

WERKEN OP DE WERF

Jaren van avontuur tot afscheid (1990 – 2007)



Ad van der Zee, najaar 2020

Ad van der Zee © 2020 Alle rechten voorbehouden

Deel 1 Op de Werf (1990-1995)

Ad van der Zee

Wat vooraf ging: voorjaar 1990 had ik mijn doctoraal examen geschiedenis behaald en vlak daarop vonden twee heftige gebeurtenissen plaats. Eerst ging een min of meer toegezegde promotieplaats aan de universiteit niet door en een paar weken later overleed plotseling mijn moeder. Mijn leven lag even totaal in gruzelementen.

Kennismaking met het Schip

Het was op een zaterdagochtend eind mei 1990, Eva en ik lagen nog in bed toen de telefoon ging. Het was Adriaan Wesselius, mijn studiegenoot van de afgelopen jaren; hij had gehoord wat me zoal was overgekomen en had het wat met me te doen. 'Je hebt het wel voor de kiezen gekregen de laatste tijd. Zou je geen zin hebben om mee te doen met het werk aan het Schip? Daar moet nog veel gebeuren aan archiefonderzoek, schrijven, redactie. Ga eens een keertje mee naar de Werf, dan laat ik het je zien.'



Ik was een paar jaar daarvoor al eens op een van mijn tochtjes met de Peugeot 404 langs Lelystad gereden, maar niet langs de kust waar blijkbaar werd gebouwd aan een houten schip. Ik had dat in mijn onwetendheid helemaal gemist. We maakten een afspraak en ik ging met hem mee naar de Werf, waar onder auspiciën van de *Stichting bouwt Schip* werd gewerkt aan wat het VOC-schip zou worden. De bouwmeester was de oom van Adriaans voormalige vriendin en Adriaan was al vanaf het begin bij de bouw betrokken. Hij deed met name onderzoek in het VOC-archief, zo veel had ik wel van hem begrepen. Van scheepsbouw had ik echt de ballen verstand. Ik zag wat houten palen en staketsels en herkende vaag de vorm van een schip op het verder kale stuk grond aan het Markermeer met de 161 meter hoge Ptt-toren als directe buurman. Er liepen tientallen mensen rond, de elektrische schaven jankten, de kettingzagen ronkten, overal klonk geklop en gehamer en als het even stil was hoorde je in de verte het gekrijs van een meeuwenkolonie.

Voor de kant lag een tot café-restaurant omgebouwde Mississippi-radersalonboot, een zogenaamde *heckwheeler*. Het rook er heel lekker naar hout en lijnolie en er hing een dynamische sfeer. Dat beviel me wel na alle ellende van de voorgaande maanden. Dat ik in de verte afstam van Friese scheepsbouwers wist ik toen nog niet, maar het verklaart vast dat ik me direct thuis voelde op de werf.

Ik werd voorgesteld aan scheepsbouwmeester Grebber, die me vanachter zijn woeste baard met een vorsende blik aankeek. 'Toch niet weer zo'n studentje?', zag je hem denken. Nee, legde Adriaan uit, hij is een studiegenoot, hij weet alles van de Hanze en van koggeschepen af en hij wil me misschien wel helpen met het onderzoek. Van die formulering stond ik wel wat te kijken, ik wist helemaal niet zoveel van koggeschepen, dat bleek wel toen de scheepsbouwmeester *à l'improviste* zijn visie op koggeschepen gaf tussen twee happen van zijn middagboterham door. Wat hij zei was volkomen nieuw voor me, ik ging er op dat moment niet op in, maar was wel geïmponeerd. Het was lunchtijd, de ruimte zat vol met jongens en een paar meisjes die aan het schip werkten, de meeste in het kader van een werkervaringsproject. Het was de tijd van grote jeugdwerkloosheid en het Schip werd gesubsidieerd door arbeidsbureau's om jongeren aan ervaring te helpen. Dat waren in die tijd nog zeker niet alleen maar 'moeilijke gevallen'. Er zaten hbo'ers bij en mensen die graag met hun handen wilden werken en iedereen was zeer gemotiveerd. Ik besloot om me als vrijwilliger een paar dagen per week aan te sluiten bij Adriaans Historische Werkgroep.

Adriaans werkruimte was een krappe zolder boven de kantine, met schuine balken waar je voortdurend je hoofd aan stootte. Het stond er vol met ordners en papieren. Er was een kast met boeken over scheepbouw, natuurlijk die van Witsen en Van Yk, en er hingen grote tekeningen van schepen aan de wand. Op het bureau prijkte een toen al wat ouderwetse MS-Dos computer, het scherm vertoonde oranje letters. 'Ja, dat was een cadeau van Nedlloyd'. Nedlloyd was de hoofdsponsor van de onderneming en zij schonken soms wat materialen en apparatuur aan de armlastige stichting in Lelystad. Omdat er aan het eind van de middag warm eten werd gekookt voor de werkers en het keukentje recht onder het kantoortje was gelegen rook het er 's middags altijd naar gebakken speklappen met andijvie. Er woonden ook enkele mensen op het terrein, de familie Grebber zelf, maar ook Jonge Grebber met zijn vriendin en nog drie voormannen in de bouw, van wie er een samenwoonde met Dochter Grebber en haar zoontje. Het was echt een klein dorpje, waar tussen de middag iedereen bij elkaar kwam om samen te lunchen, niet met van huis meegenomen brood, maar verstrekt door de werf zelf. Scheepstimmerlui moesten goed eten, vond Vrouw Grebber. Soms was er soep en een enkele keer zelfs kroketten!

