude Schans in Amsterdam. Daar gingen zij met hun plunje in een zware scheepskist aan boord van de lichters. Ook zien we daar de 100 soldaten die de VOC had geworven en die met de *Batavia* naar Indië moesten worden gebracht. Ten slotte waren





## BATAVIA rondleiding

---

daar ook de 32 vrouwen en kinderen, familieleden en (toekomstige) echtgenotes van VOC-personeel in Azië.

Zij allen verlieten het vertrouwde vaderland, de meesten om er nooit meer terug te keren. De Batavia lag toen met 332\* opvarenden gereed op de Rede van Texel, klaar voor de tocht naar Indië. Het schip zou deel uitmaken van de kermisvloot van dat jaar, maar de wind zat tegen en half oktober 1628 was de Batavia nog steeds niet uitgevaren



**Scheepgaan van Compagnie soldaten bij de de Montelbaanstoren ca. 1680**  
**Abraham Storck (ca. 1644 – na 1704)**



*Op achterplecht van de grote boot zwaait een man met zijn hoed een afscheidsgroet.*

*Zeelieden en soldaten die dienst hadden genomen bij de Kamer Amstede van de Verenigde Oostindische Compagnie (VOC) scheepten zich in bij de Oude Schans, ter hoogte van de Montelbaanstoren. Van daar werden zij per lichter naar de klaarliggende schepen op de rede van Texel gebracht. Dat gebeurde voor het geplande vertrek naar Azië. De tocht over de Zuiderzee (nu IJsselmeer duurde een paar dagen).*

*Voor garnizoensdiensten in de talloze vestigingen in Azië had de VOC vele duizenden soldaten nodig. Een groot deel van de troepenmacht bestond uit Duitsers en andere buitenlanders.*

*[Amsterdams Historisch Museum]*

---

\* Over het precieze aantal opvarenden bestaat onduidelijkheid. De Batavia had volgens de lijst van opvarenden 341 mensen aan boord moeten hebben, maar vooraf kwam een aantal niet opdagen. Er stierven 10 mensen onderweg, er werden schipbreukelingen in West-Afrika opgepikt én een tweetal kinderen werd geboren. Mike Dash komt op een aantal van 332.



***De Compagnie liet de meeste bemanningsleden en alle goederen met lichters van de haven naar de rede brengen.***

*Detail van een tekening door G. Groenewegen 1781*

### DE ONGELUCKIGE VOYAGIE VAN HET SCHIP BATAVIA\*

#### Texel, oktober 1628

Het retourschip Batavia heeft enige tijd op de Rede van Texel voor anker gelegen, wachtend op een gunstige wind. Het schip was kort tevoren gebouwd op de scheepswerf van de Verenigde Oostindische Compagnie in Amsterdam. Vanuit Amsterdam had men het naar Texel gebracht, waar de handelswaar, passagiers en bemanning aan boord waren gekomen. Het schip lag nu gereed voor de verre reis naar de stad Batavia, de hoofdvestiging van de Verenigde Oost-Indische Compagnie op het eiland Java, het huidige Jakarta.

Dan, op 29 oktober 1628, geeft commandeur en VOC-opperkoopman Francisco Pelsaert het teken de zeilen te hijsen en het anker te lichten. De eerste reis van het schip Batavia naar het Verre Oosten kan beginnen. Als de Batavia van de rede van Texel vertrekt, heeft zij ruim driehonderd opvarenden aan boord die aan het begin staan van reis, die acht maanden zou duren. Zij hebben nog 15.000 zeemijlen voor de boeg, voordat zij het einddoel zullen bereiken. Sommigen onder de opvarenden zoeken het avontuur en willen de routine van het dagelijkse leven aan wal ontvluchten. Anderen zijn de schulden boven het hoofd gegroeid en vinden de ontberingen op een schip draaglijker dan een armoedig bestaan thuis. Maar allen hopen op een voorspoedige reis en bidden dat het schip Batavia hen veilig naar de eindbestemming zal brengen. Maar, helaas, zeven maanden na het vertrek zou van de trotse Oost-Indiëvaarder niet veel meer over zijn.

In de nacht voor de noodlottige gebeurtenissen, op 4 juni 1629, stond de schipper, Adriaen Jacobszoon uit Durgerdam, op wacht. De reis was tot dan toe voorspoedig verlopen. De Batavia had Kaap de Goede Hoop aangedaan, waarna door de schipper en zijn stuurlieden een oostelijke koers werd aangehouden. De gevaarlijke riffen voor de kust van het Zuidlandt (=Australië), waar iedere schipper voor beducht moest zijn, waren volgens Adriaen Jacobszoon nog ver weg. Het oplichtende schuim in de verte hield hij dan ook voor een weerkaatsing van het maanlicht. Nog voordat hij zou worden afgelost, rukte echter een enorme klap alle opvarenden uit hun slaap. De schipper had een grote vergissing gemaakt: het schip had te lang een oostelijke koers aangehouden en was op de gevreesde 'Houtman Drooghten' gelopen. Tot overmaat van ramp stak er ook nog een storm op, waardoor het schip keer op keer tegen het rif werd gestoten. Tegen dit natuurgeweld was geen schip bestand: enkele uren na de stranding brak de achterspiegel van de Batavia af en kon het water ongehinderd het ruim binnendringen.

Het werd de hoogste tijd om de opvarenden in veiligheid te brengen. In de buurt van het wrak lagen verschillende eilandjes die bij vloed niet onderstroomden. Met de sloep en een kleinere boot werden de schipbreukelingen aan land gebracht. Pelsaert was degene die verantwoordelijk was voor het welzijn van bemanning en passagiers van de Batavia. Als opperkoopman was het bovendien zijn voornaamste taak om de materiële belangen van de VOC te behartigen. Aan boord bevonden zich kostbare goederen zoals de geldkisten en het kistje met de juwelen waarmee de Compagnie de aankopen van haar handelswaar wilde betalen.

Aan boord van een Oost-Indiëvaarder, waar ruim driehonderd mensen maandenlang samen moesten leven en werken, was het van groot belang dat er een strakke hiërarchie en strenge tucht heerste. Pelsaert was tegen deze taak niet goed opgewassen. Gedurende de reis had hij vaak ziek in zijn kooi gelegen, zodat hij veel aan de schipper en zijn andere ondergeschikten had moeten overlaten. Ook toen het erop aankwam, had hij zich geen doortastende gezaghebber getoond. Zo had zich al voordat het schip Kaap de Goede Hoop bereikte een incident voorgedaan. De schipper had namelijk zijn oog op de passagiere Lucretia Jans laten vallen. Deze Lucretia was echter niet gecharmeerd van de avances van Adriaen Jacobszoon en had hem afgewezen. De schipper nam daarna wraak door Lucretia



bij het scheepsvolk voor hoer uit te maken en hen zo op te stoken dat een groep matrozen Lucretia uit bed sleurde en molesteerde.

Francisco Pelsaert was van deze daad op de hoogte geweest, maar met slechts enkele vermaningen aan het adres van de schipper had hij de zaak afgedaan. Zijn slap optreden wreekte zich uiteindelijk bij de stranding van de Batavia. Toen Pelsaert een groep soldaten en matrozen opdracht gaf de lading en contanten uit het wrak te bergen, weigerden zij dit botweg. Zij zagen hun kans schoon en gingen zich liever te buiten aan de jenever en wijn, dan dat zij hun leven waagden voor het bergen van de lading. Het ontbrak Pelsaert aan gezag om deze 'godloosen ongeregelden hoop', weer in het gareel te krijgen.

De balans van de ramzalige dag was droevig: van de 341 opvarenden waren er veertig in de branding verdronken. 220 schipbreukelingen hadden het er voorlopig levend van afgebracht en konden met slechts 20 vaten brood en enige tonnetjes water worden overgebracht naar twee eilanden. De rest van de bemanning, onder wie de onderkoopman Jeronimus Corneliszoon, bevond zich, al dan niet dronken, nog steeds op het wrak.

De overlevenden van de scheepsramp wachtte een onzekere toekomst. Het weinige regenwater dat in zeildoeken kon worden opgevangen, moest onder de vele schipbreukelingen worden verdeeld. Ander drinkwater was er niet op de eilanden. Met wat er aan hout en ander materiaal aan land was gespoeld, bouwden de overlevenden zo goed en zo kwaad het ging hutten die hen moesten beschermen tegen zon en regen.

Onder de schipbreukelingen bevond zich een groot aantal passagiers, zoals het achtkoppige gezin van de predikant Gijsbert Bastiaensz, en de vrouwen en kinderen van soldaten en hogere bemanningsleden. Lucretia Jans, de vrouw die door de schipper werd belaagd, had de lange zeereis ondernomen om in het huwelijk te treden met een onderkoopman voor de Compagnie in Batavia. Er waren doorgewinterde matrozen bij maar ook scheepsjongens die voor het eerst naar zee waren gegaan; soldaten voor de stad Batavia, hogere officieren en ambachtslieden.

De dag na de stranding ging onder leiding van Francisco Pelsaert een groepje met de sloep op zoek naar water. Behalve wat brak water op omliggende eilanden en een kortstondige ontmoeting op het vaste land met Australische *aborigines*, leverde deze zoektocht niets op. Geconfronteerd met tegenzittende wind besloten de inzittenden van de boot niet terug te keren naar de eilanden, maar de lange en gewaagde reis naar Java te ondernemen. Zij wisten dat hulp vanuit Batavia de enige redding zou kunnen zijn voor de achtergeblevenen. Het lukte Francisco Pelsaert en 48 medereizigers de lange tocht met de sloep af te leggen en de stad Batavia te bereiken, waar hij verslag deed van de stranding aan Gouverneur-Generaal Jan Pieterszoon Coen. Deze zorgde voor een schip, de fluit *Sardam*, waarmee Pelsaert terug kon varen naar de plaats des onheils.

Ruim twee maanden later keerde de opperkoopman terug bij de eilanden. Voor velen kwam de redding echter te laat. Niet het gebrek aan water had hun einde veroorzaakt, als wel de moorddadige chaos die er heerste. In de tussentijd had de onderkoopman Jeronimus Corneliszoon zich namelijk als leider ontpopt van een muitende bende en met een stel soldaten en bemanningsleden een waar schrikbewind uitgeoefend. Toen Pelsaert de eilanden bereikte, hadden de muiters al 120 doden, onder wie vrouwen en kinderen, op hun geweten.

Slechts een groep soldaten op een ander eiland, onder leiding van Wiebe Hayes, had weerstand weten te bieden aan de muiters en kon de op de *Sardam* terugkerende Pelsaert tijdig waarschuwen. Gewapenderhand overwon Pelsaert en nam de bende gevangen. Hij verhoorde persoonlijk de muiters en getuigen. Door martelingen en confrontaties kwam hij te weten wat zich tijdens zijn afwezigheid had afgespeeld. Zo bleek dat de hoogbootsman en de schipper al tijdens de reis van plan waren geweest te muiten en daartoe voorbereidingen hadden getroffen. Zij hadden alleen nog naar een goed moment gezocht om toe te slaan. Anderen, onder leiding van Jeronimus Corneliszoon, hadden tenslotte de plannen van de schipper en hoogbootsman uitgevoerd toen het schip eenmaal gestrand was. Het was de

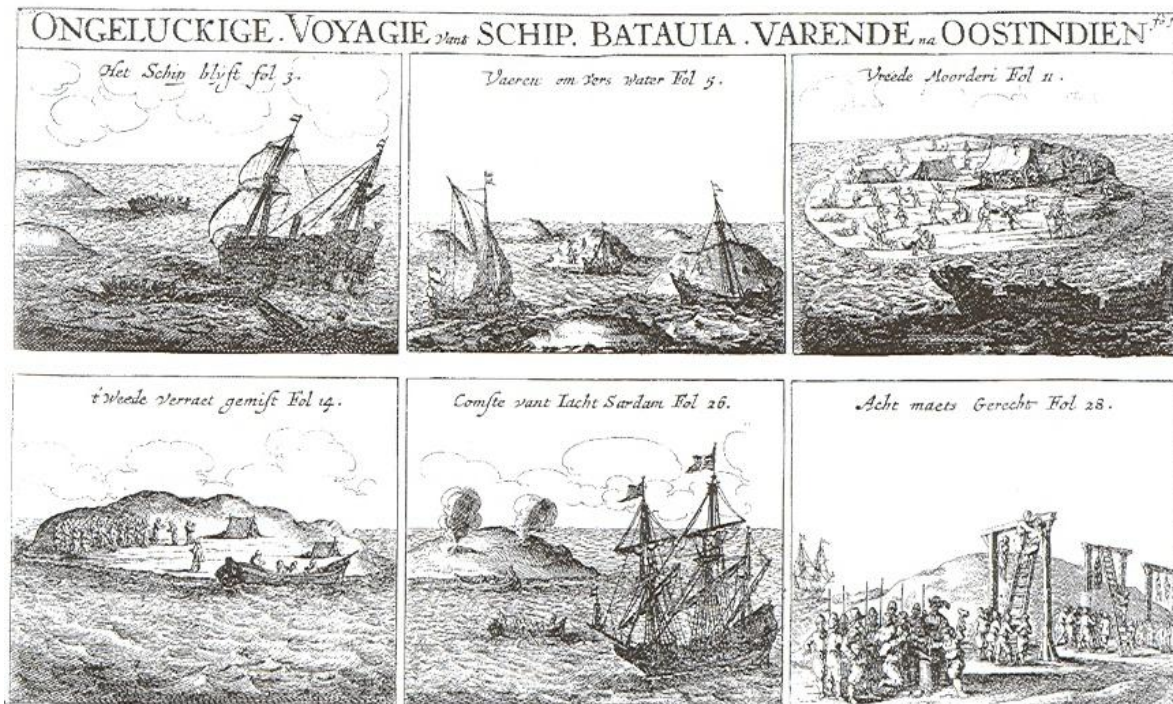
## BATAVIA rondleiding

bedoeling van de muiters geweest een voorbijkomend schip te kapen en als piraten of in dienst van Spanje hun brood te verdienen.

De straffen voor de moord op zovele onschuldigen en voor de mouterij waren niet mis. De aanvoerder Jeronimus Corneliszoon en zeven van zijn handlangers kregen de strop. Van de grootste misdadigers hakte de beul voor de voltrekking van het doodvonnis eerst nog de handen af. Anderen werden veroordeeld tot straffen als kielhalen of zweepslagen. Twee muiters werden op de terugtocht naar Batavia op het vaste land van Australië aan hun lot overgelaten en kunnen we beschouwen als de eerste, zij het onvrijwillige, Europese immigranten.

Van de 341 opvarenden hebben uiteindelijk 68 mannen, 7 vrouwen en 2 kinderen de ramp overleefd. Pelsaert werd later benoemd in een hoge functie in Batavia, maar lang heeft hij niet van zijn promotie kunnen genieten. In 1630 overleed hij op 35-jarige leeftijd. Zijn scheepsjournaal van de Sardam, met aantekeningen over wat eerder gebeurde, en het verslag van het tegen de muiters gevoerde proces zijn echter bewaard gebleven.

De reis van de Batavia en de daarop volgende rampspoed aan de westkust van Australië ging de geschiedenis in als de 'Ongeluckige voyagie van 't schip Batavia nae de Oost-Indien'.



Hoewel het schip Batavia geen lang leven beschoren was geweest, bleef het verhaal van de schipbreuk en de moordpartijen daarna in de overlevering voortleven. Al in 1647 verscheen een met gravures geïllustreerd boekje, een populaire best-seller gebaseerd op Pelsaerts scheepsjournaal, waarin de gruwelijkheden uitvoerig en vol sensatie werden beschreven. Ook in later jaren dook het verhaal van de 'Ongeluckige Voyagie' telkens weer op. Het feit dat er ooit, in de buurt van de Houtman Abrolhos, een Hollands schip genaamd Batavia was vergaan, raakte zo nooit echt in de vergetelheid. De exacte ligging van het wrak werd echter pas ontdekt nadat een Australische historica, Henrietta Drake-Brockman, nauwkeurig het journaal van Pelsaert had bestudeerd. Op haar aanwijzingen ontdekten duikers uiteindelijk in 1963 het wrak bij Morning Reef op de Wallabi-eilandengroep, een onderdeel van de Abrolhos. Na zorgvuldig archeologisch onderzoek van de wrakplaats slaagde men erin resten en voorwerpen bloot te leggen. Veel was er niet over van het schip: slechts een

## **BATAVIA rondleiding**

---

gedeelte van het achterschip kon worden geborgen. Ook werd een aantal kanonnen, gebruiksvoorwerpen en wat kleine handelsgoederen gevonden. De ballast, een grote hoeveelheid stenen bedoeld voor een stadspoort voor Batavia, werd eveneens opgedoken van de zeebodem. Al deze vondsten hebben na conservering een plaats gekregen in verschillende musea aan de Australische Westkust, in Freemantle en in Geraldton. Ook werden enkele macabere bewijzen gevonden van de munitie, zoals de schedel van een jongeman, waarop de sporen van bijlslagen nog te zien waren. Het archeologisch onderzoek bevestigde zo het drama uit 1629. In recente jaren zijn de resten van meer opvarenden van de Batavia gevonden. Via DNA-onderzoek wordt getracht om meer inzicht in te krijgen, bijvoorbeeld om te zien of bepaalde skeletten soms behoorden tot het gezin van de predikant. Ook zijn gelaatsreconstructies uitgevoerd met enkele gevonden schedels. Het drama van de Batavia behoort ook aan de Australische westkust inmiddels tot het nationale erfgoed en de klap waarmee het schip op 4 juni 1629 strandde op een rif dreunt tot op de dag van vandaag na.