Ik had van Adriaan als taak gekregen om al datgene wat er was geschreven eens te ordenen en met hulp van Wordperfect 4.2 over te nemen in tekstdocumenten op de computer met de oranje schermletters. Ook gingen we geregeld samen naar Den Haag, naar wat toen nog het Algemeen Rijksarchief heette, om ons te verdiepen in diverse documenten uit de VOC-archieven. Ik hield me om te beginnen bezig met het boekhoudersjournaal van onder andere de Kamer Enkhuizen uit de jaren 1609-1620, waar je een schat aan gegevens kon vinden over door de VOC bestelde materialen en goederen voor hun schepen. Tussen de middag aten we dan een heerlijk broodje hete kip bij de Flying Enterprise, een typisch Haagse broodjeszaak aan het Lange Poten en vervolgens een ijsje op het Binnenhof.

Het was natuurlijk niet het zelfde als werken aan een promotie-onderzoek, maar och, het had wel met geschiedenis te maken, ik was er even uit en onder de mensen. Het zou maar voor een poosje zijn, dacht ik, en dan had ik in de tussentijd wat werk- en onderzoekservaring opgedaan. Dacht ik. Bij de Post had ik inmiddels ontslag genomen, omdat ik vond dat ik me na mijn afstuderen daar niet meer behoefde te vertonen, al betekende het wel dat ik voorlopig was aangewezen op een WW-uitkering, met strafkorting omdat ik zelf ontslag had genomen.

Ik ging een paar dagen per week vanuit Amsterdam naar Lelystad en het was net of ik een echte baan had. Ik reed dan mee met Adriaan Wesselius in zijn Volkswagen Jetta. Gaandeweg kreeg ik de routine van het werken op de scheepswerf te pakken. Ik tikte me suf op de stukken in Wordperfect en vond het werk allemaal even leuk en interessant. Mijn concentratie werd soms verstoord doordat vlak onder mijn raam enorme boomstammen werden doorgezaagd met een motorkettingzaag. Maar ja, daarover gaan klagen zou natuurlijk volkomen bespottelijk zijn geweest. Dat hoorde er bij. Als het te erg werd maakte ik even een wandelingetje over het terrein, kijken naar wat er gebeurde en hoe de vorderingen waren. Ik praatte met de mensen en stak zodoende een heleboel op over scheepstimmeren, planken krom branden, tuigage maken en beeldsnijden. Omdat er op de werf veel met elektrische machines werd gewerkt en de capaciteit van het stroomnetwerk maar beperkt was, was het zaak om zo'n beetje na elke geschreven zin je werk te *saven*, omdat de stoppen geregeld doorsloegen. De computer viel dan uit en je was alles kwijt. Later werden er van die bufferapparaten aangeschaft die dat gevaar wegnamen, maar in het begin was het echt uitkijken. Meer dan eens was ik zomaar een halve pagina tekst kwijt, of erger.

De samenwerking met Adriaan was inspirerend, buitengewoon prettig en werd steeds intensiever. Ik kwam ook geregeld bij hem thuis over de vloer. Met zijn vriendin, de Française Cathérine Joigny en een huisgenoot, Albert, gingen we squashen bij Squash City. Squashen had ik nog nooit eerder gedaan, maar je leert het snel. Je moet wel oppassen dat je niet tegen de wand aanknalt of een balletje in je oog krijgt. Daarna gingen we uitzweten in de sauna en ten slotte lekker eten bij restaurant Manshande op het Bickerseiland. Dat waren leuke uitjes, met veel wijn en levendige conversatie. Met Adriaan in je gezelschap hoef je je nooit te vervelen.

Ook leerde ik langzamerhand wat mensen kennen op de werf en daarbuiten. De historische werkgroep omvatte een hele groep mensen, de meesten op afstand. Er was bijvoorbeeld een begeleidingscommissie die alle beslissingen aangaande bouw aan historische juistheid onderwierp. Er zat een scheepsbouwdeskundige in, iemand van het Scheepsmuseum uit Amsterdam en een beroemde maritiem archeoloog. Zij legden Grebber soms het vuur na aan de schenen, zo heb ik verschillende keren meegemaakt, maar uiteindelijk moesten zij altijd zwichten voor Grebbers ambachtelijke overtuigingskracht dat hij de juiste beslissingen nam. Er zaten twee onderzoekers regelmatig op het kantoor: Cisca, een half-Zwitserse met wie Adriaan al het jaar daarvoor een klein boekje over het Schip had gemaakt en Gideon, een wat oudere man die zich vooral bekommerde om de documentatie en het kaartsysteem. Het was een vriendelijke, bedaarde man, die onverstoorbaar doorwerkte, hoe onrustig het ook kon zijn om hem heen. Alles betreffende de scheepsbouw stond op fiches of zat in hangmappen. Adriaan was al een paar jaar bezig en dat had geleid tot een uitgebreide en systematische documentatie over 17de-eeuwse scheepsbouw. Daar zouden we in de jaren daarna nog veel plezier van hebben. We onderhielden contacten in de hele wereld, met tal van experts, archeologen en (kunst)historici. Tot mijn verbazing was een van de mensen die zich met onderzoek naar scheepskanonnen bezighield uitgerekend degene die 'mijn' aio-plaats had ingenomen. Dat stak wel wat, maar verder *no hard feelings*.

Met de timmerlieden op de werf had ik geregeld contact. Sommigen waren wat stugger dan anderen, maar over het algemeen waren ze vriendelijk en geïnteresseerd. De man die de leiding had over de tuigage was Jan de Hartog, een Rotterdammert van de oude stempel. Zo'n man van niet lullen maar poetsen en niet dan nou dan. Al dat historische gedoe vond hij in zijn hart maar onzin en het liefst had hij het Schip helemaal met staaldraad getuigd, alhoewel hij in de loop der tijd wat bijdraaide en er toch wel aardigheid in kreeg. Iemand die weliswaar wat stug was in de omgang, maar een begenadigd vakman, was beeldsnijder Kees Bloembergen. Dat iemand anno 1990 het vakmanschap



van de vroege 17de eeuw zó in zijn vingers kon hebben sloeg me met stomheid. Ik ging geregeld kijken in het beeldsnijdersatelier en maakte daar ook foto's, want naast mijn schrijfwerk was het de bedoeling dat ik de fotodocumentatie van het bouwproces op peil hielp houden. Ik maakte honderden dia's, die daarna weer allemaal beschreven en gerubriceerd moesten worden.

Als historische ondersteuningsafdeling hoorden wij bij 'de bouwploeg'. Behalve de bouwploeg bestond er ook een 'promotieteam'. Dit was opgericht door Henk Jongejan. Hij was iemand uit het lokale midden- en kleinbedrijf, was vriendjes met alle ondernemers, had lijntjes lopen naar ambtenaren, journalisten en bestuurders. Hij was eerder werkloos geraakt, maar dankzij het Schip had hij nu weer een baan voor zichzelf gecreëerd. Hij organiseerde de pr, maar ook de vrijwilligersteams, de sponsoring, de merchandise, de bezoekersontvangst en de publiciteit. Hij was een spin in het web waar het de regionale en media-relaties van het Schip aanging, en zorgde er voor dat hijzelf altijd in het middelpunt stond. Hij beschouwde zichzelf als de manager die het allemaal draaiend hield en voor een deel was dat ook zo. Ik had aanvankelijk niet veel met hem te maken. Hij was mij niet onsympathiek, maar ik was ook geen vriendjes met hem. Ik hoorde immers bij de bouw en Adriaan waarschuwde me om niet al te nauwe betrekkingen aan te knopen met het promotieteam en de mensen die daarbij hoorden. 'Bewaar je onafhankelijkheid', zo drukte hij mij op het hart, 'voor je het weet staat het historische onderzoek als 'leukigheidje' in dienst van de publiciteit en de pr en niet meer ten dienste van de bouw'. Ik kon me daar wel iets bij voorstellen en nam me voor om die afstand te houden. Desondanks was het voor het Schip van belang dat er zo iemand als Henk Jongejan was, dat zag ik wel in. Iemand moest er immers voor zorgen dat er via bezoekers en donateurs geld binnenkwam. En die bezoekers kwamen in steeds grotere getalen naar die rare plek in Lelystad waar onder leiding van een man met een woeste baard gewerkt werd aan een uitzonderlijk project.

Het Schip zelf begon steeds meer voor mij te leven. Ik begon te begrijpen hoe het in elkaar stak en waarom. Ik snapte zijn indeling en functie en binnen enkele maanden raakte ik, net als iedereen die aan het Schip werkte, ermee verknocht en verbonden. Ik keek er dagelijks rond, vooral toen het steeds verder vorm kreeg en je er ook echt kon rondwalen over de dekken. Meer dan eens ging ik in een hoekje van het ruim zitten als ik even na wilde denken over iets. Het Schip werd in de jaren die volgden een belangrijk onderdeel van mijn leven.



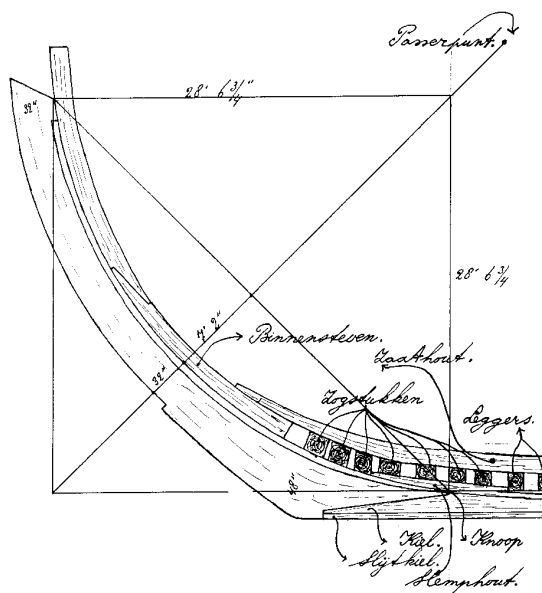
Bij de familie Grebber

Gaandeweg kreeg ik steeds meer te maken met bouwmeester Grebber. Ik raakte onder de indruk van zijn kennis en charisma, zoals iedereen die met hem werkte. Grebber was ooit met de bouw begonnen omdat hij tot de overtuiging was gekomen dat er met de bouw van houten schepen alleen nog geld te verdienen was als dat bezoekers zou trekken. Dat zou het behoud van het ambacht kunnen zijn, maar dan moest je wel met iets bijzonders komen. Hij was er vast van overtuigd dat wat hij en zijn mensen aan het doen waren uitzonderlijk was. Desondanks werd hij steeds weer geconfronteerd met mensen die wat hij deed in een eigen kader en agenda wilden plaatsen. De plaatselijke middenstand bijvoorbeeld, of de bestuurders, of de mensen van scheepsbehoudsorganisaties. 'Allemaal middelmatigheid', bromde hij dan, 'mensen die vanuit hun eigen beperktheid mij komen vertellen wat ik moet doen, maar zelf nog nooit wat gepresteerd hebben'. Aan gemanipuleerd worden door anderen had hij een broertje dood en daar kon hij enorm kwaad over worden. Ook kwamen er altijd mensen langs met geweldige marketingideeën, die, als je wat doorvroeg, vooral voor hen zelf voordeel bleken te hebben. 'Komedianten' noemde Grebber die. Hij was geen makkelijke man, maar wel altijd principieel. Hij kon uiterst aimabel zijn en dan opeens keihard uit zijn slof schieten. Meer dan eens heb ik iemand pips om de neus zien worden als Grebber hem of haar een uitbrander had gegeven. Ook ik ontkwam niet aan zijn kritiek. "Je bent net zo'n zandhappertje dat zich geweldig druk maakt om die berg zand, die rijstebrijberg waar hij voor staat. Die wieltes draaien zich een ongeluk in de rondte, maar er gebeurt te weinig. Pak het nou stap voor stap aan." Dat was een wijs woord, maar hij kon ook echt donderen en niet iedereen kon daar even goed tegen. Men noemde hem wel eens grillig, maar ik heb die zogenaamde grilligheid altijd begrepen als nadenken over zijn stappen en daar soms op terugkomen omdat hij iets bij nader inzien niet vond stroken met zijn eigen strenge principes, of die van zijn echtgenote. Daarin was hij volkomen authentiek.