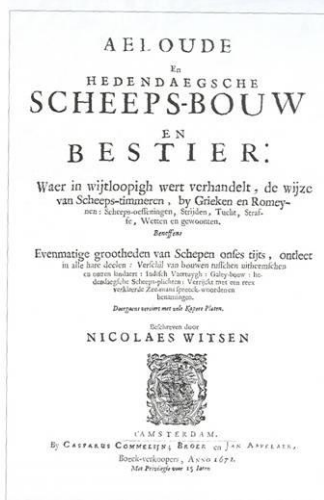


### DE HERBOUW VAN DE BATAVIA, 1985-1995

De bouw van de Batavia is gestart als een particulier project van één man en zijn familie. Er kwamen geen ambtelijke stuurgroepen, haalbaarheidsonderzoeken of marktanalyses aan te pas. Scheepsbouwer Willem Vos (geb. 1940) zag dat zijn traditionele vak, de bouw van eenvoudige houten schepen als jollen en botters, ten dode was opgeschreven en zon op de mogelijkheid om nieuwe wegen in te slaan. Eind jaren '70 bedacht hij dat zijn toekomst erin zou kunnen liggen om op puur ambachtelijke wijze een originele 17de-eeuwse Oost-Indiëvaarder te bouwen en die als toeristische attractie te exploiteren, ongeveer zoals het juist gestarte Vasa-museum in Stockholm een enorm succes bleek te zijn.

In die zelfde tijd verschenen de facsimile-uitgaven van de boeken van Nicolaas Witsen en Cornelis van Yk. Willem Vos bestudeerde die boeken, trachtte ze zoveel mogelijk te doorgronden en kwam tot de conclusie dat het mogelijk moest zijn. Hij had nog geen bepaald schip op het oog; pas toen hij hoorde van de plannen van de filmer Paul Verhoeven om het verhaal van de Ongeluckige Voyagie te verfilmen en dat deze een Oost-Indiëvaarder van 160 voet nodig zou hebben, viel het kwartje. Willem Vos besloot om de Batavia uit 1628 te gaan herbouwen. Het ontbrak hem alleen aan geld en aan een plek om te beginnen. Uiteindelijk vond hij Hans Gruijters († 2005), de burgemeester van Lelystad, bereid om hem een plaats aan de Oostvaardersdijk toe te wijzen en te voorzien van een startkrediet: de Bataviawerf was geboren met het officiële leggen van de kiel op 4 oktober 1985.

### SCHRIFTELIJKE BRONNEN OVER 17DE-EEUWSE SCHEEPSBOUW



Veel van onze kennis over de 17de-eeuwse scheepsbouw ontleen we aan geschriften die toen al aan dit onderwerp werden gewijd. In 1671 verscheen het boek *Aeloude en Hedendaegse Scheepsbouw en Bestier*.

De schrijver Nicolaas Witsen (1641-1717) is voornamelijk de geschiedenis ingegaan als burgemeester van Amsterdam, bestuurslid van belangrijke stedelijke organen en bewindhebber van de VOC. Behalve politicus was hij ook jurist, verzamelaar, cartograaf en auteur van verscheidene boeken. Hij stamde uit een regentenfamilie. Via zijn vader, die lid was van de Amsterdamse Admiraliteit, kwam Witsen in het bezit van praktische informatie van scheepsbouwmeesters en timmerlieden, om tot in de kleinste details te kunnen beschrijven hoe men in heden en verleden schepen had gebouwd.

### “Tafel van Grebber”

Een van Witsens informanten was Jan Dirkszoon Grebber, geboren in 1605 in Monnickendam. Deze Grebber gold in zijn tijd als een gerenommeerde scheepsbouwmeester en was zelfs in 1646 naar Zweden vertrokken om daar voor de koninklijke Admiraliteit oorlogsschepen te bouwen. In zijn Amsterdamse tijd had Grebber een tabel opgesteld, waarmee de onderlinge verhoudingen van de verschillende scheepsonderdelen konden worden vastgesteld. Witsen nam deze ‘Tafel van Grebber’ op in zijn boek.

### Cornelis van Yk

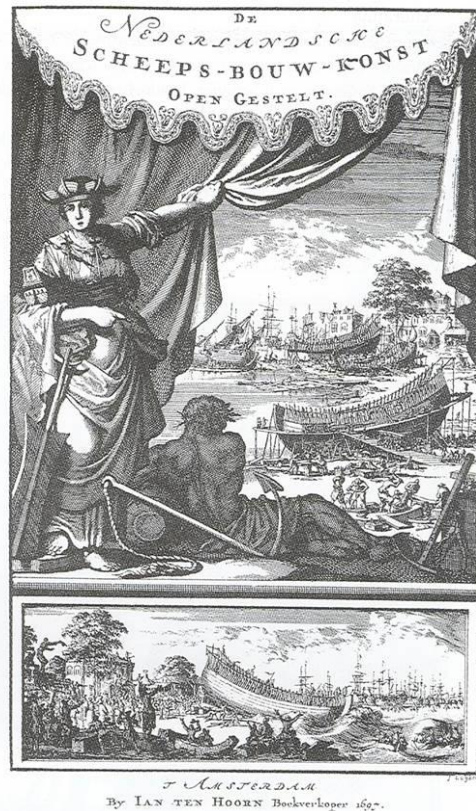
Een tweede boek over de 17de-eeuwse scheepsbouw in de Nederlanden was geschreven door Cornelis van Yk en verscheen in zijn eerste versie in 1697. In tegenstelling tot Witsen was Van Yk een man van de praktijk en al vanaf zijn twaalfde jaar vertrouwd met het scheepstimmervak. Van Yk stamde uit een familie van scheepsbouwers en was een tijd lang in dienst van de VOC. Voor zijn boek, " *De Nederlandsche Scheeps-Bouw-Konst open gestel't*", dat hij opdroeg aan de bewindhebbers van de Kamer Delft, gebruikte hij voornamelijk zijn eigen aantekeningen en die van zijn oom.

Deze twee scheepsbouwkundige verhandelingen bevatten een schat aan informatie. De auteurs bespreken tot in detail de constructie van het 17de-eeuwse schip. Zij maken ons vertrouwd met het vak van scheepsbouwer en met de technische vernieuwingen die in de loop van de 17de eeuw werden doorgevoerd. De talloze wetenswaardigheden over de ideale scheepsbouwmeester, de inrichting van een scheepswerf, gegevens over houtsoorten of beschrijvingen en tekeningen van gereedschap zijn op zich al een studie waard. Witsen en Van Yk geven concrete aanwijzingen hoe men een schip moet bouwen. Overigens zijn hun beschrijvingen voor de moderne lezer niet zo één-twee-drie te begrijpen. De auteurs gebruiken termen die nauwelijks nog gangbaar zijn. Wat verstond men precies onder benamingen als 'slemphout', 'rantsoenhouten' en de 'klos achter het broekstuk'? Wat te denken van een verdek dat 'zes voet en acht duim boven de hals' staat? De 17de-eeuwse breedspakigheid maakt het lezen er niet makkelijker op.

Naast deze boeken is uit de 17de eeuw nog meer schriftelijke informatie overgeleverd. Rond 1700 schreef meester Pieter van Dam, de *advocaat*, dat wil zeggen de secretaris van de VOC, in opdracht van de Heren Zeventien een geschiedenis van de Compagnie. Voor ons is van belang dat Van Dam in zijn omvangrijke werk een overzicht heeft gegeven van alle voor de scheepsbouw relevante resoluties die in de loop van de 17de eeuw door de Heren Zeventien werden uitgevaardigd.

Tenslotte valt nog informatie te putten uit het **archief van de VOC** zelf. Door bestudering van de vele delen met resoluties, correspondentie en rekeningen, is het mogelijk om de genoemde werken op het gebied van de scheepsbouw aan te vullen en te plaatsen binnen het kader van de organisatie van de Compagnie als geheel.

Vos had op basis van de boeken van Witsen en Van Yk al veel uitgezocht over de maten die de nieuwe Batavia zou moeten hebben. Gespecialiseerde informatie uit bijvoorbeeld de VOC-archieven werd hem aangereikt door historici en museum-conservatoren tot wie hij zich richtte. Ook schilderijen en prenten speelden een voorname rol. Deze zoektocht naar informatie was noodzakelijk omdat gegevens over de scheepsbouw uit de vroege 17de eeuw maar gefragmenteerd is overgeleverd. Tekeningen van schepen bestonden al helemaal niet, om de eenvoudige reden dat ze niet werden gemaakt. Scheepsbouw was een ambachtelijke aangelegenheid. Vakkennis werd van vader op zoon doorgegeven en bestond uit een grote hoeveelheid regels en formules waarbij de maten van de onderdelen van een schip aan elkaar werden gerelateerd. Gelukkigwijs is een deel van deze formules opgeschreven,



## BATAVIA rondleiding

---

zoals de befaamde 'Tafel van Grebber' die Witsen in zijn boek heeft opgenomen. In deze tafel wordt van schepen van olopemde lengte de maten van de voornaamste vormbepalende elementen, zoals kiel, voor- en achtersteven en hekbalk, gegeven. De maten van de overige scheepsonderdelen worden in het algemeen weer van deze afgeleid. Deze 'evenredigheid' is een belangrijk kenmerk van de Hollandse scheepsbouw en is ook in de Batavia telkens terug te vinden. Dit wetende kan nu ook worden begrepen waarom bijvoorbeeld de charters van de VOC zo summier zijn in onze ogen. De formule: een schip lang 160 voet, breed binnen de huid 36 voet en hol 18 voet, leidt immers als vanzelf tot een bepaald type schip. Gezien zijn kennis en ervaring en de manier waarop deze, namelijk in de praktijk, was vergaard kon een scheepsbouwmeester ook niet anders dan op basis van die hoofdmaten dat bepaalde schip bouwen. Natuurlijk kon hij variëren in de indeling van ruimtes aan boord, de plaatsing van schotten, de wijze van tuigen. Degenen die namens de VOC-kamer belast waren met het toezicht op de scheepsbouw waren dan ook gedwongen om regelmatig in persoon op de werven aanwezig te zijn en aanwijzingen te geven. Maar voor een belangrijk deel was het afwachten wat het uiteindelijke resultaat zou zijn.

*'Twee schepen, of twee mensen, elkander nimmer ten volle gelijcken'*, verzuchtte Witsen al. Voor de VOC was dit een belangrijke overweging om gedurende haar bestaan blijvend pogingen te ondernemen de scheepsbouw te controleren en waar mogelijk te standaardiseren, iets wat pas vanaf 1697 enigszins zou gaan lukken en pas echt in de loop van de 18de eeuw met de introductie van het gebruik van technische scheepstekeningen.

### SCHEEPSWRAKKEN GEVEN INFORMATIE

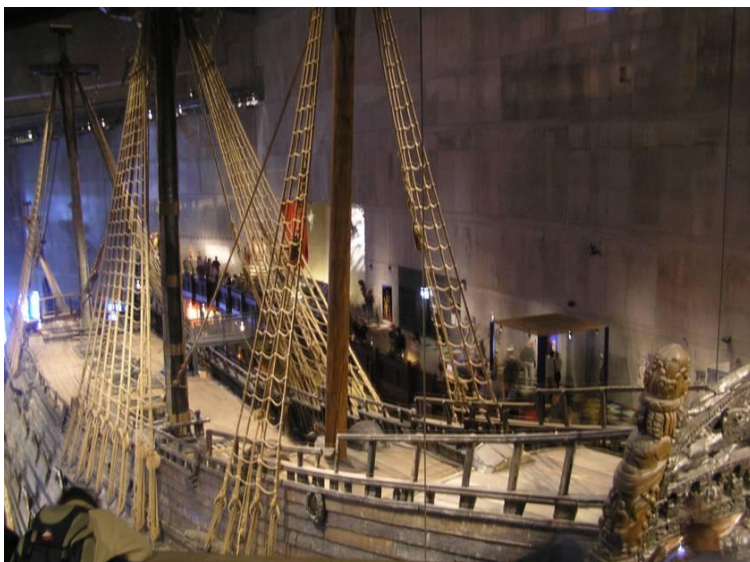
Een andere belangrijke bron voor de bouw van de Batavia waren scheepswrakken. Nu zijn er maar weinig scheepswrakken uit de vroege 17de eeuw bewaard gebleven, maar toevalligerwijs stammen er twee wel uit het jaar 1628.

Ten eerste is er natuurlijk het wrak van de **Batavia** zelf, dat zich in het West-Australian Maritime Museum in Fremantle bevindt. Deze resten beperken zich tot een deel van de spiegel, een stuk van de hekbalk en een deel van de beplanking aan bakboord. Toch leverde dit belangrijke gegevens op, bijvoorbeeld over de wijze waarop de beplanking was aangebracht.

Een veel completere archeologische bron is het wrak van het Zweedse koningsschip **Vasa**, gebouwd in 1626-1628 te Stockholm door een Hollandse scheepsbouwmeester. Dit schip verging in de haven van Stockholm luttele minuten nadat zijn eerste reis was begonnen .



**De VASA zinkt**



**De VASA in Stockholm**



## BATAVIA rondleiding

---

De oorzaak was een tekort aan ballast. In het brakke water is het schip zeer goed geconserveerd gebleven. In 1961 is het wrak geborgen en het bevindt zich nu in verbazingwekkend complete staat in het Vasa-museum in de Zweedse hoofdstad. Medewerkers van de Bataviawerf, onder wie Willem Vos zelf, brachten eind jaren '80 en begin jaren '90 meermalen een bezoek aan de Vasa. Het schip werd daarbij van onder tot boven, van binnen en van buiten 'doorgenomen en begrepen'. Soms bevestigde een bepaalde constructie wat al eerder in de boeken van Witsen en Van Yk was gevonden, maar even vaak werden nog niet bekende constructies aangetroffen, omdat die nergens eerder waren afgebeeld of beschreven.

Het **interieur van de Vasa**, maar ook de thematiek en uitvoering van het beeldsnijwerk, waren daarmee buitengewoon belangrijke voorbeelden voor de Batavia. De overeenkomsten tussen beide schepen zijn dan ook legio, al heeft de Batavia inmiddels wel bewezen stabiel te zijn, in tegenstelling tot de Vasa.



*Kajuit van de Vasa, origineel*



*Kajuit van de Vasa, reconstructie*

### UITGANGSPUNT VOOR DE RECONSTRUCTIE

Het **uitgangspunt** voor de bouw van de Batavia was dat het in de eerste plaats een ambachtelijke reconstructie zou worden. Dat wil zeggen dat het schip niet alleen het product zou moeten zijn van onze historische en archeologische kennis, maar ook van een gereconstrueerd ambachtelijk proces dat ooit echte VOC-schepen zoals de Batavia had voortgebracht. Ambachtelijk inzicht en kennis van het materiaal was in de 17de eeuw een voorwaarde om goede schepen af te kunnen leveren. Daarom zat er voor de bouwers van de Batavia niets anders op om dezelfde weg te gaan die ook 17de-eeuwse scheepsbouwers bewandelden als zij de opdracht tot de bouw van een retourschip aanvaardden. De ambachtelijke aanpak werd dus niet gevolgd omdat dat zo'n leuk plaatje zou opleveren voor toekomstige bezoekers, maar omdat het de enige manier was om tot een historische juiste reconstructie te komen.

We noemen de Batavia een **reconstructie**. We weten eenvoudig té weinig af van hoe de originele Batavia er uit heeft gezien om te kunnen spreken van een replica. Kwalificaties als 'een exacte kopie van het schip uit 1628' en dergelijke zijn dan ook uit de lucht gegrepen. De Batavia is een historisch en ambachtelijk verantwoorde reconstructie van een VOC-retourschip uit 1628, waaraan de naam Batavia is gegeven, niets meer en niets minder.

Tot de voornaamste ambachtelijke kenmerken van de bouw van de Batavia behoren het vasthouden aan de oorspronkelijke dimensies van de onderdelen en het gebruik van authentieke materialen. Ook vóór de Batavia waren er al verschillende projecten waarbij schepen uit het verleden werden gebouwd. Dikwijls werd daarbij, om praktische en financiële redenen, gebruik gemaakt van moderne toepassingen, zoals staalconstructies, composietbouw (laminaten) en kunststof. Ook werden afmetingen soms aangepast. Voor Willem Vos en zijn mensen was dat absoluut uit den boze. Gebruik van moderne materialen zou het ambachtelijke en historisch verantwoorde karakter volledig te niet doen. Er is dan ook consequent vastgehouden aan het gebruik van massief eiken en grenen voor de bouw van het schip. Moderne toepassingen zijn dan ook alleen gebruikt waar dit een duidelijk gunstig effect zou hebben op de levensduur. De vele ijzeren bouten en pennen in de Batavia zijn bijvoorbeeld van gegalvaniseerd staal. Het van zich zelf zure eikenhout zou onbehandeld ijzer immers binnen enkele jaren 'opvreten'. Ook de behandeling van het onderwaterschip heeft om vergelijkbare redenen enkele moderne bewerkingen ondergaan, en sinds enige jaren is het hennep touwwerk deels vervangen door een kunstvezel, maar voor het overige durven we te beweren dat de Batavia voor 90% uit authentieke materialen is opgebouwd.

### Scheepshout

De romp van het schip, de kiel, spanten, dekbalken en scheepshuid zijn van eikenhout. Dit hout is afkomstig van enkele landgoederen in Denemarken waar eikenbossen al vele jaren op ecologisch verantwoorde wijze worden geëxploiteerd.

Omdat er in de 17de eeuw grote vraag was naar complete bomen voor de scheepsbouw, werden deze toen in enorme hoeveelheden per vlot over de rivieren Rijn, Maas en Weser naar Nederland aangevoerd. Vooral Deventer, Amsterdam en Dordrecht waren de eindpunten van deze aanvoer en daar waren dan ook de grote houtmarkten voor de scheepsbouw te vinden. Deze vorm van houthandel is al lange tijd uitgestorven. Bijna al het timmerhout wordt tegenwoordig keurig gezaagd in planken, balken of platen door de producenten aangeleverd. Door al in een vroeg stadium bij de bosbouwer aan te geven dat men ook ongezaagd kromhout en kniestukken nodig heeft, kan dit in de handel als 'incourant' omschreven hout nog worden bemachtigd. Voor de exploitant is het namelijk veel efficiënter om bomen ter plaatse te zagen. De houten scheepsbouw heeft echter altijd dringend behoefte aan intacte stammen, kromhout en knieën. Dankzij de goede relaties van de Bataviawerf met de houthandel en de producenten in Denemarken, is de werf altijd verzekerd van een goede aanvoer, tenzij natuurlijke omstandigheden, zoals stormen, dat verhinderen.

Voor de Batavia is ongeveer 1800 kubieke meter **eikenhout** aangekocht. Als we uitgaan van ronde stammen van 10 meter lang en 1 meter dik, dan leert een wiskundige formule (inhoud van een cilinder =  $\pi r^2$ ) x lengte, waarbij  $\pi = 3,14$  en  $r =$  de halve doorsnede) ons dat er voor de bouw van de Batavia zo'n 230 bomen nodig zijn geweest. In de praktijk waren dit er overigens heel wat meer, vanwege de grote behoefte aan kniestukken en kromhout en ook zijn niet alle bomen 1 meter dik. Overigens is er van die 1800 m<sup>3</sup> zoveel hout verzaagd, dat er netto maar 800 m<sup>3</sup> daadwerkelijk in het schip is verwerkt. Ook de meeste gesneden beelden op de Batavia zijn van eiken gemaakt.

Naast eiken bevat de Batavia ongeveer 200 m<sup>3</sup> **grenen**, dit is naaldhout afkomstig van de grove den. Grenen is gebruikt voor de dekplanken, de masten en voor sommige beelden. Verder vinden we aan boord **essenhout** voor de blokken, de helm- en kolderstok.

Ten slotte zijn er twee Zuid-Amerikaanse hardhoutsoorten te vinden. **Pokhout** (met een soortelijk gewicht van meer dan 1, het zinkt dus in water) is toegepast voor de schijven in een groot aantal blokken en voor de lagers in de spillen; de houtsoort **Demerara Groenhart** is gebruikt voor de assen in de blokken. Beide houtsoorten hebben gemeen dat ze bij wrijving een vette afscheiding geven en zo 'zelfsmerend' zijn. Deze eigenschap was al in de vroege 17de eeuw ontdekt en werd toen ook al toegepast.

Het overige materiaal, zoals hennep en hempex voor de tuigage, vurenhout voor schotten, ijzer, koper en steen, komen we tijdens de rondleiding door het schip nog uitgebreid tegen.

### **Bouw van de reconstructie van de Batavia**

De bouw van de Batavia startte op 4 oktober 1985 met het leggen van de kiel. Aanvankelijk werd er slechts door Willem Vos en zijn familie met een paar medewerkers aan gewerkt. In de loop der jaren nam de bouwploeg echter enorm toe. Op het hoogtepunt van de bouw, rond 1991-1992, waren er dagelijks meer dan 80 mensen direct bij de bouwactiviteiten betrokken. Zeker 600 personen hebben tussen 1985 en 1995 daadwerkelijk aan de Batavia meegebouwd, waaronder een tiental leermeesters en ettelijke honderden leerlingen en vrijwilligers. Als we ook bestuursleden, ondersteunende medewerkers en vrijwilligers uit het promotieteam meetellen, dan zijn er totaal 1130 mannen en vrouwen op enigerlei wijze bij de bouw betrokken. De zogeheten monsterrol met alle namen bevindt zich in de hal van het Tolhuis. Deze is onthuld bij het officiële afscheid van scheepsbouwmeester Willem Vos op 12 april 2003.

Traditioneel leggen we het eindpunt van de bouw op 7 april 1995. Het schip is toen door koningin Beatrix officieel gedoopt, waarna het te water is gelaten. Maar ook in de jaren daarna, tot op de dag van vandaag, zijn er onderdelen toegevoegd, verwijderd of veranderd. Het schip leeft en is feitelijk nooit werkelijk voltooid.



### TEWATERLATING

De voorbereidingen voor de tewaterlating hebben lange tijd de gemoederen beziggehouden. Vooral de wijze waarop deze tewaterlating zou moeten plaatsvinden is onderwerp geweest van uitgebreide studies. Toen eenmaal de opmerkelijke beslissing was genomen om het schip geheel op de wal af te bouwen, kwam ook de tewaterlating in een ander daglicht te staan. Het schip zou in compleet afgebouwde staat nooit op de gebruikelijke manier, dus van een helling af, het water kunnen worden ingebracht. De Batavia werd eerst opgekrikt op hydraulische vijzels en vervolgens op grote transportwagens gezet, het soort waarmee booreilanden en dergelijke worden vervoerd. Daarna werd het schip behoedzaam naar een ponton voor de wal gereden. Dit ponton is in een dok in Amsterdam-Noord afgezonken, waarna het schip werd teruggesleept naar Lelystad.

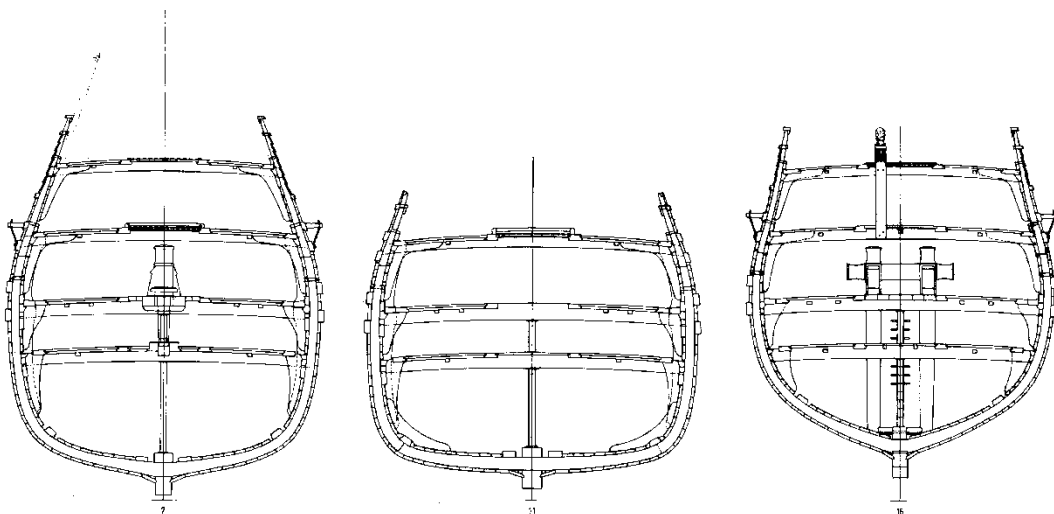
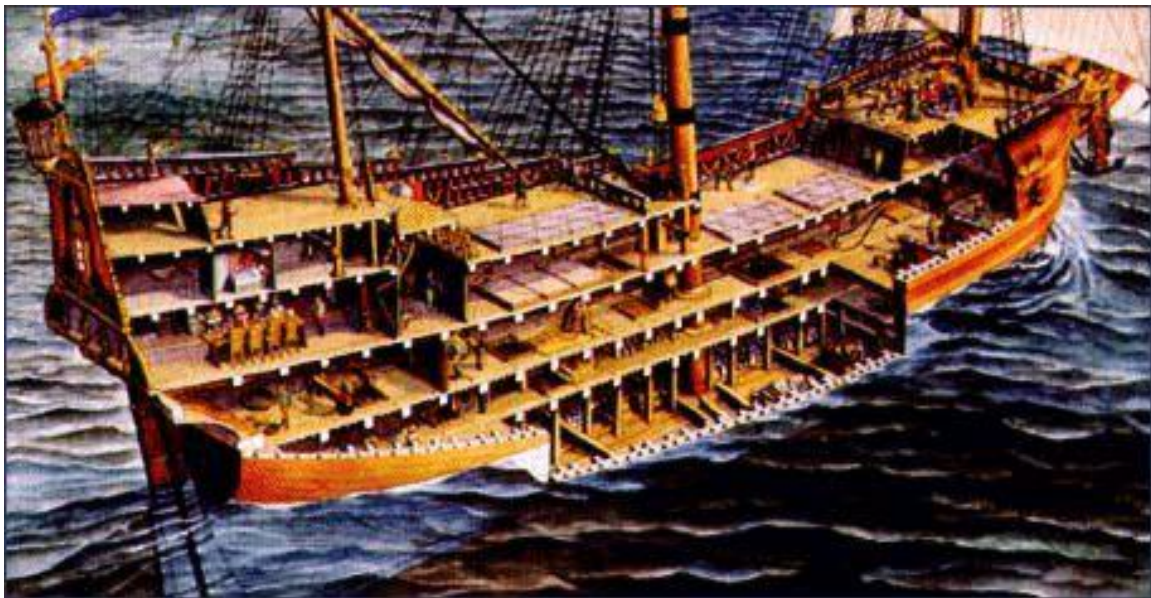
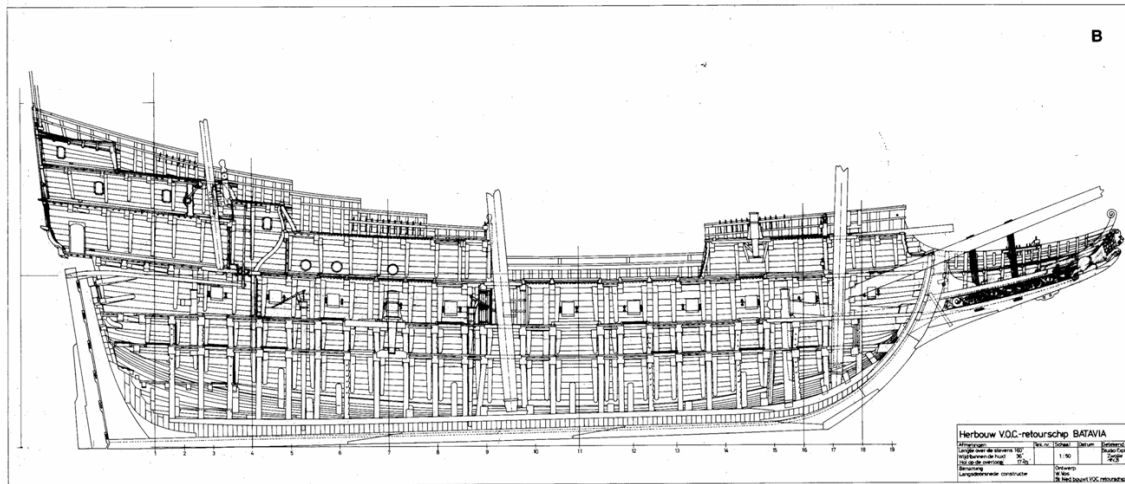


Deze operatie heeft in april 1995 plaats gehad. Op 7 april van dat jaar heeft Koningin Beatrix het schip officieel 'BATAVIA' gedoopt. Dit dopen gebeurde met water uit de Indische Oceaan, dat was getapt vlak bij de plaats waar de oorspronkelijke Batavia in 1629 zo jammerlijk verging.

De Batavia ligt nu met 350 ton ballast (lood en beton) aan boord afgemeerd aan een steiger voor de wal en is daar dagelijks in haar natuurlijk element te bezichtigen.



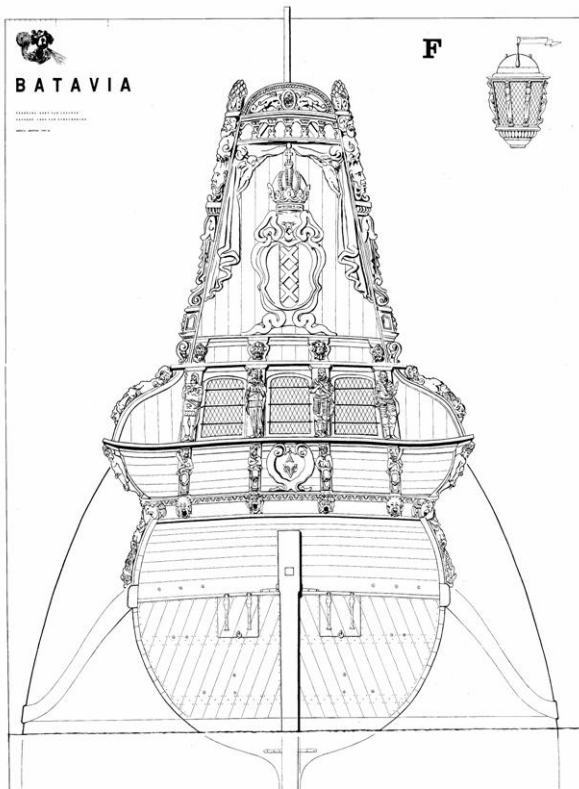
## OVERZICHT VAN DE INDELING VAN DE BATAVIA



### DE RONDLEIDING

Deze rondleiding wil zowel een nadere uitleg geven over de constructie van de Batavia als van de verschillende gebruiksfuncties als van aspecten van het leven aan boord in de 17de eeuw. Voor de overzichtelijkheid zullen deze delen zoveel mogelijk uit elkaar worden gehaald, al valt enige overlap niet te vermijden.

### SPIEGEL EN RECHTE WULF



We lopen de steiger op. We gaan uit van de situatie dat de Batavia met zijn achterzijde naar de steiger is gekeerd. Om de weersinvloeden zo gelijkmatig mogelijk op het schip te verdelen wordt de Batavia namelijk elk jaar gedraaid. Het kan dus zijn dat het schip met zijn boegspriet en galjoensleeuw naar de steiger is gelegen, maar wij gaan uit van de standaard-toestand.

Als we voor de achterzijde van de Batavia staan onderscheiden we in de constructie van boven naar beneden: het doorluchtig wulf, het rechte wulf met aan weerszijden de staatshouten, het fries, de ramen, het bolle wulf, het holle wulf, de hekbalk en daaronder de spiegel.







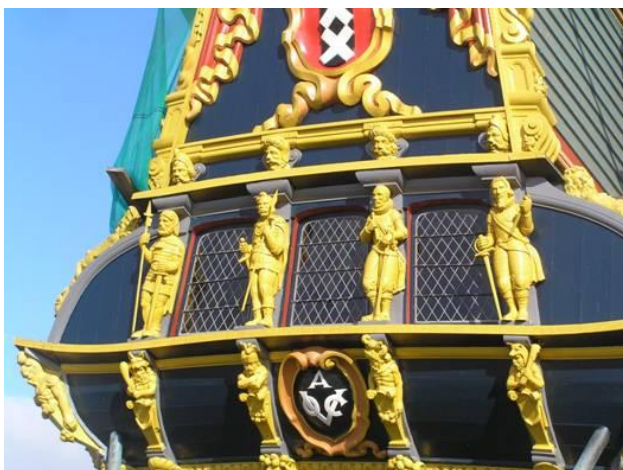
Meer in detail zien we de volgende elementen:

**De grote heklantaarn:** deze is voorzien van gesneden vrouwenfiguren. De lantaarn van de Batavia is achtkantig, heeft een koperen kap en is geheel verguld. Hij is voorzien van glas in lood en er zit een elektrisch lichtje in. In de 17de eeuw zou dit een bundel kaarsen of een olielamp zijn geweest. Een dergelijke lantaarn geeft slechts zwak licht, maar dat is op zee van grote afstand te zien.

**Het doorluchtig wulf:** dat is dat sierlijke hekje bovenaan. Het bestaat uit een rijtje balusters met daarboven het oude middeleeuwse wapen van Amsterdam (koggeschip) geflankeerd door dolfinen met bovenop een afsluitende gebogen lijst.



Aan weerszijden van het rechte wulf (hakkebord) de **staatshouten**. Dit zijn grote grenen 'hoekpalen' met daarop gesneden typische ornamenten als rolwerk, vruchten, mannenkoppen en voluten. Dit soort ornamenten is typerend voor de stijl van het beeldsnijwerk op de Batavia. Deze stijl wordt aangeduid als maniërisme of Hollandse Renaissance. Tegelijk valt natuurlijk de **grote cartouche** op het hakkebord op met het wapen van Amsterdam en de keizerskroon. Het privilege om deze kroon op het wapen te dragen was eind 15de eeuw aan Amsterdam toegestaan door keizer Maximiliaan van Bourgondië. Door dit wapen is in één oogopslag te zien dat we te maken hebben met een Amsterdams schip. De cartouche wordt als het ware onthuld door twee engeltjes, *putti* geheten, die een gordijn, de draperie, wegtrekken. Aan de onderzijde van het hakkebord zien we een dubbele lijst met mannenkoppen, zogeheten troniën; dit heet het **fries**.