De Werf was dan wel officieel een Stichting, nota bene onder voorzitterschap van een oud-Minister, en met de burgemeester van Lelystad als vice-voorzitter, feitelijk en in de praktijk was het vooral een familiebedrijf waar alle belangrijke beslissingen aan de keukentafel werden genomen. Grebber ging over de bouw, zijn zoon Jonge Grebber was zijn rechterhand en voor al het overige was er Vrouw Grebber geassisteerd door Dochter Grebber. Vrouw Grebber beheerde de administratie en waakte als een leeuwin over sfeer en karakter van de werf. Om de familie heen waren machtscirkels, van mensen die meer of minder in de gunst stonden of zelf een lijn hadden met het bestuur en daardoor

invloed konden uitoefenen. Het was in dat opzicht zeker geen normaal bedrijf, maar had feodale trekjes. Preciezer gezegd: anarcho-feodaal, want er was geen formele structuur; de bouwmeester was in die beginjaren zeker niet de directeur. Hij moest de bouw leiden, maar niet ook nog een toeristisch bedrijf, dat was niet zijn oorspronkelijke opdracht. Het bestuur was formeel de baas, maar dat was zelden aanwezig, waardoor veel beslissingen dienaangaande bij Henk Jongejan of Vrouw Grebber terecht kwamen. Niemand deed iets op het gebied van promotie of externe relaties zonder dat Vrouw Grebber daar haar uitdrukkelijke toestemming voor had gegeven. Als iemand een plannetje had, voor een sponsoractie, een winkelartikel, of iets nodig had (een nieuwe computer bijvoorbeeld), dan volgde meestal het advies 'ga eerst maar even met Vrouw Grebber praten'. Ook Henk Jongejan, die zichzelf als gezegd beschouwde als de algemeen commercieel manager (maar dat formeel zeker niet was), liep steeds meer tegen die interne verhoudingen op, want Vrouw Grebber zorgde er voor dat de commercie nooit de overhand zou krijgen over de sfeer en het sociale werkervaringsproject dat het Schip ook was. Ook waakte zij over het welzijn van haar man en het beeld dat de buitenwacht van hem had. Zij was in die zin ook nog eens zijn persoonlijke pr-manager. Wij historici werden door haar gedoogd, maar ook wel een beetje met argwaan gezien. We moesten het vooral niet te hoog in de bol krijgen; alles wat goed ging kwam in haar ogen door de bouwmeester en niet door ons. Wij droegen slechts aan. Op den duur leidde die instelling tot een wat sektarische cultus rondom de bouwmeester, maar dat was later.

Scheepsbouwcahiers



Bouwmeester Grebber had vóór hij met de bouw van het Schip was begonnen een bestek geschreven, een handgeschreven plan hoe en op grond waarvan de bouw zou moeten gebeuren, voorzien van erg mooie tekeningen. Grebber kon briljant schetsen en tekenen en eigenlijk ook wel goed schrijven. Dat wil zeggen, zijn ideeën, formuleringen en concepten deugden, maar omdat hij al jong van school was gegaan, schoten zijn spelling en zinsbouw behoorlijk tekort. Omdat Adriaan van plan was om de bouw van het Schip vast te leggen in een reeks publicaties en deel 1 van die reeks dat bestek van Grebber zou moeten zijn, werd mij de taak gegeven om het bestek te redigeren naar foutloos Nederlands. Ik moest daar soms scherpe keuzes in maken, maar deed het werk met veel plezier en met respect voor stijl en woordkeuzes van Grebber.

Het resultaat viel bij hem in goede aarde, het was gefatsoeneerd en toch nog steeds zijn tekst.

Adriaan en ik werkten in het najaar van 1990 hard aan de totstandkoming van de eerste twee delen van wat een reeks Cahiers moest worden. We hadden daarbij de medewerking nodig van Henk Jongejan, want ons plan was om die eerste twee delen in een mooie vormgeving te koop aan te bieden in het winkeltje van de Werf. Er was bij de achterban, donateurs en andere geïnteresseerden een enorme honger naar informatie over wat er gebeurde tijdens de bouw. Onze inschatting dat we daarom makkelijk een paar duizend van die, toch wat wetenschappelijk ingestoken, Cahiers zouden kunnen verkopen stuitte aanvankelijk op sceptis. Jongejan en anderen konden zich die interesse niet

goed voorstellen en dachten dat mensen alleen maar emotieverhalen over Hollands Glorie en de Gouden Eeuw wilden horen en geen wetenschappelijke artikelen over de historische achtergronden van het beeldenprogramma of de tuigage om eens wat te noemen. Daar kwam bij dat men een paar jaar daarvoor een enorme zeperd had gehaald in de samenwerking met een uitgever. Er had toen alleen maar geld bij gemoeten, terwijl de externe partij er met de winst vandoor was gegaan. Anderzijds, dat deze uitgave veel minder investering vergde en bovendien intern werd geregeld, pleitte in ons voordeel. Wij waren volkomen zeker van onze zaak en slaagden er in om iedereen te overtuigen om vanuit de eigen inhoud zo iets op te zetten.