### **Themabeelden, de Bataafse Mythe**

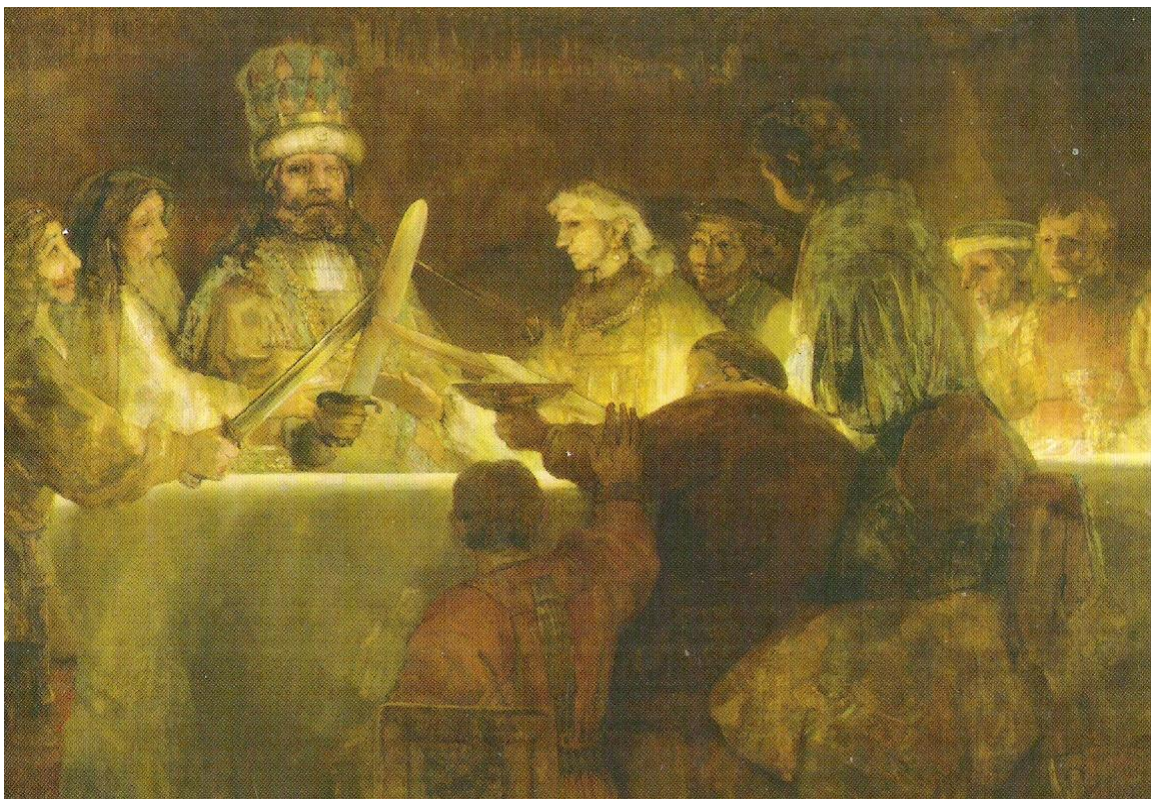
Waar we bezoekers nu attent op kunnen maken is de naam van het schip en de wijze waarop die naam – Batavia – tot uitdrukking komt in het beeldsnijwerk. Tussen de ramen van de kajuit zien we namelijk vier themabeelden. Deze eiken, quasi goudkleurige, beelden stellen van links naar rechts voor: Brinio, de leider der Kaninefaten, Julius Civilis, de leider der Bataven, Willem van Oranje (1533-1584), de leider van de Nederlandse Opstand tegen Spanje en Maurits van Oranje (1567-1625), zijn zoon.



## BATAVIA rondleiding

---

De keuze voor deze beelden is een kwestie van reconstructie geweest. Het beeldsnijwerk van de Batavia is bedacht en ontworpen door beeldsnijder Cees van Soestbergen in samenspraak met Willem Vos en een panel van (kunst-)historici. Er is gekozen om de zogeheten '**Bataafse Mythe**' op de Batavia te verbeelden. Deze politieke theorie uit het begin van de 17de eeuw is vooral uitgewerkt door de rechtshistoricus Hugo de Groot (van de boekenkast). De Romeinse geschiedschrijver Tacitus vertelt dat in het jaar 69 de stam der Bataven onder leiding van ene Julius Civilis in opstand kwam tegen het Romeinse gezag.



**SAMENZWERING DER BATAVIËREN**  
*Rembrandt van Rijn [Nationalmuseum Stockholm]*

## BATAVIA rondleiding

---

Deze stam leefde in de buurt van de Nederlandse grote rivieren (de naam Betuwe doet nog aan hen denken). Hun bondgenoten, de Kaninefaten onder Brinio, woonden meer in het kustgebied. De Nederlanders uit de vroege 17de eeuw lazen dit verhaal en trokken een parallel met hun strijd tegen Spanje die in 1568 was begonnen. De Bataven werden daarbij tot directe voorouders van de Nederlanders verklaard, waarbij talrijke deugden aan hen werden toegeschreven. De Bataven waren dapper, vrijheidslievend en kenden een egalitaire samenleving, net als de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. Hun land, het oude Nederland dus, noemde men 'Batavia'. Nederland werd op die manier voorzien van een verleden en een roemrijke geschiedenis. Dat gaf meteen een wettelijke basis aan de Opstand tegen Spanje, dat in die visie als een vreemde, heerszuchtige mogendheid kon worden aangemerkt. De Bataven, zo weten wij nu, moeten overigens beschouwd worden als zogeheten *auxilia*, militaire hulptroepen van de Romeinen van Keltische herkomst die vooral de Rijn grens in het Noorden van het Rijk tegen indringers moesten bewaken.

Toen Jan Pieterszoon Coen in 1619 de Javaanse stad Jacatra veroverde, werd de nieuwe hoofdvestiging van de VOC op last van de Heeren XVII omgedoopt in 'Batavia', aldus refererend aan deze geconstrueerde geschiedenis. De stad Batavia heeft tot 1949 onder die naam bestaan, eerst als 'rendez-vous-plaats' van het VOC-rijk en zetel van de Hoge Regering en daarna als hoofdstad van Nederlands Indië. Daarna werd het Jakarta. De naam van die huidige miljoenenstad grijpt weer terug op de oude Javaanse naam, die zoveel betekent als 'versterkte plaats'.

Het is niet aannemelijk dat de originele Batavia uit 1628 uiterlijke verwijzingen naar de stad heeft gehad. Echter is het goed voorstelbaar dat het beeldsnijwerk op een of andere manier aan dat oude 'land' Batavia heeft gerefereerd. Die gedachte volgend is bij de bouw van de Batavia in 1985 uitdrukkelijk gekozen voor dit Bataafse thema.

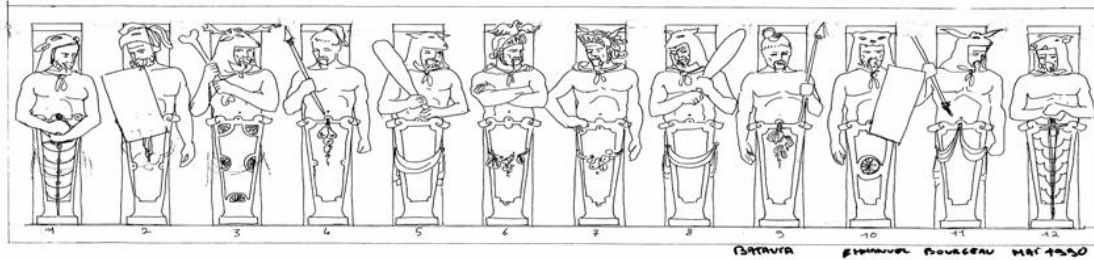


## BATAVIA rondleiding

### Hermen of halffiguren

Onder de themabeelden, dus op het bolle wulf, vinden we 12 Bataafse krijgers, dat wil zeggen, zoals men begin 17de eeuw dacht dat Bataafse krijgers eruit hebben gezien. Ze zijn voorzien van knuppels, speren, berenvellen en -koppen. Het zijn half-figuren, alleen het bovenste deel is een menselijke figuur, van onder zijn ze een stijl met rolwerk.

Tussen de Hermen op het bolle wulf is het **medaillon** van de VOC-kamer Amsterdam te zien.



## BATAVIA rondleiding

---

Onder de hermen vinden we de 12 **groteske maskers**. Grotesken zijn typische ornamenten uit de Renaissance. We treffen ze ook op de Vasa aan. De maskers op de Batavia zijn ontleend aan diverse voorbeelden uit de Hollandse architectuur en aan de ornamentprenten van Cornelis Floris (eind 16de eeuw). Bijzonderheid in de compositie van de maskers is dat ze elk een andere kant opkijken en niet alleen maar in de richting die hun houding doet vermoeden. Ze spieden a.h.w. rondom, een fenomeen dat van de Vasa werd overgenomen.







Het **holle wulf** is in de zomer van 2005 beschilderd met een zeegezicht. Tekeningen en schilderijen uit de 17de eeuw toonden duidelijk aan dat er in die tijd schepen met ware kunstwerkjes moeten hebben rondgevaaren. Op basis van kunsthistorisch onderzoek is gekozen voor een zeegezicht in maniëristische stijl, geïnspireerd op vergelijkbare schilderijen uit het begin van de 17de eeuw. Het zeegezicht op de Batavia bevat overigens enkele moderne verwijzingen. Zo vliegt rechtsboven de Flevolandse kiekendief en zijn de vlaggen van de provincie Flevoland en van Lelystad te zien op de afgebeelde schepen.

Het holle wulf wordt aan de onderzijde begrensd door de **hekbalk**, een belangrijk constructief onderdeel van het schip. Het gedeelte daaronder heet de spiegel. In de spiegel bevinden zich twee geschutspoorten. De kanonnen die daar werden geplaatst werden gebruikt om de aftocht na een zeegevecht te dekken en worden de *retraite-stukken* genoemd.

Aan weerszijden van de geschutspoorten zijn twee ronde openingen, waar touwen en lijnen door kunnen lopen, bijvoorbeeld om de sloep te slepen. Deze openingen heten *kardinaalsmutsen*.

### Galerijen

Ter hoogte van de ramen kraagt het achterschip ongeveer een meter aan weerszijden uit. Deze uitstulpingen aan stuur- en bakboord heten de galerijen. Ze zijn een overblijfsel uit de tijd dat zeeschepen daadwerkelijk een open galerij, een soort balkon hadden. Die oude galerij liep zelfs helemaal door achter het achterschip langs. Op schilderijen uit de late zestiende eeuw of even daarna zijn ze vaak





## BATAVIA rondleiding

---

nog te zien. De functie van de galerij was zeker niet alleen om naar buiten te kijken, maar had ook een militair doel. Vanaf de galerij kun je met een geweer langs de zij van het schip schieten, wat zijn nut heeft als een kleiner schip met kwade bedoelingen langszij komt. In de tijd van de Batavia had de galerij die militaire functie nog steeds. Ook kon vanuit de galerij een snelle blik op de stand van de zeilen worden geworpen, zonder dat de schipper of opperkoopman daar eerst trappen voor moest oplopen. Tevens bevinden zich in de galerijen de toiletten voor de hogere rangen aan boord. De koperen pijpen zijn de afvoerbuizen. Bovenop bevinden zich prachtige stukken beeldsnijwerk. Dit zijn **tritonen**, half mens, half vis.



We lopen vanaf de achterzijde langs het schip naar voren en kunnen een blik werpen op het **roer** en de dieptemerken. Het roer van zeeschepen als de Batavia is van boven tamelijk smal en loopt naar onder toe iets breder uit. Het diende vooral om koerscorrecties te kunnen uitvoeren op zee. Een breder roer zou ook helemaal niet effectief zijn bij zeegang en eerder averechts werken. Om toch zoveel mogelijk profijt te hebben van het aan de onderzijde iets bredere roer, werden de schepen op stuurlast gebouwd. Dat wil zeggen dat ze aan de achterzijde meer diepgang krijgen dan aan de voorzijde. De Batavia heeft 90 cm, ruim 3 voet, stuurlast.

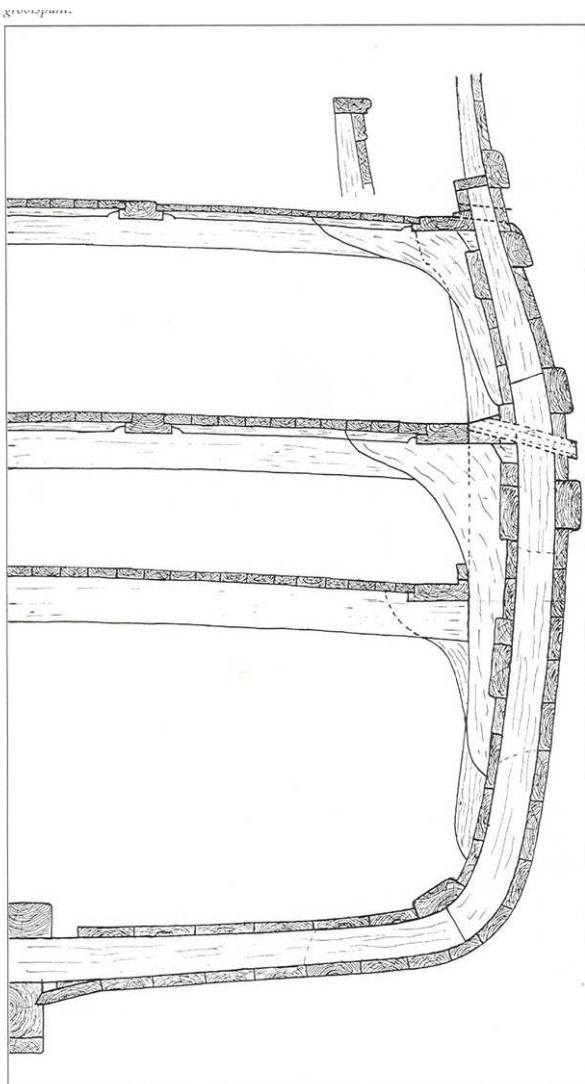
### DE SCHEEPSHUID

Als we ons een dwarsdoorsnede van de buitenzijde van de Batavia voorstellen, dan zien we eerst een huidplank, dan een spant en dan de beplanking van de binnenkant, de wegering geheten. De volledige wand van het schip is daarmee bijna een halve meter dik.

De beplanking van een schip aan de buitenzijde noemen we de huid. De huidplanken zijn 10 centimeter dik en zijn in de lengterichting met liplassen aan elkaar verbonden. Een hele serie van aan elkaar in één lijn verbonden planken noemen we een huidgang. Boven de waterlijn worden de huidgangen afgewisseld met berghouten. Dit zijn zware balken, twee keer zo dik als een huidplank, die in langsscheepse richting extra stevigheid aan de buitenzijde van het schip geven. De berghouten zijn met klinkbouten verbonden aan de constructie van de binnenzijde. Aan de vorm van de kop van de klinkbout is te zien met welk verbanddeel die verbonden is, met een steunder, kniestuk, of balkweger. De Batavia heeft vier berghouten, met daartussen bredere en smallere reeksen huidgangen, de zogeheten vullingen. In de tweede vulling (schutvulling) zijn ook de elf geschutspoorten uitgespaard. De achterste geschutspoort gaat half door een berghout heen.



Hieraan kunnen we zien dat het dek recht in het schip ligt, terwijl het schip als geheel een bepaalde kromming, de zeeg, vertoont. Dit maakte de schepen sterker van constructie.





## BATAVIA rondleiding

---

### Dubbeling

Een van de minder leuke aspecten van de vaart op Indië was de kennismaking met de paalworm. Dit kleine weekdier, wetenschappelijke naam *Teredo navalis*, leeft van oorsprong in warme wateren en voedt zich graag met hout. Het is in staat om zich in korte tijd dwars door de eiken huid van een zeeschip heen te knagen. Om zich enigszins te weren tegen de paalworm bedacht men om de eiken scheepshuid te beschermen met een extra laag van grenen, de dubbeling. Die mocht de paalworm dan hebben zodat de echte huid intact bleef. Wel was het nodig om de schepen telkens weer van een nieuwe dubbeling te voorzien. Tussen de huid en de dubbeling bevond zich dan nog een laag huiden (in ons geval is dat een laag polyesterdoek). Ook nam men zijn toevlucht tot het compleet bespijkeren en bekoperen van de scheepshuid.

Allemaal tegen de paalworm, maar het mocht niet baten. Het beestje werd uiteindelijk zelfs in onze wateren geïmporteerd waar het in de loop van de 18de eeuw de houten kustverdediging compleet wegvrat. Vanaf dat moment deed basalt als materiaal voor zeeweringen zijn intrede in ons land. Later werden ook de stalen schepen geïntroduceerd en hardhouten ducdalven en sluisdeuren die minder gevoelig zijn, maar de paalworm is nog steeds een plaag voor het archeologische erfgoed dat zich in onze kustwateren bevindt. Oude scheepswrakken komen door de zeestroming bloot te liggen en vallen dan alsnog ten prooi aan dit onsympathieke weekdier.

### KUIL EN VERDEK

We gaan de trap op en dalen af naar de kuil van de Batavia. We bevinden ons hier op het verdek, het bovenste doorlopende dek van de Batavia. De kuil is de open ruimte in het midden van het schip tussen halfdek en bak. Het is de plaats waar de bemanning die dienst heeft zich veelal bevindt.



**De kuil naar voren gezien**



**De kuil naar achteren gezien**

In het midden van de kuil bevindt zich het grote luik.

Hierlangs werd het schip geladen en gelost. Het luik is afgedekt met z.g. *presennings*, kleden van zeildoek die voorkomen dat water naar beneden sijpelt.





## BATAVIA rondleiding

---

Dit was tevens de plaats waar de kleinere bijboten van de Batavia waren opgeslagen.

Een VOC-schip had twee tot drie bijboten, de sloep en de boten geheten. De sloep kan ook gezeild worden en ligt meestal langs zij de Batavia. Met een dergelijk klein scheepje legde Pelsaert na de stranding de 1500 zeemijlen af naar Batavia.

*Sloep van de Batavia*



### DE MASTEN



Voor we verder naar achter lopen is dit ook de meest geëigende plaats om iets over de **masten** van de Batavia te vertellen. Het schip heeft drie masten en een boegspriet. Zoals Witsen schreef: de masten zijn als de vingers van een hand, waarbij de duim de boegspriet is, de wijsvinger de fokkemast, de middelvinger de grote mast, de ringvinger de bezaansmast en de pink de vlaggenstok.



De masten zijn voorzien van verlengstukken, de **stengen**. De grote mast en fokkemast hebben daarboven nog elk een bramsteng. De steng van de bezaansmast heet de kruissteng, die van de boegspriet de blinde steng.

De platforms tussen de stengen heten de **marsen**. Deze zijn er om de zeilen te bedienen en op te doeken. Ook dienen ze als geschutsplatform voor musketiers.



Het onderste deel van de fokkemast en grote mast is *gekuipt*, dat wil zeggen dat de masten om meer dikte te krijgen zijn samengesteld. Om een massieve grenen kern die achtkantig is geschaafd wordt een achttal grenen segmenten gelijmd. Daarna wordt een bundel touwen, de woelings, om de mast heengelegd. Voor de precieze namen van alle stengen en de bijbehorende zeilen zie het schema.

Aan de masten en stengen zijn de ra's gehangen, daar hangen de zeilen aan. Een soort houten kralenketting, het *rak*, is de verbinding tussen mast en ra.

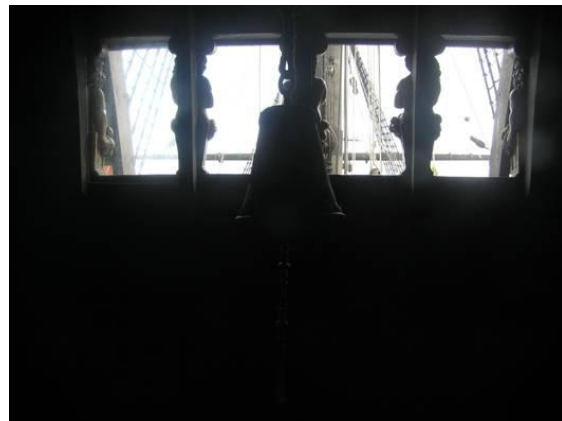
Op de veelgestelde vraag: 'Waarom staat de fokkemast voorover?' luidt het eenvoudigste antwoord: om zo veel mogelijk winddruk op het voorschip te krijgen, ter compensering van de natuurlijke loefgierigheid van het schip. Voor een uitgebreidere wetenschappelijke verklaring, zie 7 Provinciën Cahier 1.

We staan even stil bij de grote mast. Die vormt namelijk een belangrijke grens in het sociale leven aan boord van een schip. Vóór de grote mast en onderdeks bevond zich het gewone scheepsvolk. Alleen de officieren en rijkere passagiers, de elite kortom, was het toegestaan om achter de mast en verder naar boven te gaan. Hier werd streng op toegezien.

De grote mast had verder de functie van 'dorpspomp' om zo te zeggen. Hier werden de artikelbrieven aan het volk voorgelezen, de straffen werden er voltrokken en de chirurgijn hield er zijn spreekuur.

Op weg naar de stuurplecht en de kajuit passeren we de ruimte onder het halfdek. Hier staan gereedschappen en materialen opgeslagen, maar eigenlijk zou deze ruimte ingericht moeten zijn als verblijfplaats voor passagiers en/of officieren. Ruimte aan boord van een VOC-schip was schaars en elk plekje werd benut. De ronde geschutspoorten geven aan dat indien nodig hier ook kanonnen werden opgesteld.

### DE STUURPLECHT

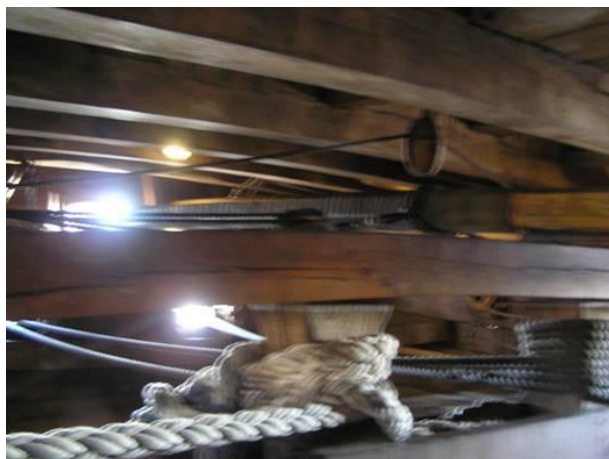


'Waarom ziet die roerganger niets?' is een veelgestelde vraag waarop een simpel antwoord kan worden gegeven.

Roerganger aan boord van een VOC-schip is een ondergeschikte functie. Zijn taak was koers te houden aan de hand van het kompas dat zich recht voor hem in het *nachthuis* bevond. Orders kreeg hij van boven van de stuurlieden op het halfdek. Verder was het belangrijk dat de roerganger uit het zicht van vijandelijke schepen zijn werk kon doen. Het was dan ook beter hem geheel schootsvrij in een ruimte als de stuurplecht te zetten.



Roergangers op Hollandse schepen hanteerden tot het midden van de 18de eeuw de kolderstok. Daarna ging men over op het eerder in Engeland ontwikkelde stuurwiel. Begin 17de eeuw was de kolderstok nog overal gemeengoed; ook de Vasa werd bestuurd door een roerganger aan de kolderstok. Hij stierf zelfs op zijn post toen het schip kapseisde. Het principe van de kolderstok is eenvoudig. Door de stok van links naar rechts te bewegen en tegelijk de stok omlaag te duwen, draait de



kolderstok in de bril, waarbij onderdeks de helmstok een uitslag maakt en daarmee het roer. Door die wijze van overbrenging betekent kolderstok naar bakboord, helmstok naar stuurboord, schip stuurt naar bakboord. Bij een uiterste uitslag van de helmstok wordt de



## BATAVIA rondleiding

kolderstok zo ver naar beneden geduwd dat er nog maar een stompje van veertig centimeter boven de bril uitkomt.

Het is duidelijk dat het besturen van een schip met een kolderstok geen sinecure is, zeker niet tijdens zware zeegang. De beschrijving van twee man aan de kolderstok en meer mannen onderdeks die met talies en blokken de helmstok vastzetten geeft aan dat het wel moet zijn voorgekomen dat niet de roerganger het roer bestuurde, maar de zee via het roer de roerganger, waarbij de kolderstok wild heen en weer moet hebben bewogen. Misschien komt de naam daar wel vandaan.

Het grappige is dat op moderne schepen het stuurwiel ook weer vervangen is door een soort joy-stick, die nog het meest doet denken aan, juist, een kolderstok.

Op de stuurplecht werd ook de tijd aan boord bijgehouden. Dit gebeurde met zandlopers die een doorlooptijd van een half uur hadden. Dan moest de roerganger of een hulpje het zandloperglas omdraaien en was er weer 'een glas geslagen'. Dit was belangrijk voor het juiste verloop van de wachten aan boord die elk 8 glazen, ofwel vier uur duurden.



Als de roerganger van de Vasa omlaag keek, werd hij aangestaard door een afschuwelijk zeemonster dat grijnzend de kolderstok in zijn bek hield. Hij wist dus dat hij altijd, al was het maar door een beeld, in de gaten werd gehouden. Dit fantastische stuk snijwerk was mede inspiratie om ook op de Batavia een 'wakend oog' aan te brengen. Dit is er uiteindelijk gekomen in de vorm van een nar die van buiten door een poortje de stuurplecht in lijkt te klimmen. Met een knipoog wijst hij naar de roerganger, daarbij hem als het ware waarschuwt om niet nogmaals op de klippen te lopen.

Er is voor deze voorstelling geen 17de-eeuws voorbeeld gevonden; het is een modern grapje van de bouwer en de beeldsnijder, maar vindt wel zijn parallel in de oeroude functie van het wakend oog aan boord dat nooit slaapt.



### DE KAJUIT

De kajuit is het ware commando-centrum aan boord van de Batavia. Op VOC-schepen spreken we nooit van een kapitein, dat is een militaire rang en voorbehouden aan oorlogsschepen. De kajuit was het dag- en nachtverblijf van zowel de schipper, als de hoogste VOC-gezagsdrager aan boord. Op de Batavia was dit *opperkoopman* Pelsaert. De schipper was verantwoordelijk voor het goed bestuur van het schip, maar de opperkoopman had in naam van de Compagnie de eindverantwoordelijkheid. Het

spreekt voor zich dat dit meer dan eens tot conflicten moet hebben geleid. Een opperkoopman die bovendien de leiding had over een hele VOC-vloot, noemen we de *commandeur*.

De kajuit is de meest comfortabele ruimte aan boord. Als een van de weinige verblijfsruimtes is er voldoende sta-hoogte. De kajuit van de Batavia is nu ingericht met één grote tafel, maar

## BATAVIA rondleiding

---

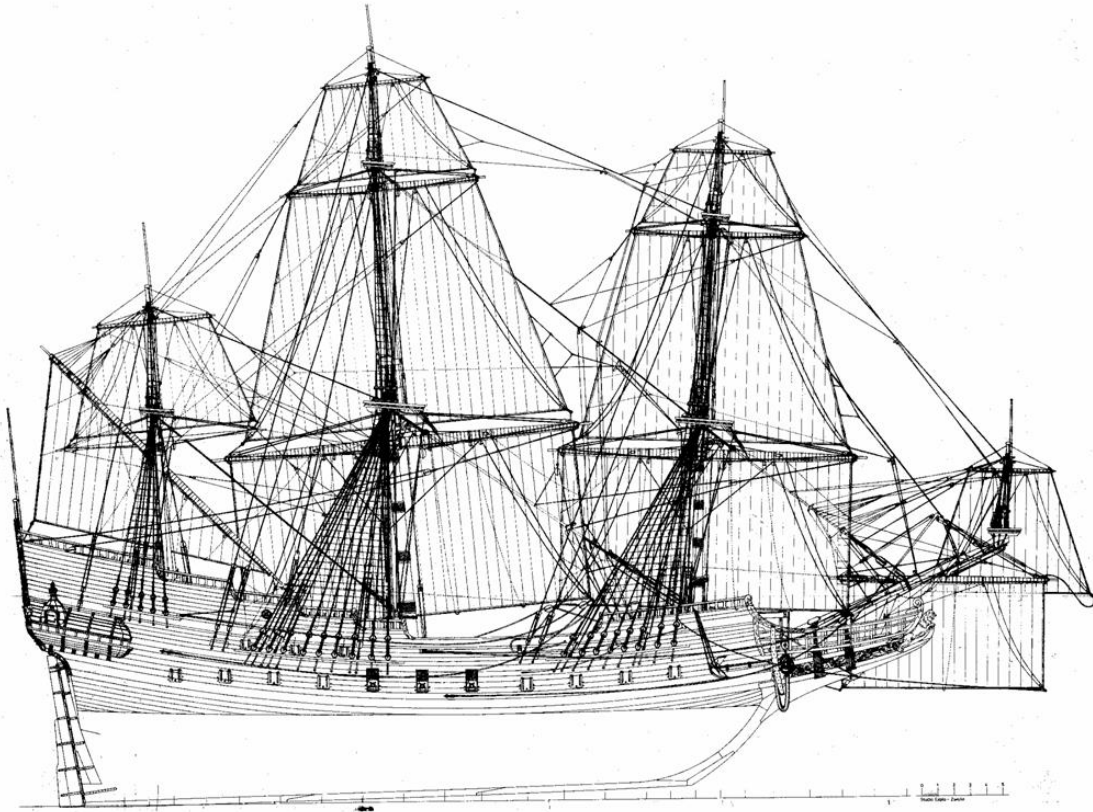
de oorspronkelijke indeling was met een grote uitschuiftafel, vele grote en kleine kastjes en één of meer bedsteden. De kajuit is in principe één open ruimte, maar er konden wel tijdelijke schotten in worden getimmerd. Aan de achterzijde bevinden zich grote ramen die open kunnen en ook via de poorten in de galerijen kon de kajuit van frisse lucht worden voorzien.

Uit reisbeschrijvingen weten we dat koopman en schipper elk konden beschikken over een ruim ledikant dat met gordijntjes kon worden afgesloten. Dit afsluiten was maar betrekkelijk; het totale gebrek aan privacy aan boord van een VOC-schip is voor ons bijna onvoorstelbaar. Ook de betere kringen leefden aan boord dicht op elkaar, met alle consequenties van dien. De strikte sociale orde aan boord was er mede voor bedoeld om enige distantie tussen de mensen te scheppen. De reglementen over wie er wel en niet toegang hadden tot de kajuit waren verschillend en werden per gelegenheid door de opperkoopman vastgesteld. Doorgaans was de kajuit voor iedereen verboden terrein, behalve voor schipper en opperkoopman en hun eventuele gezinsleden. In met zware sloten beveiligde kisten werd hier immers het zilver bewaard waarmee in Azië de aankopen van specerijen werd gedaan. Aan de scheepselite, officieren en rijkere passagiers, werd het wel toegestaan om in de kajuit de maaltijd te gebruiken. Tot de elite rekenen we de opperstuurman, de predikant, de onderkoopman, de opperchirurgijn en de hoogbootsman, met hun vrouw als ze die bij zich hadden. Ook een welvarende passagier, zoals Lucretia Jans op de Batavia, behoorde tot de bovenlaag. Na de maaltijd en het gebed moesten zij de ruimte weer verlaten, tenzij ze door schipper of opperkoopman werden uitgenodigd om te blijven. De maaltijden in de kajuit werden door de scheepsjongens geserveerd aan een met linnen lakens gedekte tafel. Ieder had een eigen bord, er was Franse wijn of zelfs madeira; verse vis, goed brood, vruchten, kaas en vlees. In de victualielijsten van de VOC vinden we alle lekkere en gezonde etenswaren terug met de aantekening 'voor de kajuit'. In alle opzichten was er een wereld van verschil met het gewone volk dat benedendeks met zes man uit één houten bak elke dag weer hetzelfde eentonige eten moest opscheppen.

In de kajuit vonden ook de beraadslagingen aan boord plaats door de *scheepsraad*. Deze bestond ten minste uit opperkoopman, onderkoopman, schipper, opperstuurman en hoogbootsman. Deze laatste stond van alle officieren het dichtst bij de bemanning en wist wat daar leefde. De scheepsraad nam beslissingen over navigatie, strafvervolgning en rechtspraak. Omdat de VOC-schepen in vlootverband uitvoeren, was er regelmatig overleg tussen de leiding van de afzonderlijke schepen. We spreken in dat geval van de *brede raad*. In de kajuit van de Batavia is ten slotte een spreuk aangebracht, de lijfspreuk van Willem van Oranje. Deze luidt in het Frans *Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer*. In het Nederlands: Het niet nodig verwachtingen te hebben om te ondernemen, noch te slagen om te volharden.

Gesterkt door deze stichtelijke woorden verlaten we de kajuit. De trap die we nu beklimmen lijkt in de weg te staan van de doorgang. Dit is geen onnadenkendheid, maar heeft een functie. Bij een vijandige aanval op de kajuit moeten de aanvallers gebukt om de trappen heen te lopen; dit maakt hen kwetsbaar voor verdedigende acties. De trappen zijn dus een soort extra beveiliging van die zo belangrijke kajuit.





### TUIGAGE VAN DE BATAVIA

Wanneer we al het touwwerk van de Batavia achter elkaar zouden leggen, dan bedraagt de totale lengte 21 kilometer. Voor een beter begrip van al het touwwerk is het handig onderscheid te maken tussen staand want en lopend want. Ook behorend tot de tuigage zijn de meer dan 400 blokken.



Het **staand want** omvat al het touwwerk dat bedoeld is om de masten en stengen stevig en toch flexibel vast te zetten. Dat gebeurt in de lengterichting door stagen en in de breedte door wanten.

De *stagen* zijn hele dikke touwen die omwonden zijn met zeildoek en dun touw (dit heet *gekleed*) om ze stugger en enigszins weerbestendig te maken. Aan het eind van een stag is een oog gemaakt, waardoor dit met een lus om de mast kan worden gelegd. Een extra verdikking, de *muis*, voorkomt dat de lus al te strak om de mast wordt getrokken. De stengen en bramstengen zijn ook naar achter verstaagd; deze bakstagen heten ook wel de *perdoens*.

De *wanten* zijn ook dikke geklede touwen die van de ene scheepszijde via de top van de mast naar de andere kant gaan. Tussen de wanten zijn weeflijnen gemaakt, zodat je makkelijk in het want kan klimmen.

Het **lopend want** omvat al dat touwwerk dat via blokken mét schijven aan het schip is verbonden. Het zijn touwen waar je dus iets mee kunt bedienen, een zeil hijsen of een ra 'brassen'.



## BATAVIA rondleiding

---

Elke functie heeft zijn eigen naam: *brassen* om de ra's in het horizontale vlak te draaien, *toppenanten* om ze in het verticale vlak te kantelen, *repen* om ze te hijsen; *vallen*, *schoten*, *schinkels*, *halzen*, en *geitouwen* om de zeilen te bedienen. En nog veel meer touwen en talies. Voor elk onderdeel van de tuigage bestaan aparte namen, een duizelingwekkende hoeveelheid. Voor een buitenstaander is dat wel eens lastig, maar voor wie er mee moet werken is dat juist praktisch omdat je zo heel precies juist dát bepaalde touw kunt aanduiden.

Het samenspel tussen tuigage en scheepsconstructie is uitgebalanceerd. Het tuig moet flexibel zijn, maar niet slap hangen; het moet stevigheid bieden maar niet onbuigzaam zijn, dan zou immers eerder een mast of een ra breken dan een touw.

In de 17de eeuw werd voor al het touwwerk langvezelig hennep gebruikt. Van de hennepvezels werd op een lijnbaan touwwerk in verschillende diktes *geslagen*. Ook voor de Batavia is dat gedaan op de lijnbaan van Van der Lee in Oudewater, hoewel een groot deel van het hennep touw op de Batavia inmiddels is vervangen door een minder vergankelijke kunstvezel. Het gebruik van hennep touw heeft zeker voordelen, maar is kwetsbaar en brengt daardoor veiligheidsrisico's met zich mee.



**Blokken** zijn er in diverse uitvoeringen, al naar gelang hun plaats en functie. Onder de blokken voor het lopend want onderscheiden we kardeelblokken, vioolblokken en één- en meerschijfsblokken.

Het staand want, dus de wanten en stagen, wordt met vaste blokken, de jufferblokken, vastgesjord. Jufferblokken hebben geen schijven, maar alleen gaten waar de talies doorheen gaan. In alle wanten zit aan het onderste uiteinde een jufferblok gebindseld. Dit jufferblok is door middel van een door de gaten geschoren *talreep* verbonden met een ander jufferblok dat aan de ijzeren puttingen vast zit. Door het aanhalen van deze talreep kunnen de wanten op spanning worden gebracht. De puttingen van de onderste wanten zitten vast aan de rusten; die van de stengewanten aan een apart stukje puttingwant dat aftakt van het gewone want en naar de rand van de mars loopt.