We kregen groen licht, sloten een overeenkomst met een drukkerij uit Almere en een grafisch vormgever, Wim Hettema, maakt voor ons een basislay-out en een mooie omslag. Het idee was dat onze eerste twee Cahiers al vóór Sinterklaas in het winkeltje te koop zouden zijn. We moesten onze teksten in Wordperfect aanleveren en kregen dan de gezette teksten op papier geleverd. Die moesten we dan knippen en plakken op stramienvellen, de (zwartwit)plaatjes er tussen plakken en voilà, het geheel was camera-klaar, zoals dat heette. Let wel, dit was in het najaar van 1990, al binnen een jaar zou het produceren van drukwerk radicaal zijn veranderd en maakten we zelf onze boeken. De grafische revolutie was in volle gang en ging zeker niet voorbij aan de VOC-werf, zoals de organisatie in die tijd kwam te heten. Behalve onderzoekers waren we nu ook redacteurs en uitgever geworden. Dat was een mooie ontwikkeling waar ik me erg thuis bij voelde. Ik wilde zo nog wel even blijven. De beide eerste Cahiers verschenen op tijd en waren al direct een groot succes. We moesten laten bijdrukken omdat de vraag zo enorm was.

Een eerste boek



Er was al een tijdje sprake van dat er een boek over het Schip moest komen, over de geschiedenis van het oorspronkelijke 17de-eeuwse schip en over de bouw in Lelystad. Adriaan was als de dood dat iemand anders er met de credits vandoor zou gaan en hamerde er op dat dat boek onder de directe bemoeienis van de Historische Werkgroep gemaakt zou worden en niet door de een of andere broodschrijver zonder kennis van zaken. Adriaan was (en is) altijd erg goed geweest in het definiëren en beschermen van wat hij als zijn belang zag. Bovendien wilde hij het liefst dat we dat boek ook intern zouden maken en zo het hele proces konden controleren.

Dat vereiste nog wel wat overtuiging van zowel het bestuur als de beoogde uitgever, maar het lukte. We kregen zelfs gedaan van de uitgever dat we een snelle Mac te leen kregen met een groot beeldscherm om het boek helemaal in eigen beheer op te maken met Pagemaker. Ik had nog nooit met Pagemaker gewerkt en had totaal geen ervaring met opmaak van boeken, maar al doende leert men en daarom dacht ik dat ik het wel kon. Elektronisch boeken opmaken was voor bijna iederéén nieuw in die tijd. Wim Hettema maakte ook hier een basislay-out en adviseerde mij op het gebied

van grafische vormgeving en typografie. Voor die klus kreeg ik notabene bijna 4000 gulden betaald, mijn eerste betaalde redactiewerk en mijn eerste boek. Cisca en Adriaan schreven het merendeel van de teksten, die ik dan weer redigeerde. Voor de fotografie konden we gebruik maken van een prachtige serie die een Franse fotografe kort daarvoor had gemaakt. Het werd een geslaagd boek, *De terugkeer van een retourschip*, dat de uitgever uiteindelijk medio 1991 in een oplage van 10.000 exemplaren zou uitbrengen. Een jaar later gevolgd door een herdruk van nog eens 10.000. Ik kreeg zelfs royalties uitgekeerd!

In oktober 1991 konden we, op kosten van de Werf, een paar dagen naar Stockholm voor een bezoek aan de *Vasa*. Adriaan, ik en nog twee leermeesters vlogen naar Stockholm en verbleven aan boord van het hotelschip *Av Chapman*. We werden in het Vasamuseum hartelijk ontvangen door de conservator, maakten kennis met de directeur en mochten uitgebreid aan boord van de *Vasa* rondkijken en fotograferen, wat door het zwart geworden geconserveerde hout erg moeilijk was. Er was nog geen digitale fotografie en je moest thuis na het ontwikkelen van je filmpje maar zien of er iets van was overgebleven. Ons bezoek leidde tot een versteviging van het contact tussen Werf en Vasamuseum, met uitwisseling van informatie over en weer. Veel later zou ik nogmaals terugkeren naar Stockholm, maar dit eerste bezoek maakte een onuitwisbare indruk.

Intermezzo: een retourtje Hellevoetsluis

Eind 1991, kwamen er plotseling dingen in beweging. Er waren al een tijdje gesprekken gaande tussen Grebber en een delegatie van het gemeentebestuur van Hellevoetsluis, wethouder Herrema en gemeentesecretaris Zuydgeest. Zij hadden het idee om het beroemde, maar wat vervallen droogdok van Jan Blanken in Hellevoetsluis te restaureren en daar een soort VOC-werf te creëren om er leven in te brengen. Er zouden schepen gebouwd kunnen worden, het toerisme zou groeien en Hellevoet zou weer gaan bloeien. Het was op zich een goed idee en Grebber schreef een toekomstvisie op het geheel, die ik dan weer redigeerde en tot een rapport kneedde. Op papier zag het er allemaal prachtig uit, we zouden er een Vlaamse pleyt, een 18de-eeuws vaartuig van de Zeeuwse wateren gaan bouwen, een loods en een bezoekerscentrum. De heren Herrema en Zuydgeest waren dolenthousiast en wilden er zo snel mogelijk mee gaan beginnen. Ik werd aangesteld als projectvoorbereider en kreeg een salaris uit de gemeentekas omdat ik dit werk natuurlijk niet vanuit een uitkering kon doen. Ik fungeerde als liaison tussen de Werf en Hellevoet. Het merkwaardige was wel dat het allemaal een beetje in het geniep gebeurde, het bestuur van de werf (de oud-Minister!) mocht namelijk niet te weten komen dat Grebber op eigen houtje met een gemeentebestuur aan het onderhandelen was om daar een soort filiaal van zijn werf te beginnen. Dat mandaat had hij helemaal niet, maar gedurende de winter van 1991-'92 werden de plannen steeds concreter.