### HET HALFDEK



We noemen de hele opbouw van het achterschip de *kampanje*. Hiervan maken deel uit het halfdek, het dek van de stuurplecht, het kampanjedek en het bovenkampanjedek.





## BATAVIA rondleiding

---

Het uitzicht vanaf het halfdek en hoger over het schip is fenomenaal. Hier kun je ook zien wat bedoeld wordt met de *zeeg* van het schip; de machtige gebogen vorm van Hollandse schepen uit de vroege 17de eeuw zorgt er voor dat we nu zo hoog staan. Op schepen uit latere periodes loopt het achterschip lang zo hoog niet op.

Het halfdek en de hogere dekken zijn het domein van de schipper en stuurlieden. Hier werden de waarnemingen voor de navigatie gedaan met behulp van instrumenten als jacobsstaf en astrolabium.



**Jacobsstaf**



**Astrolabium**

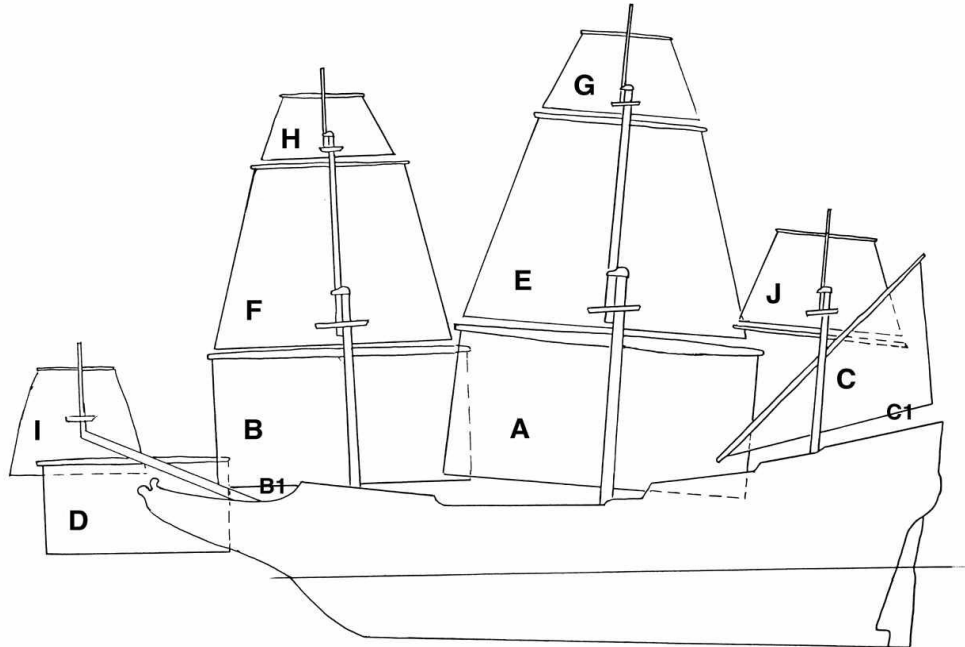
Bovenin de mast zat de uitkijk die signalen omlaag kon geven. De commando's gaan getrapt van hoog tot laag. Eerst gaf de schipper een bevel. De stuurlieden gaven dan vanaf het halfdek aanwijzingen aan de roerganger en aan de hoogboots- en schieman. De hoogbootsman had de leiding over de bediening van de grote mast en de bezaansmast; de schieman over de fokkemast en de boegspriet. Het is vaak een heel kabaal op zo'n schip, geruis van de wind en geklapper van zeilen maakt dat je elkaar alleen op korte afstand kunt verstaan. Daarom werden veel signalen gegeven door de trompetter. De stuurlieden en de boots- en schieman hadden verder speciale fluitjes (*siffletten* geheten) waarmee ze afgesproken signalen konden geven om bepaalde handelingen te laten verrichten. Al naar gelang de wind toenam werd zeil geminderd. Voor het werk aan de bovenzeilen moesten de matrozen het want inklimmen naar de marsen en stengemarsen. Als een zeil werd ingehaald werd dit eerst opgegeid en dan geborgen op die marsen. Matrozen moesten daarbij soms op de ra's lopen en zitten. Toentertijd waren die nog niet van 'paarden' (lijnen onder de ra's waar je op kan staan) voorzien. Die veiligheidsvoorziening werd pas in de tweede helft van de 17de eeuw ingevoerd, maar op de Batavia hebben we ze wel. Eerst moesten de bramzeilen worden ingenomen en werd de bonnet van het schoverzeil en de fok afgenomen. 17de-eeuwse zeilen konden niet worden gereefd, ze werden gevoerd of niet gevoerd. Wel liet men het zeil soms helemaal uitvieren tot het in een zogeheten 'losse broek' aan de ra uitwaaide. Uiteindelijk kon men gaan bijliggen met alleen de bezaan gehezen. Werd die ook nog weggehaald, bijvoorbeeld in een zware storm, dan spreken we van voor 'top en takel' weglopen.

Als het echt heel zwaar weer werd kon men ook besluiten de stengen te 'schieten'. De bramsteng en eventueel de marssteng van grote en fokkemast konden dan met behulp van de onder dek staande spillen omlaag worden geschoven. Later werden ze dan weer opgedraaid, een zwaar werk waar veel mankracht voor nodig was, als die mannen er ten minste dan nog waren.



### DE MASTEN, RA'S EN ZEILEN

De Batavia heeft totaal 1180 m<sup>2</sup> zeil verdeeld over 10 zeilen en 2 bonnetten. De zeilen zijn gemaakt van zwaar canvas en bestaan elk uit kleden van ruim 60 cm breed. Met de hand zijn de kleden aan elkaar gestikt.



#### **A Schoverzeil of Grootzeil**

wordt gevoerd als onderste zeil aan de grote mast, aan de grote ra

#### **B Fok B1 Bonnet van de fok**

worden gevoerd als onderste zeil aan de fokkemast, aan de fokkera

#### **C Bezaan C1 Bonnet van de bezaan**

worden langsscheeps gevoerd aan de bezaansroede als 'latijnzeil'

#### **D Blinde**

wordt gevoerd onder de boegspriet aan de blinde-ra

#### **E Grootmarszeil**

wordt gevoerd aan de grote mast, aan de grootmarse-ra

#### **F Voormarszeil**

wordt gevoerd aan de fokkemast, voormarse-ra

#### **G Grootbramzeil**

wordt als bovenste zeil gevoerd aan de grote mast, aan de grootbram-ra

#### **H Voorbramzeil**

wordt als bovenste zeil aan de fokkemast gevoerd, aan de voorbram-ra

#### **I Bovenblinde**

wordt gevoerd aan de bovenblindera aan de blinde steng, op het einde van de boegspriet; kleinste en lichtste zeil van de Batavia

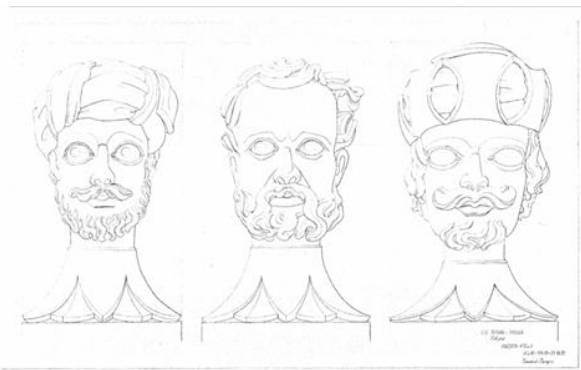
#### **J Kruiszeil**

wordt gevoerd aan de bezaansmast. Heeft als enige zeil zowel een ra aan de bovenzijde (kruisra), als aan de onderzijde (begijnera)



### DE KNECHTEN

Zowel op het halfdek, de kampanje, maar ook vóór op het bakdek vinden we een aantal knechten. Knechten zijn in feite de verbinding tussen het schip en de tuigage, net als de blokken. Ze zijn echter vast aangebracht op het schip, het zijn standblokken. De reden hiervoor is dat de krachten die via de knechten worden uitgeoefend heel groot zijn. Ze worden gebruikt voor zware hijsklussen zoals het hijsen en het strijken van de ra's en de stengen. De schijven zijn van brons.



De talie waarmee gehesen wordt loopt wel drie keer door de knecht, het bijbehorende zware blok, het *kardeelblok*, heeft eveneens meerdere schijven. De meeste knechten zijn voorzien van gesneden mannenkoppen, sommige met een Oosters uiterlijk. Dit sluit aan bij voorbeelden die in de archeologie werden gevonden. Er is wel eens gezegd dat, hoezeer de storm op zee ook raasde, de knechten altijd onverstoorbaar bleven kijken en dat dat rust gaf aan de bemanning. Of dit de reden is dat ze van zulke fraaie koppen werden voorzien is de vraag, maar het verhaal is te mooi om niet te vertellen.

### HUT EN BOVENHUT

De hut bevindt zich boven de kajuit. Deze bestond uit verschillende kamers en hokjes aan een gangetje. Op de Batavia hebben we drie van dergelijke ruimtes gereconstrueerd, een grote aan de achterzijde en twee kleintjes aan weerszijden. Ze zijn voorzien van bedsteden met gordijnen. Deze ruimtes werden bewoond door de rijkere passagiers en de hogere officieren aan boord. We kunnen ons voorstellen dat het gezin van dominee Bastiaens zo'n hut bewoonde. Man, vrouw en zes kinderen allemaal gezellig in één bedstee. We zeiden al dat privacy in de 17de eeuw een onbekend begrip was.





In de voorhut bevindt zich de spil waarmee het latijnzeil en de bezaansroede worden bediend en de kruissteng kan worden in- en uitgeschoven. Dit is een liggende spil, een zogeheten *braadspil*. We komen ook wel tegen dat op schepen deze spil buiten stond, maar het is wel zo veilig om buiten schietbereik van vijanden je werk aan dat spil te kunnen doen.

Nog een trapje hoger is de bovenhut gelegen. Het is een wat minder luxe ruimte dan de hut en dus bestemd voor de lagere officieren en misschien wat minder rijke passagiers. Het blijft een ruimte op de

kampanje, dus voor de scheepselite en niet voor het gewone volk. Toch zal het verblijf, op dat hoogste en dus meest bewegelijke deel van het schip, niet al te comfortabel zijn geweest. We stellen ons voor dat hier de jongere (onder-)officieren hun slaappleaats hadden. Het dekje van de bovenhut is extra stevig uitgevoerd in eikenhout. Er zijn aanwijzingen dat hier kleine tuintjes, misschien wel in bakken, waren aangelegd waar kruiden werden gekweekt. Men had al vroeg ontdekt dat bijvoorbeeld lepelblad een gunstig effect had tegen met name de ziekte scheurbuik. Dat komt omdat er veel vitamine C in zit.

Na nog een blik op de grote vergulde heklantaarn dalen we helemaal af van de kampanje, terug naar de stuurhut op het verdek; nemen dan de trap verder naar beneden en komen op de overloop.



### OVERLOOP

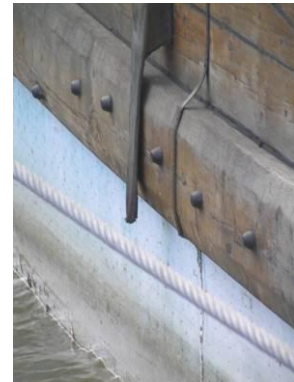
#### De constructie van het dek

De overloop is de beste plaats om eens goed te kijken naar de constructie van het dek op de Batavia. Als we omhoog kijken zien we hoe een dekbalk met behulp van zware kniestukken aan de scheepswand is bevestigd. Evenwijdig aan de dekbalken zien we kleinere balken, deze heten de *grieten*. De grieten worden in langsscheepse richting op hun beurt ondersteund door de *klamayen*. Dit geeft een bijzonder sterke constructie, geschikt om bijvoorbeeld zware kanonnen te dragen.

Nu kijken we naar onze voeten en zien hoe een dek verder in elkaar zit. Een dek bestaat dan uit een viertal zware eiken balken in langsscheepse richting, twee in de zij en twee aan weerszijden van het midden. Die in de zij heten de *lijfhouten*, de beide andere de *schaarstokken*. Lijfhouten en schaarstokken zijn op ingenieuze wijze in de dekbalken verzonken. Zij zorgen voor de langsscheepse stijfheid van het schip en zijn een essentieel onderdeel van de constructie. Omdat je over een dek wilt kunnen lopen is de ruimte tussen lijfhouten en schaarstokken opgevuld met dekplanken. Dit zijn delen van grenenhout, ondersteund door balken, grieten en klamayen. Het hele dek is *gebreeuwd*. De naden tussen de dekplanken zijn V-vormig; daar wordt geplozen touw in geslagen, waarna het geheel wordt bedekt met een sliert pek. Op die manier blijft het dek waterdicht.



Als we nu om ons heen kijken zien we dat het dek een zodanige vorm en bolling heeft dat lekwater dat van bovenaf op het dek sijpelt naar de zijkanten van de midscheeps zal stromen. Daar vinden we het laagste punt van het dek. De vorm van het schip, die om constructietechnische redenen zo is gekozen, heeft dus nog een extra voordeel; hij is afwaterend. Op het laagste punt in de zijden zijn de spuijpijpen aangebracht, waardoor lekwater naar buiten wordt afgevoerd.



Om nog even bij de waterhuishouding te blijven: de Batavia is voorzien van een drietal **lenspomp**en, waarmee lekwater uit het diepste ruim kan worden opgepompt en afgevoerd. Deze lenspompen bestaan uit een uitgeholde vurenhouten stam met aan de bovenzijde een pompmechaniek. De pompen zijn vastgezet en niet gangbaar. Het echte werk gebeurt namelijk door een elektrische pomp, maar dat hoeven we niet iedereen te vertellen...

Op weg naar de konstapelskamer kunnen we even stil blijven staan bij de scheepswand. Die is gemaakt als een 'sandwich-constructie', waarbij elk stuk hout altijd door twee andere wordt opgesloten. De spanten bevinden zich tussen buitenhuid en wegering. Over de wegering zijn van onder tot boven weer stevige balken aangebracht, de *steunders*. De dekbalken liggen op een extra dikke plank, de *balkweger* geheten, en zijn met zware kniestukken aan de spanten en de huid verbonden. Hoe hevig het schip ook

stampt en rolt, alles zit muurvast aan elkaar verankerd en bezit de noodzakelijke stijfheid om lange reizen over de oceanen te kunnen overleven.



Naar achteren komen we in de **konstapelskamer**. Dit was het verblijf van de konstapel (of konstabel) de meester-kanonnier die het beheer had over het geschut, het kruit en de kardoezen. Hij voerde ook het bevel over de kanonniërs, ook wel *bosschieters* geheten, als het op een zeegevecht aankwam. Alleen via de konstapelskamer kunnen we bij de diep onderin het schip gelegen kruitkamer komen. Het is duidelijk dat deze ruimte, waar ook musketten, pistolen, slag- en steekwapens waren opgeslagen niet zo maar betreden kon worden. Het dikke schot en een deur moesten dat voorkomen. Aan de binnenkant van het schot bevonden zich de rekken met kardoezen, gesorteerd en gemerkt naar gewicht. De konstapelskamer op de Batavia wordt gedomineerd door de helmstok die over een steunbalk, de *luiwagen*, van boord naar boord kan rollen. Hier is ook mooi te zien hoe de verbinding met de kolderstok is gemaakt. Verder zien we nog allerlei talies en blokken, bedoeld om de helmstok vast te kunnen zetten.

Omdat onze Batavia doorgaans langs een kade of steiger wordt afgemeerd was het nodig om hier in het achterschip beleggingspunten voor de achtertrossen te construeren. In de 17de eeuw zou een schip alleen voor anker liggen en nooit langs een kade.

### **Overloop, leven aan boord**

We vervolgen onze route over de overloop naar voren toe, passeren grote spil, grote mast, kombuis en bottelarij. Over elk van deze onderdelen van de Batavia zijn uitgebreide verhalen te vertellen aangaande het leven aan boord, voeding en bediening van het schip. Ook de kanonnen bieden veel stof tot vertellen. Om deze basisrondleiding niet al te veel te laten uitlopen zullen we deze onderdelen hier slechts kort behandelen.



De **grote spil** of kaapstander is de motor aan boord van het schip. Hij wordt gebruikt om lading aan boord te hijsen, de stengen en ra's van de grote mast te hijsen en te strijken en voor het lichten van het anker. Dat laatste gebeurt met behulp van een hulptouw, de *kabelaring* geheten. De kabelaring is een lang touw, dat in een grote lus om de geleiders bij de ankerkluisgaten en de grote spil is gelegd. Om het anker te lichten draait een man of 20 de grote spil rond. De kabelaring draait mee; matrozen bevestigen met een kort touwtje de kabelaring aan de ankertrors, die zo stukje voor stukje door de kluisgaten wordt binnengetrokken. Het ophalen van het anker is daardoor een zwaar en bijzonder arbeidsintensief karwei, waar tientallen matrozen bij betrokken waren. Het kwam regelmatig voor dat een schipper die mannen gewoonweg niet had, door ziekte of sterfte, en daarom genoodzaakt was de ankertrors te kappen als hij snel weg wilde varen.

De overloop kunnen we beschouwen als het dagelijks verblijf en de slaappleaats voor het merendeel van de bemanning. Over het algemeen verbleef en sliep een ieder in de buurt van zijn werkplek, dat wil zeggen dat de konstapel en zijn maat in de konstapelskamer verbleven, de kok bij de kombuis et cetera. In de tijd van de Batavia waren hangmatten nog niet in gebruik op Nederlandse schepen. De eerste Nederlandse melding van een 'hamaca' dateert uit 1638. Ze waren 100 jaar daarvoor door de Spanjaarden vanuit Zuid-Amerika geïntroduceerd. Het Indiaanse woord 'hamaca' werd in het Nederlands eerst 'hang-maca' en daarna 'hangmat'. Ten tijde van de Batavia sliep de bemanning echter op zakken gevuld met zee gras of stro in tijdelijk getimmerde kooien, of misschien wel zomaar ergens.