En toen gingen we echt van start, in het voorjaar van 1992. Vanuit de VOC-werf werd een kleine werkorganisatie opgestart van vier man. Behalve ik zouden Joop Schip, Rintsje Harinxma en Jan Faber ter plaatse in Hellevoetsluis gaan werken. Er werd een Stichting opgericht, Stichting Droogdok Jan Blanken, onder voorzitterschap van wethouder Herrema. We kregen een subsidie mee van 200.000 gulden vanuit de gemeente en konden beginnen. We huurden een huis aan de Oester (zo heette die straat in een Hellevoetse bloemkoolwijk), waar Joop, Rintsje en Jan gingen wonen en waar de Stichting officieel kantoor hield. Ik bleef in Amsterdam en zou elke dag heen en weer gaan forensen naar Hellevoetsluis. Het was de bedoeling dat ik de historische ondersteuning en het secretariaat ging doen, Joop een werkervaringsproject zou opzetten en de financiën beheren, terwijl Rintsje en Jan de bouw op zich namen. We kochten een stel kleine Macjes en een printer bij Radio Correct in Rotterdam en richtten ons kantoor in. Rintsje werd formeel de directeur en kreeg de algehele leiding.

Grepper bleef organisatorisch gesproken buiten beeld en leverde slechts informeel advies. Dat zat voorzitter en wethouder Herrema niet helemaal lekker, hij had op meer gehoopt.

Ik reisde ook regelmatig naar het Archief in Den Haag om onderzoek te doen naar leven en werk van Jan Blanken, de tekeningen te bestuderen van het Dok en in zijn algemeenheid te werken aan het verhaal dat we zouden gaan vertellen. Joop en ik gingen ook vaak samen op pad om fondsen te werven voor het project, want met die 2 ton waren we er natuurlijk niet. Dan werden we ergens aangekondigd als de heren Schip en Van der Zee. Dat was altijd een leuke binnenkomer, en al vingen we telkens bot, we werden overal met belangstelling te woord gestaan. Het leukste contact hadden we met het Rotterdamse Havenbedrijf. De leiding daar had er wel aardigheid in, in zo'n clubje jongens, en zegden steun toe in natura. We konden alvast een zeecontainer van ze krijgen om onze spullen op het Dok in op te slaan.

Na de zomer bleek dat het toch wel lastig was om zo'n bouwproject te starten. Grepper had in Lelystad alle medewerking gehad van het gemeentebestuur en indien nodig had de Burgemeester er zelf wel voor gezorgd dat allerlei procedures, bestemmingsplannen en verordeningen omzeild konden worden, maar in Hellevoetsluis werkte dat toch anders. Bovendien waren er belangenclubs die het maar niks vonden wat wij aan het doen waren rondom een belangrijk Rijksmonument als het Droogdok van Jan Blanken. De zeecontainer op het terrein stoorde veel mensen en ook onze werkzaamheden met het plaatsen van een Heras-hek rondom kon op weinig waardering rekenen. Men vond het verder maar wat kleinschalig gepruts in de marge en hoopte dat er gewoon een groot bedrijf zou komen dat het droogdok met de inzet van veel geld zou gaan restaureren en weer werkend te krijgen. Bouw van historische schepen hoorde daar eigenlijk niet bij. Voorzitter en wethouder Herrema werd wat ongeduldig, ook vanwege de politieke druk, en begon zijn handen langzaam van ons af te trekken. Gemeentesecretaris Zuydgeest, die altijd het meest aan onze kant had gestaan, verliet Hellevoet om ergens in Limburg burgemeester te worden. Het liep dus allemaal al niet zo vlot en in het najaar van 1992, toen wij op het punt stonden funderingen te gaan leggen voor het bezoekerscentrum en er daartoe grondonderzoek plaats moest vinden, bleek die grond zó ernstig vervuild te zijn dat we onmiddellijk alle werkzaamheden moesten staken. Dat hadden we natuurlijk kunnen verwachten. Het terrein rondom het droogdok was sinds 1820 gebruikt voor allerlei scheepsbouwactiviteit. De grond bleek doordrenkt van verf, oplosmiddelen, koolwaterstoffen en wat al niet, maar ik heb de indruk dat deze situatie sommigen wel goed uitkwam. Zo konden ze netjes van ons af. De stichting werd in november per direct op non-actief gezet en wij konden naar huis. Een paar maanden later, begin '93, werden we officieel ontslagen en dat was dan het Hellevoetse avontuur. Rintsje, Jan en Joop keerden terug naar de werf. Ik was terug in de WW en zon op een nieuwe toekomst. Ten slotte zij nog vermeld dat vele jaren later, dankzij miljoeneninvesteringen van het Rijk, het Droogdok is gerestaureerd en werkend gemaakt, er een bezoekerscentrum is en het Dok tegenwoordig het stralend middelpunt is van een totaal herleefd Hellevoetsluis. Dat het ons niet is gelukt kun je ons moeilijk verwijten, wat wij konden doen was uiteindelijk veel te kleinschalig met een klein beetje geld.

Terug naar de werf

Na het Hellevoetse debâcle zat ik vanaf februari 1993 even zonder werk, maar in juli kreeg ik een berichtje van Adriaan Wesselius. De Werf zat om een redacteur verlegen. Men werkte aan een bedrijfsplan dat de plannen voor de komende tien jaar zou moeten vormgeven, om er voor te zorgen dat grote financiers zoals Nedlloyd en de ING Bank de werf zouden blijven ondersteunen. En passant zou ik dan ook weer kunnen meewerken aan de volgende Cahiers. Ik zou worden ingehuurd als freelancer en kreeg redelijk wat betaald. Dat voorstel kwam me uitstekend uit en vanaf augustus



1993 was ik weer op de werf te vinden. Het oude kantoor tje onder de hanenbalken was inmiddels ingeruild voor een andere plek met meer ruimte en een hoger plafond. Het hoofdstoten was voorbij,

maar het nieuwe kantoor – in een voormalige zeecontainer met een raam – was wel ijzig koud zodat we soms met dekentjes om moesten zitten. De MS-Dos-bak met de oranje letters was vervangen door verschillende Macs. Het ging goed met de werf. De bouw van het Schip vorderde gestaag en de bezoekersaantallen waren enorm gegroeid tot bijna 200.000 bezoekers per jaar. Dat aantal zou in de volgende jaren nog boven de 300.000 uitkomen. Het geld klotste tegen de plinten, maar werd veelal direct geherinvesteerd in nieuwe gebouwen, de bouw van een klein schip (de Aak), kantoorruimte en een compleet café-restaurant. De vooruitzichten waren goed en vandaar dat er behoefte was aan een bedrijfsplan. Er moest gewoonweg meer structuur komen in de onderneming. Ik had nog nooit eerder een bedrijfsplan helpen schrijven, maar ja, ik dacht dat ik het wel kon en het lukte wonderwel. Het werd een heel boekwerk, met kleurige grafieken, tabellen en weidse vergezichten, want er stond ook een samenwerking op het programma met het Scheepsarcheologisch Instituut dat plannen had om naar Lelystad te verhuizen. Dat zou allemaal zijn beslag moeten krijgen ná de tewaterlating van het Schip. Dat moest eerst af en in het water, waarna er op de werf zou worden begonnen met de bouw van een 17de-eeuws oorlogsschip en tevens zou er een Scheepshistorisch Centrum van de grond moeten komen. De plannen waren ambitieus en alles leek mee te zitten. Zelfs sommige ambtenaren van de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad waren enthousiast geworden, nu ze hadden gezien wat die gideonsbende aan de Oostvaardersdijk tot stand wist te brengen. Maar andere ambtenaren, vooral diegenen die ooit eens door hun eigen Burgemeester waren gepasseerd, zonnen op wraak en wachtten een moment af om toe te slaan.

Adriaan en ik werkten intussen door aan onze volgende Cahiers. Eindelijk kon ik mijn onderzoek naar het boekhoudersjournaal van de Kamer Enkhuizen van de VOC van het jaar daarvoor eens publiceren. Het inspireerde me tot een plan voor een groter onderzoek en ik solliciteerde er mee naar een promotieplaats van de afdeling sociaal-economische geschiedenis aan de UvA, maar het voorstel viel daar niet in te passen. Vanaf toen schatte ik mijn kansen op een aio-plaats en een promotie aan de universiteit niet meer hoog in, al zou ik er nog jaren op blijven hopen dat ik me ooit weer eens fulltime aan historisch onderzoek zou kunnen wijden. Vooralsnog schreef ik aan een bedrijfsplan en voerde ik allerlei schrijf- en redactietaken uit voor de werf, zoals brieven namens Grebber, notulen van vergaderingen, rapporten en stukjes in het Journaal, het bedrijfskrantje voor

donateurs. Ik was een soort secretaris geworden, maar had wel een baan, die zijdelings nog steeds met geschiedenis had te maken.

Een baan in de PR

Eind 1993, begin 1994 was het Schip wel zo'n beetje klaar. Al eerder, in '92, was besloten om het schip niet al in half afgebouwde toestand te water te laten – wat altijd en overal wel gebruikelijk is -, maar het volledig getuigd op de kant te laten staan en het daarna pas te water te laten. Dat was een slimme zet, want nu zou het schip veel meer de aandacht trekken gedurende langere tijd en ook zouden er veel meer bezoekers op af komen, zo was de gedachte. Het aantal bezoekers in dat laatste jaar explodeerde nog verder, tot boven de 300.000. Een ongelofelijke toestand, want de logistiek van het terrein was daar helemaal niet op berekend. Voor al die mensen waren er bijvoorbeeld maar een paar toiletten. In allerijl werd besloten om snel een aantal gebouwen bij te plaatsen, nieuwe toiletgroepen te maken en vooral de entree en het bijbehorende winkeltje te vergroten. De entreprijs kon daardoor ook meteen omhoog.

De persoon die dit allemaal moest zien te managen, Henk Jongejan, kreeg echter te weinig medewerking van de rest van de leiding. Hij wilde groot-groter-grootst, maar vergat dat de organisatie voor wie hij dat allemaal deed op veel van zijn plannen helemaal niet zat te wachten. Hij werd eigenlijk door de tijd ingehaald, raakte overspannen en op een cruciaal moment kwam de werf zonder pr-manager te zitten. Voor de stroomlijning van de al maar toenemende bezoekersstromen werd een beroep gedaan op een vrouw die voorheen alleen leiding gaf aan een vrijwilligersgroep, maar deze Engeltje Kadijk deed dat vaak verrassend goed. Ook al was zij iemand die functioneel gesproken semi-analfabeet was, organiseren kon ze wel. Aan mij werd door Grebber gevraagd of ik voortaan een groot deel van de taken van Henk Jongejan over wilde nemen. Het betrof dan vooral de perscontacten, de perswoordvoering, het maken van brochures en blaadjes en eigenlijk alles wat we onder het begrip 'communicatie' vatten. Ik werd een soort Hoofd Communicatie, met dien verstande dat als puntje werkelijk bij paaltje kwam Vrouw Grebber het laatste woord had. Haar kon ik nooit overrulen. Ik vond het wel een uitdaging voor mijn communicatieve en redactionele kwaliteiten en besloot om het aanbod van Grebber aan te nemen. Met een groot evenement als de tewaterlating in het vooruitzicht zou ik het nog flink druk krijgen, al kon ik op dat moment nog niet bevroeden hoe enorm groot het zou worden.

Om me wat beter met kennis te wapenen ging ik een schriftelijke cursus Public Relations volgen, afgesloten met een heus examen in het Haagse Congresgebouw. Ik was nu de trotse bezitter van het diploma PR-A, tegenwoordig NIMA-communicatie geheten.

Ik verliet het kantoortje van de historische werkgroep en nam mijn intrek in het pr-kantoor, dat voorzien was van een enorme vergadertafel, die nog in het hoofdkantoor van Nedlloyd had gestaan en ook over een eigen wc'tje en pantry beschikte. Wat een luxe! Ik kreeg zelfs een soort secretaresse, Winnie, die de meeste telefoontjes opving. Daarnaast werkte ik nauw samen met Joep Oudkerk, een oude rot-in-het-vak journalist en pr-man die een paar uur per week op de werf werkte als tekstschrijver voor het donateursblad en ook de meeste persberichten schreef. Met hem zou ik een goede band opbouwen, al had hij er in het begin wat moeite mee dat er nu iemand was die zich vooral inhoudelijk met de persberichten bemoeide en overal een mening over had. Ook wilde ik de communicatie gebruiken om het historische verhaal goed over het voetlicht te krijgen en niet alleen wat kletspraat verkopen.