Waren de mensen kleiner dan nu? Nee, ook in de 17de eeuw moesten de matrozen met gebogen hoofd over de overloop lopen en zullen evenals wij vaak hun hoofd hebben gestoten op weg naar de kombuis.



De **kombuis** was de kookplaats aan boord en het domein van de kok en zijn maat. Op VOC-schepen bevond hij zich midscheeps op de overloop. Op oorlogsschepen echter was de kombuis in het ruim geplaatst, omdat daar de ruimte aan dek gereserveerd moest blijven voor het geschut.



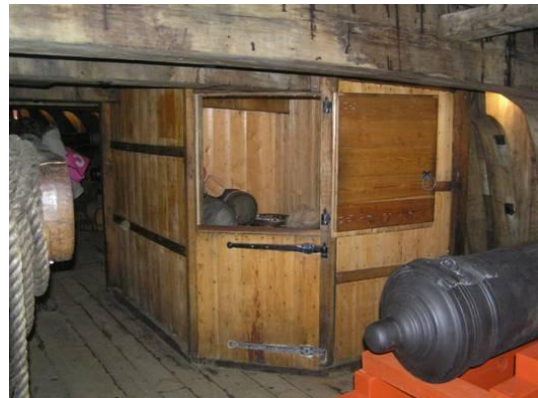


Ter voorkoming van brand is de kombuis voorzien van een met koper beplaatte wand en een gemetselde stookplaats.

Het was de enige plaats waar vuur gemaakt mocht worden, behalve bij zwaar weer. Dan werd er niet gekookt en moest de bemanning het doen zonder warm eten. Het spreekt vanzelf dat eten voor de bemanning en voor de kajuit sterk verschilden. Er werd apart voor beide groepen gekookt, gebraden en gebakken. Soms was er op zee gevangen vis of vers vlees, maar doorgaans bestond het menu uit geweekte grauwe erwten en gort, met pruimen 'om een open lijf te houden', gezouten vlees en spek, met daarnaast hard brood en kaas. Het voedsel bevond zich in een grote hoeveelheid tonnen en vaten in het ruim. Ook ving men vis onderweg en werd op eilanden of op een enkele kuststreek soms gejaagd op wilde dieren.

Menig eiland op de VOC-route is zo van zijn inheemse populatie niet-vliegende vogels of andere dieren, niet gewend aan menselijke vijanden, ontdaan. Daarnaast bevond zich doorgaans een kleine hoeveelheid levende have aan boord, zoals varkens en pluimvee, bedoeld voor de voedselverstrekking aan de kajuit. Uiteraard was er een scheepskat voor de verdelging van ratten en muizen en ander ongedierte en soms waren er (jacht-)honden aan boord.

In de kombuis werd uitsluitend gekookt, andere keukenwerkzaamheden vonden plaats in de **bottelarij**. Daar huisden de bottelier en zijn assistent, de versebalie. De bottelier had het beheer over de dagelijkse voedsel- en drankvoorraad. Hij was verantwoordelijk voor het uitdelen van het voedsel aan de bemanning. Hij had daarom tevens administratieve taken. Alvorens voedsel bereid kon worden moest het eerst uit het ruim naar boven gehaald worden, geweekt, ontzout of anderszins behandeld door de bottelier. Dan kon het naar de kok, of werd het direct verstrekt aan de bemanning. Omdat drinkwater doorgaans slecht houdbaar was, bestond het drinken vooral uit licht bier, 'Spaanse wijn' en brandewijn. Voor de kajuit was er Franse wijn, madeira en zelfs citroensap, een probaat middel tegen scheurbuik.



### MEDISCHE EN GEESTELIJKE ZORG

Eten en drinken, de ziektes aan boord en de medische zorg behoren tot de aansprekendste –want gruwelverhalen- onderdelen van de verhalen over het leven aan boord van Oost-Indiëvaarders. Het was naar onze maatstaven inderdaad niet best. Maar vergeet vooral niet dat het leven aan land voor miljoenen ook verre van aangenaam was. Buiten het welvarende Holland verkeerden velen permanent op het randje van ondervoeding. Hongersnood en epidemieën lagen altijd op de loer. Men was dus in zekere zin wel het een en ander gewend. Aan boord kwam men doorgaans niet van de honger om, al was het voedsel vet, zout, zwaar en eentonig. Wel waren er tal van infectieziekten als gevolg van het dicht opeen leven van de bemanning, zoals dysenterie, salmonella-infecties en syfilis (Spaanse pokken). Gebrek aan vitamine C veroorzaakte scheurbuik, vooral op de voorjaarsvloot, wanneer de bemanning geen reserves had opgebouwd in de maanden daarvoor. Tandvlees zwol op, tanden vielen uit, overal op het lichaam ontstonden spontaan bloeduitstortingen. Bij nadering van de tropen kwamen daar nog eens tropische ziekten bij, zoals malaria, gele koorts en andere. Wie de maandenlange zeereis naar Indië had overleefd, werd in het ongezonde klimaat van Batavia mogelijk alsnog het slachtoffer van zo'n tropische ziekte. Het overkwam tienduizenden.

De gezondheidszorg aan boord was in handen van de *chirurgijns-barbiërs*. Zij bekommerden zich om het uitvoeren van aderlatingen, het zetten van botbreuken, het amputeren van lichaamsdelen, het snijden van zweren. In de loop van de 17de eeuw, bij de toename van medisch-theoretische kennis, ontstond een scheiding tussen simpele barbiërs (ook voor het knippen van haar) en de wat meer theoretisch onderlegde chirurgijns. De chirurgijns beschikten over een kist met medicamenten, waaronder pleisters, zalven, kruiden en opium. De vakkundigheid van chirurgijns verschilde nogal van persoon tot persoon. Men kon het treffen of niet. In die gevallen waar geen herstel meer mogelijk was, raakte men aangewezen op de *dominee* en de *ziekentrooster*. Deze laatste mocht niet zelf preken schrijven, maar slechts bestaande teksten voorlezen. Op de meeste VOC-schepen was een predikant aanwezig voor de zondagse eredienst. Psalmboeken en diverse stichtelijke boeken waren daarom altijd aan boord.

Wanneer iemand uiteindelijk toch overleed, werd het lichaam in een zak genaaid en, na enig ceremonieel, aan stuurboordzijde overboord gezet. Indien mogelijk werden overledenen echter aan land begraven, maar dat was zelden het geval, omdat een lijk zo snel mogelijk van het schip moest verdwijnen. Zijn bezittingen werden daarna door de provoost geveild; de opbrengst kwam ten goede aan de nabestaanden.

### HET GESCHUT VAN DE BATAVIA

De Batavia uit 1628 beschikte over 32 stuks geschut. Dit bestond uit 24 gietzijzeren kanonnen, 6 bronzen en twee zogeheten composietkanonnen. Deze laatste zijn bij de berging van de Batavia op de wrakplaats aangetroffen en waren gemaakt van een koperen kern met smeedijzeren omhulsel. Dit was geen gangbare soort geschut en misschien een tijdelijk experiment. Het bronzen geschut bestond uit vier 24-ponders en twee 12-ponders en was overgenomen van de admiraliteiten van Amsterdam en Rotterdam. Dit zwaarste geschut stond in het midden op de overloop. Van de 24 gietzijzeren kanonnen van de Batavia, de z.g. *gotelingen*, zijn replica's gemaakt. Als voorbeelden dienden enkele kanonnen van de

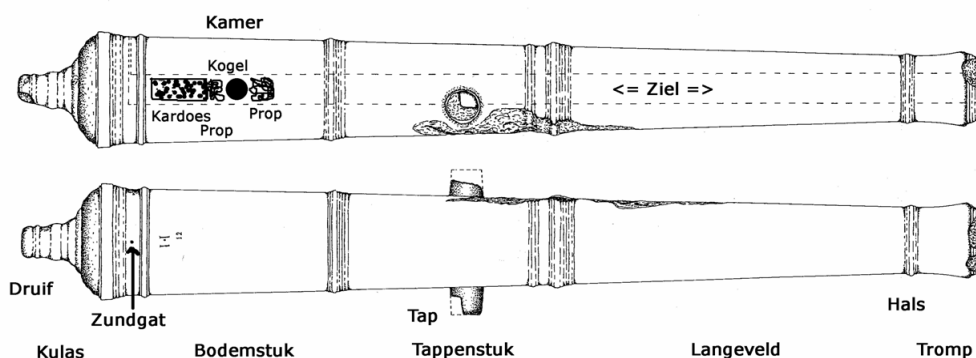


originele Batavia en van andere herkomst uit de vroege 17de eeuw. De kanonnen zijn in 1991 gegoten door de toenmalige gieterij van Hoogovens in IJmuiden. Ze zijn massief gegoten van zogeheten nodulair gietstaal, een zeer stevige staalsoort. Daarna zijn ze door de RDM uitgeboord in verschillende kalibers. De *rolpaarden* zijn op de Bataviawerf gemaakt aan de hand van verschillende historische voorbeelden. Elk rolpaard heeft zijn eigen kanon.

#### De anatomie van een kanon

De kanonnen zijn zogeheten voorladers, ze werden aan de voorzijde geladen. Daartoe moet eerst het kanon met de talies naar achteren worden gereden. Met een kruitlepel wordt een linnen zakje buskruit, een *kardoes*, in de loop gebracht, met een prop van touwvezel. Dan volgde de kogel, of ook vaak stukken schroot. Dit werd weer afgesloten met een prop en het geheel wordt goed aangedrukt met een *aanzetter*. Dan werd het kanon aan boord getrokken. Met een prikker wordt door het *zundgat* de kardoes aangeprikt; daarna wordt een lont ingebracht. Met een lontstok wordt deze ontstoken, het kruit in de kardoes ontbrandt en de kogel wordt weggeschoten. De proppen verhogen de explosieve kracht van het kruit. Een vuistregel stelt dat 1/3 van het kogelgewicht aan kruit nodig was. Een 12-pondskogel heeft dus 4 pond kruit nodig. Even ter vergelijking: saluutschoten met het huidige geschut worden met 1 ons kruit afgevuurd!

Niettemin droegen de kanonnen uit de tijd van de Batavia niet heel ver. Kanonskogels werden slechts hooguit een paar honderd meter weggeschoten en mikken was moeilijk. Veel destructiever was dan ook het gebruik van schroot: losse stukken ijzer, of zelfs glas, al dan niet verpakt in een schrootkoker, schuifstangen, kettingkogels en ander materiaal schoot de zeilen van vijandelijke schepen aan flarden en veroorzaakte veel verwondingen bij de opvarenden.





### OVERLOOP, ANKERTROS EN GROTE BETING



We blijven nog even op de overloop en zijn aangekomen bij de voorzijde van het schip. De grote beting is de plaats waar de ankerros belegd was. Omdat het hele schip als het ware op deze beting 'hangt' is hij uiterst zwaar en sterk uitgevoerd. De spenen van de beting reiken helemaal tot aan de kiel. De ankerros van de Batavia is van hennep gemaakt en heeft een doorsnede van 144 mm. Het grootste anker, het plechtanker, weegt ruim 1500 kilogram; daarnaast had een schip als de Batavia nog zeker vier of vijf ankers (dagelijks anker, tui-

anker) aan boord, in verschillende grootten. Over het anker lichten is bij de grote spil al een en ander verteld. Als zo'n ankerros wordt ingehaald neemt hij ontzettend veel water mee naar binnen, dit komt binnen de beting in de zogeheten pisbak terecht; vandaar kan het gecontroleerd naar buiten worden geloosd. De tros wordt daarna opgeschoten in het kabelgat, dit bevindt zich onder de beting, maar is op de Batavia niet in gebruik.

Voordat we verder afdalen naar beneden keren we ons nog een keer om en laten alles nog even de revue passeren: de overloop, de constructie van het dek, de benauwde leefruimte van de bemanning. Als de geschutspoorten open staan, is er nog veel redelijk veel daglicht; zijn ze gesloten, dan heerst de schemer op de overloop. Toch moet het daar nog comfortabel geweest zijn in vergelijking met de koebrug, de plaats waar we nu naar toe gaan.

### DE KOEBRUG



Via het kleine trapje zijn we naar de koebrug afgedaald. De koebrug is eigenlijk geen dek, maar een constructieve versteviging van het schip. De grote holte van VOC-schepen werd als te zwak gezien voor de oceaanreizen en daarom werd ongeveer ter hoogte van de waterlijn het schip in langsscheepse richting verstevigd met twee schaarstokken en dwarsscheeps met dekbalken. Het is dan nog maar een kleine stap om over die constructie een dek te timmeren en voilà, de koebrug.

De etymologie is wat onduidelijk. Mogelijk is het afgeleid van kooi-brug, maar misschien slaat dat 'brug' op de oorspronkelijke situatie van een staketsel van balken en schaarstokken zonder werkelijk dek. Hoe dan ook, ten tijde van de Batavia kwam de koebrug op veel schepen voor. De hoogte van de koebrug op de Batavia is 1,20 meter.

Op de reis van een VOC-schip waren hier kooien (kooi-brug ?) getimmerd om voornamelijk de **soldaten** onder te brengen. Het retourschip was namelijk ook uitdrukkelijk een troepentransportschip voor de 'bevoorrading' met soldaten voor het groeiend aantal forten van de VOC in Azië. Deze soldaten kwamen niet alleen uit Nederland, vooral de Duitse gebieden waren een belangrijke leverancier van dit kanonnenvlees voor de VOC. Deze soldaten stonden bepaald in laag aanzien. Met minachting werd gesproken over 'alderhande vreemdelinge en uitheemse natie als Polakke, Sweeden, Deenen, Noordluyde, Jutte, Hamborgers, Bremers, Lubekkers, Dantsikers, Koninxbergers, Hoogduytse, Oosterlingers, Westfaalders, Bergse, Gulikse, Kleefse en voort alderhande Moffen, Poepen, Knoete, Hannekemaaijers en andere groene kassoepers die 't gras nog tussen de tanden steekt'.

De sterfte aan boord van VOC-schepen was groot en trof vooral die arme soldaten, samengepakt op de nauwe koebrug onder erbarmelijke hygiënische omstandigheden. Ze stonden onder bevel van hun eigen officieren. Eens per dag mochten ze aan dek om te exerceren. Meewerken deden ze niet en was hen ook verboden. Voor op de koebrug vinden we de zeilkooi en twee sluitijzers om mensen 'krom te sluiten' in de ijzers.

Een retourschip op de terugreis had doorgaans geen contigenten soldaten aan boord. De koebrug werd dan gebruikt als laadruimte voor de Indische retouren. Vooral voor wat kostbaarder specerijen was de koebrug een prima plaats om waren op te slaan. Lekwater loopt namelijk voornamelijk langs de wand naar het beneden het ruim in; de koebrug is daarmee relatief een van de droogste plekken aan boord, tenzij het schip zonk natuurlijk. In dat geval hadden op de heenweg de soldaten ook de minste kans om weg te komen. Helemaal achter op de koebrug (wat is de achterzijde van het schip, even goed nadenken) zien we een schot. Daarachter bevindt zich nu de ruimte voor het diesel-aggregaat, maar was in de 17de eeuw de ruimte van de kaas- en broodkamer. Deze was evenals de kombuis beslagen met koper om zo muisvrij mogelijk te zijn. Het was heel slim om de broodkamer tussen de konstapelskamer en de kruitkamer aan te brengen, dat gaf immers een extra buffer in het geval van brand en explosies.

### HET RUIM

In het ruim van de Batavia ruikt het nu redelijk normaal, maar dat moet in de 17de eeuw wel anders zijn geweest. Reisverhalen beschrijven soms heel plastisch hoe matrozen die in het ruim moesten zijn de adem benomen werd van de vreselijke stank die er heerste. De rotte zuurstofarme lucht gold zelfs als giftig. De zware geuren van de specerijen maakten het waarschijnlijk allemaal nog erger. Maar om die specerijen was het natuurlijk allemaal begonnen, daar moest het ruim, en voor de rest elk leeg plekje op het schip mee gevuld worden. De 'rijkbeladen terugkerende retourvloot' is een bekend begrip uit de Nederlandse literatuur en kunst.

In de beginjaren handelde de VOC voornamelijk in specerijen van de Molukken, te weten nootmuskaat, kruidnagel en foelie. In die specerijen bezat men namelijk het monopolie en daar werden de grootste winsten behaald. De handel in peper en kaneel was een goede tweede, maar daar bezat de VOC geen monopolie op. In de eerste jaren van het bestaan van de VOC was de handel simpel georganiseerd: zilver ging naar Azië, de specerijen gingen terug. De ruimen van de VOC-schepen waren dan ook op de heenreis slechts met ballast gevuld. De forten en steden zijn letterlijk met scheepsladingen Hollandse baksteen opgebouwd. De stadspoort voor Batavia die de Batavia in 1628 vervoerde is daar een goed voorbeeld van. In de loop van de 17de eeuw ontstond echter het beroemde VOC-handelssysteem. Met het zilver uit Holland werden eerst in India en Bengalen katoenen stoffen aangekocht; deze werden verruild op Oost-Aziatische markten en in Japan voor bijvoorbeeld koper, goud en peper. Daarna werden met de winst specerijen aangekocht. De VOC begon meer handel te drijven binnen Azië zelf, dan tussen Azië en Nederland. De

## BATAVIA rondleiding

handelsbalans tussen Nederland en Azië werd zo gunstig beïnvloed: er was minder zilver nodig voor de investeringsaankopen dan voorheen.

In de latere 17de eeuw en vooral in de 18de eeuw werd het assortiment van de VOC sterk uitgebreid. Thee en koffie kwamen in de mode, ook in Europa ontstond vraag naar zijden en katoenen stoffen en porcelein werd een belangrijk Aziatisch exportproduct. Wat niet of nauwelijks veranderde was het feit dat de vraag naar Europese producten in Azië op een laag niveau bleef; de VOC-schepen waren op de heenreis geladen met ballast en voorraden voor de reis zelf en de vestigingen van de VOC in Azië.

Daarnaast werden ook tal van andere behoeften uit Nederland angevoerd, van touwwerk en zeildoek voor de schepen tot papier en pennen voor de boekhouders. De uitgaande schepen waren hiermee vaak zo vol beladen dat de onderste geschutspoorten niet gebruikt konden worden. Om dat wel te kunnen doen werd de vloot die Coen voor de tweede keer naar Azië bracht (in 1627, dus vlak voor het vertrek van Batavia) door het Kanaal vergezeld door een tweetal *victualiefluiten* die de meegebrachte waren op de Kaap-verdische eilanden, toen het gevaar voor aanvallen door Duinkerkers of Engelsen was geweken, in de retourschepen overbrachten.



De **ballast** van de Batavia bestaat uit 220 ton lood en 130 ton betonblokken. De Batavia is in feite een platbodem en zou omslaan als hij niet met een behoorlijk gewicht geladen zou zijn. Het lood is geladen in broodjes van 20 en 30 kilogram. **Let op:** lood en vooral het witte loodoxide zijn giftig, dus niet aanraken! Ook zien we hier en daar in het ruim grote blokken lood. Deze wegen 100 kilo en meer en zijn afkomstig uit een scheepswrak dat door het NISA voor de Nederlandse kust is onderzocht. De blokken lood zijn voorzien van merken waaruit we kunnen opmaken dat het lood in de 18de eeuw is gefabriceerd in Zuid-Polen.

gefabriceerd in Zuid-

De hoeveelheid ballast is voldoende voor het huidige gebruik van het schip. Als we met de Batavia zouden willen zeilen, moet de ballast worden vergroot tot zo'n 580 ton. Dan is pas de maximale diepgang van het schip bereikt van 5,10 meter aan de achterzijde.

Hoewel een groot deel van de constructie van de Batavia in het ruim aan het oog is onttrokken door de ballast en de houten vlonders, is met name in de zij nog wel wat van de zware constructie te zien. De zware langsscheepse balk in de kim van het schip heet de *kimweger*. Deze balk loopt over de spanten heen. Als de ballast weg zou zijn, zouden we nog vergelijkbare balken, *banden* en *kattesporen* genaamd, diep in het ruim kunnen zien. Rond de pompen, in de *pompzoden*, kunnen we nog een blik naar onderen werpen. We zien dan het *kolsem*, de zeer zware balk die parallel aan de kiel over de spanten ligt.

De **stutten** onder de balken zijn uitgevoerd als klimpalen.

Wij maken nu gebruik van trappen, in de 17de eeuw bestonden slechts deze klimpalen om vanuit het ruim naar boven te klauteren en dan vervolgens door het bovengelegen luik, langs de koebrug, naar de overloop te gaan. Vaten werden met takels opgehesen.







Helemaal achter in het ruim is de **kruitkamer** te zien. Deze is uitsluitend vanuit de konstapelskamer bereikbaar. Kaarsen mogen uiteraard niet in de kruitkamer worden ontstoken, daarom zijn er in het ruim nissen gemaakt, zodat het kaarslicht door de ramen de kruitkamer kan verlichten. De kruitkamer is diep onder water gelegen en is dus het minst bereikbaar voor vijandelijk vuur.

We lopen door het ruim naar voren over de vlonders. We passeren het spoor van de grote mast. Onder de mast is een gouden dukaat gelegd, een oude gewoonte op schepen. Het verhaal wil dat er zo altijd geld aan boord zou zijn. Hoe dan ook, de Batavia heeft een echte gouden dukaat onder de mast, daar gelegd door de directeur van de Nederlandse Munt in 1989.

### BAK EN BAKDEK; DE FOKKEMAST

We verlaten nu het ruim aan de voorzijde, gaan alle trappen op naar boven, langs de beting op de overloop en komen zo weer op het verdek. Het overdekte deel van het verdek, onder het bakdek heet de bak.



De bak is te beschouwen als het werkhuis en het dagverblijf voor de bemanning die dienst heeft. Men doet er timmerkarweitjes, stop- en splitswerk en andere reparaties. Misschien werd er wat gezongen of speelde iemand viool als dat werd toegestaan op de streng

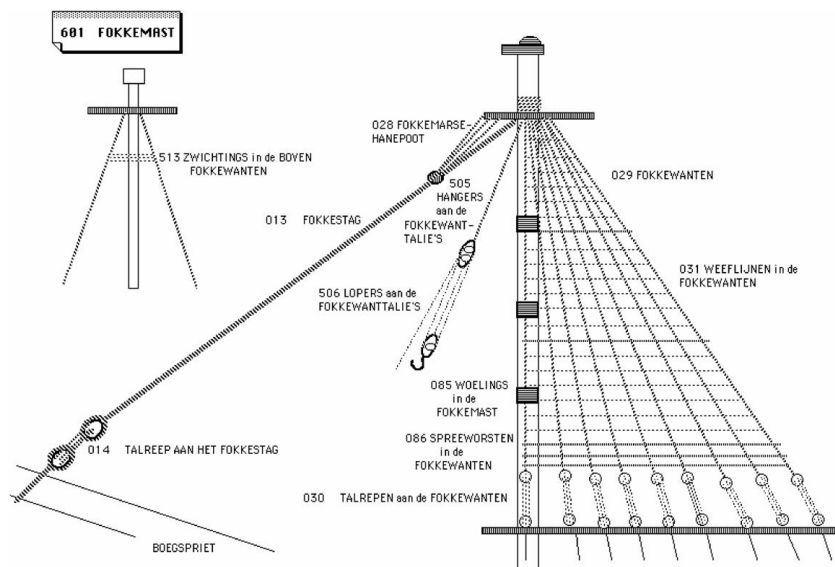
## BATAVIA rondleiding

calvinistische VOC-schepen. Er hing altijd touwwerk te drogen. De bak wordt aan de bovenzijde afgesloten door het bakdek.

Dit was de plaats waar de fokkemast werd bediend. Net als op de overloop vinden we hier een spil voor het hijsen en strijken van fokkera en fokkesteng. Als we op het bakdek staan en opzij van het schip kijken, is mooi te zien hoe het fokkewant via de talrepen door de jufferblokken verbonden is met de ijzeren puttingen die zijn verankerd aan de rusten. Zo kan de benodigde spanning in het touwwerk van het want worden gebracht.



Aan de voorzijde van het bakdek steekt aan weerszijden een balk schuin naar voren. Dit zijn de **kraanbalken** waaraan de ankers worden uitgeworpen en gelicht. Als het anker is opgehaald, wordt het vaak aan een zijde tegen het schip aangetrokken. Daartoe wordt nog een balk, de **penterbalk**, gebruikt die recht opzij uitsteekt. Daar wordt het anker dan met de vloei aan bevestigd.







### HET GALJOEN

Ten slotte komen we, via het kleine luizenplechtje, in het galjoen, die min of meer driehoekige uitbouw aan de voorzijde van de Batavia. Het galjoen is de plaats waar de zeilen van de boegspriet worden bediend en het touwwerk belegd op de korvijngelbanken.



Maar het galjoen is ook de plaats waar de gemakken voor de bemanning zich bevinden. Men was verplicht om hier gebruik van te maken, maar het is goed voorstelbaar dat men, vooral in zwaar weer, daar helemaal geen trek in had. Het kwam dan ook vaak voor dat men de behoefte onderin het schip deed, met alle gevolgen van dien voor de hygiëne en de bijbehorende stank.

Over het galjoen heen gaat de boegspriet. Hij staat met zijn voet tegen de fokkemast aan. Onder de boegspriet werd een groot zeil gevoerd, de blinde. De naam zal er ongetwijfeld mee te maken hebben dat hij het zicht naar voren toe ernstig bemoeilijkte, maar men had nu eenmaal relatief veel zeil nodig op het voorschip om voldoende voorstuwing te hebben.

Typisch voor 17de-eeuwse schepen is die kleine steng aan het einde, de blinde steng. Het zeil daaraan heet de bovenblinde en had een belangrijke functie voor het van de wind afvallen van het schip. Op de blinde steng wordt een vlaggetje gevoerd; deze heet de geus.

De relingen van het galjoen komen aan de voorzijde bij elkaar in een mooie krul, de es, precies boven de kop van de galjoensleeuw. Aan de scheepskant eindigen de galjoensregels in twee grote gesneden mannenkoppen, de zogeheten Romeinse hoofden.







De Batavia heeft een tamelijk lang galjoen; De 7 Provinciën zal een korter galjoen hebben. Als we naar nog latere schepen, uit de 18de eeuw, kijken dan zien we een nóg korter galjoen en uiteindelijk zou het zelfs helemaal verdwijnen. Deze ontwikkeling heeft alles te maken met een verbetering in de zeilvoering, waardoor die grote lappen zeil op het voorschip niet meer nodig waren. Die lange galjoenen gaven trouwens vaak veel last; met zware zeegang rukten ze aan het schip, waardoor de schipper soms genoodzaakt was zijn galjoen te kappen om erger te voorkomen. Het schip voer dan verder 'als een kat zonder oren'.

### STRAFFEN AAN BOORD

Als we door het rooster omlaag kijken zien we ronde spantjes die het galjoen ondersteunen. Een straf voor kleine vergrijpen was het zogeheten 'in de knietjes liggen'. De gestrafte werd dan onder de roosters aan die spantjes vastgebonden en verdween zo nu en dan onder water. Dit lijkt heel akelig, maar stelde niet zo heel veel voor vergeleken bij de rest van de straffen die aan boord van de schepen werden uitgedeeld. Lijfstraffen zoals geseling, het van de ra af moeten lopen en natuurlijk het beruchte kielhalen kwamen veel voor. Op echt zware vergrijpen, zoals verraad, muiterij of moord stond de doodstraf door ophanging. Bij muiterijen kwam het voor dat geloot moest worden wie van de mogelijke daders daadwerkelijk de doodstraf zou krijgen.

Deze hoogste straffen werden uitsluitend bepaald door de scheepsraad en de opperkoopman. Straffen voor kleinere vergrijpen konden direct door de schipper worden opgelegd.

De functionaris aan boord die vergrijpen opspoorde en aanbracht en in het algemeen toezicht hield op alle regels, was de **provoost**. Hij beschikte over een speciaal insigne, de provooststok, als teken van zijn autoriteit. Ook droeg hij een sluier. Hij was politieman, officier van justitie en gevangenenbewaarder tegelijk en soms ook de uitvoerder van de lijfstraffen.



### OP DE STEIGER: KAM EN GALJOENSLEEUW

We klimmen weer door de poorten in de boeg de bak in en begeven ons naar de trap, die we afdalen naar de steiger. Het bezoek aan de Batavia is daarmee ten einde gekomen, maar voordat we de rondleiding afronden lopen we nog even naar voren op de steiger om van buitenaf naar het galjoen met zijn mooie snijwerk als de kam en de galjoensleeuw te kunnen kijken.

De leeuw is het meest gangbare boegbeeld op Hollandse schepen in de 17de eeuw. Ook in andere landen kwam hij voor, maar voor Nederland was de leeuw tevens in gebruik als symbool voor de natie. Pas laat in de 18de eeuw werden ook andere figuren als boegbeeld gebruikt. De huidige galjoensleeuw is gemaakt van verlijmden blokken lindenhout. Een eerder exemplaar was massief en is wegens houtrot in 1998 vervangen door een nieuwe leeuw.



Het snijwerk dat tussen de achterpoten begint en naar achter uitwaait heet de *kam*. De kam is de opvulling tussen de beide uitleggers van het galjoen en heeft alleen een decoratieve functie. De voorstelling bestaat uit bladwerk met dierfiguren, zoals een vogel en een dolfijn. De kam van de Batavia is uit één stuk eikenhout 'doorluchtig' gesneden. Hier van opzij is ook goed te zien hoe de boegspriet met zware touwen, *woelings* geheten, aan het galjoen is vastgemaakt. Tuigage is een samenhangend geheel, als één deel het begeeft, heeft dat direct gevolgen voor een ander deel. Kijk maar hoe de fokkesteng en fokkebramsteng naar voren op de boegspriet zijn verstaagd. Als de boegspriet afbreekt gaat dus bijna de hele fokkemast mee en is het schip niet meer in staat om goed te zeilen.

### ONDERHOUD BATAVIA

Meestal wordt er wel gewerkt aan de Batavia. Er wordt geschilderd, geschuurd of geschaafd. Het houtwerk wordt gerepareerd of anders is er wel werk aan de tuigage. Dit is dan ook het moment om bezoekers te wijzen op de gigantische hoeveelheid werk die het onderhoud van zo'n groot houten schip met zich meebrengt. Behalve het enorme aantal manuren, is er ook veel geld mee gemoeid. Gelukkig kan de Bataviawerf rekenen op een groep vrijwilligers, anders was het onderhoud niet op te brengen.

Desondanks knaagt de tand des tijds aan het schip. Met goed onderhoud kan men het verval van een houten schip niet tegengaan, hooguit vertragen. De retourschepen zoals ze gebouwd werden in de periode dat de oorspronkelijke Batavia in de vaart kwam, konden in de eerste 15 à 20 jaar van hun bestaan 5 tot 8 retourreizen maken, wanneer ze ten minste de gevaren van stranding of ander rampen wisten te ontgaan.



De schepen ondergingen bij hun verblijf in Nederland vaak een grondige onderhouds- en reparatiebeurt. Na circa 20 jaar waren ze echter te afgevaerd om nog verantwoord de lange reis met de rijke retourlading te kunnen maken. Door ze in Azië te gebruiken voor kortere reizen op routes met een rustig vaarwater konden ze daar vaak nog enkele jaren in de vaart worden gehouden. Zo'n 25 jaar intensief gebruik was in de eerste helft van de 17de eeuw echter wel ongeveer de maximum levensduur van een retourschip.

De Batavia is de leeftijd van 25 jaar inmiddels gepasseerd en met intensief onderhoud moet het mogelijk zijn het schip 100 jaar of meer te laten meegaan. Wetgeving op het gebied van houtconservering is streng, giftige bestrijdingsmiddelen mogen in Nederland niet worden gebruikt. Sinds enige tijd worden daarom boorzuurhoudende middelen gebruikt om schimmels en andere aantastingen door levende organismen zoveel mogelijk tegen te gaan. Behalve permanent klein onderhoud is ook periodiek groot onderhoud nodig, waarbij het schip moet worden drooggezet in een dok om bijvoorbeeld delen van het onderwaterschip te kunnen vervangen. Op dit moment (2012) is dat nog niet gebeurd, maar valt in de komende jaren wel te verwachten.



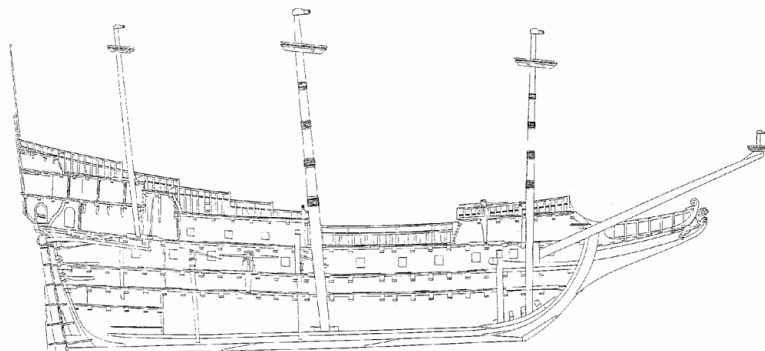
### OM VERDER TE LEZEN

In volgorde van belang voor rondleidingen op de Batavia:

- Mike Dash, *De ondergang van de Batavia* (het verhaal uit 1628 uiterst spannend verteld)
- Herman Ketting, *Leven, werk en rebellie aan boord van Oostindiëvaarders* (over het leven aan boord in al zijn facetten)
- Femme S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC* (standaardwerk met alle basisinformatie over het bedrijf de VOC)
- Roelof van Gelder, *Naporra's Omweg* (reisbeschrijving aan boord van een Oostindiëvaarder door een Duitse matroos, anno 1760; veel details, heel goed geschreven)
- Ab Hoving, *Nicolaes Witsens Scheeps-Bouw-Konst Open gestelt* (het boek van Witsen verklaard en uitgelegd; over 17de-eeuwse scheepsbouwmethoden)
- Michael Breet, *De Oost-Indische Voyagie van Wouter Schouten* (reisverhaal van chirurgijn aan boord van Oost-Indiëvaarder anno 1658; beetje langdradig, wel veel details)
- Jerzy Gawronski, *De Equipagie van de Hollandia en de Amsterdam* (over de bouw en bevoorrading van schepen door de VOC in 18de-eeuws Amsterdam)
- Wim Wennekes, *Gouden Handel* (over de handelsproducten van de VOC)
- Els Jacobs, *Koopman in Azië* (over het handelssysteem en de producten van de VOC in m.n. de 18de eeuw)
- Jaap R. Bruijn, *Varend Verleden* (standaardwerk over de marine van de 17de en 18de eeuw)
- Arnold Leuftink, *Harde heelmeeesters* (over medische zorg)

En niet te vergeten onze 'eigen' publicaties (sommige ook door de Bataviawerf uitgegeven):

- Batavia Cahiers 1-5 (verschenen tussen 1991 en 1994)
- Batavia, de Terugkeer van een retourschip (1991)
- Batavia Te Water (1995)
- De 7 Provinciën. Een nieuw schip voor De Ruyter (1997)
- 7 Provinciën Cahier 1 (2004)



**2006 tekst:**

**2011 illustraties:**

**AD v.d. ZEE**

**ROB BUSSER**

**v.m. Historicus Bataviawerf**

**lid Promotieteam Bataviawerf**