De werf stond op zeer goede voet met De Telegraaf, de *Telegrappig* zeiden wij dan. De stichtingsvoorzitter, de oud-Minister, was regelmatig te vinden in het Stan Huygens Journaal, de society-rubriek, waar hij als ijdeltuit mooie sier kon maken met zijn uitgebreide netwerk. De krant was in de eerste plaats geïnteresseerd in het persoonlijke verhaal van Grebber, maar wilde ook best

over geschiedenis horen, zolang dat maar strookte met de belangstelling van hun lezers. Dat kwam goed uit, zowel voor Grebber als voor mij. Ik heb de journalisten van De Telegraaf, zoals Frederik Huisjes en de zwaar naar aftershave geurende fotograaf Jan Hoppenbrouwer, in die tijd overigens wel leren waarderen, terwijl mijn natuurlijke 'studentikoze' houding was om die krant geen blik waardig te keuren. Ze stonden open voor informatie en waren minder bevooroordeeld dan de journalisten van de zogeheten kwaliteitskranten die vaker dan mij lief was een zekere arrogantie tegenover de Werf tentoon spreidden en al voor je met ze sprak wisten wat ze wilden gaan schrijven. De Telegraaf zelf heb ik tegelijk leren kennen als een krant die sympathieën had en daarom partij koos, aanvankelijk altijd vóór de Werf en tegen de bestuurders en de ambtenaren. Dat dat dus ook kon omslaan zouden we later merken.



Adriaan Wesselius, met wie tot dan nog gewoon samenwerkte en onder wiens verantwoordelijkheid ik formeel gesproken tot dan toe viel, vond het eigenlijk maar niks dat ik de pr-kant opging. Hijzelf was eerder tot de conclusie gekomen dat het werk aan het Schip hem in dit stadium steeds minder interesseerde. Zijn hart lag bij de scheepsarcheologie en de ontwikkeling daarvan in Flevoland was wat hem werkelijk trok. Ook knoopte hij steeds nauwere banden aan met het Australische Museum, waar hij al langer contact mee had. Zijn droom was het van de grond krijgen van een publiekstoegankelijke opgraving van een groot schip uit de 17de eeuw even buiten Lelystad. De Flevolandse bodem is immers rijk aan scheepswrakken en één bepaald wrak zou ideaal zijn om er een cultuurhistorische attractie van te maken. Daarnaast vulde hij zijn tijd met de documentatie en verantwoording van het bouwproces ten behoeve van de Cahiers. We hadden afgesproken dat ik daar aan zou blijven meewerken, naast het pr-werk. Toen hij het maken van de verschillende houten beelden wilde beschrijven en daarvoor een beroep deed op de groep beeldsnijders, bracht hem dat in conflict met oppersnijder Bloembergen. Deze had een uitgesproken mening over hetgeen wij historici moesten doen. Hij vond dat ze gegevens moesten aanleveren voor het ambachtelijke werk en er daarna het zwijgen toe moesten doen. Het resultaat, het beeld, het tuig of het schip, was in zijn ogen autonoom en het was onnodig om daar ook nog eens verslag van te doen. Hij wilde zo voorkomen dat hem door 'theoretici' de maat genomen werd die zijn werk zouden beoordelen. Dat was een compromisloze en onwetenschappelijke stellingname die ik onbegrijpelijk vond en ik steunde Adriaan volledig. Vanaf toen lag ik er ook uit bij Bloembergen. Hij weigerde zelfs nog te spreken met mij of met Adriaan.

Het was op een maandagmorgen begin 1994. De maandagmorgenvergaderingen van de Werf waren befaamd en berucht, soms was het lachen, maar mensen werden ten overstaan van de anderen ook wel compleet afgebrand en soms deden ze ook wel eens denken aan een kennismaking tijdens groepstherapie. “We hebben vandaag een nieuwe medewerker. Wim, wil je iets over jezelf vertellen?” “Nou, ik ben dus Wim” - Applaus. De vergadering werd doorgaans afgesloten door Grebber die een stukje voorlas uit een geïllustreerd tijdschrift waar hij zelf in de jaren '50 mee was opgegroeid. Het had iets sektarisch.

Tijdens zo'n maandagmorgenvergadering dus deed bouwmeester Grebber plompverloren de mededeling dat er een conflict was tussen Wesselius en Bloembergen en dat hij daarom besloten had om te stoppen met die uitgave van de Cahiers. Dat was een volslagen verrassing en hadden we niet zien aankomen. Adriaan werd lijkleek en kon geen stom woord uitbrengen, hij was totaal uit het veld geslagen. Zo had ik hem nog nooit gezien, hij had altijd blij gegeven van een straatvechtersmentaliteit. Hij moet zich echter hebben herpakt en vol in de aanval zijn gegaan, want een paar dagen later belde hij me thuis op met de mededeling dat hij was ontslagen. En hoewel hij niet direct van me verlangde om ook op te stappen, verwachtte hij toch wel dat ik solidair met hem zou zijn en hij vroeg me of ik nog wel voor die tent wilde blijven werken, gegeven de situatie. Ik zat in een lastig parket en een loyaliteitsconflict. Ik had uitzicht op een heleboel interessant werk en nu dit. Ik besloot om te blijven. Het leidde niet tot een breuk met Adriaan, maar wel tot een verwijdering die pas vele jaren later door de tijd werd geheeld. Hij had mij bij de werf gehaald en ik had veel van hem geleerd. Dat ik nu bleef hoewel hij er door de leiding uit werd gegooid vormde een smet op mijn ziel. Ik was door de pr opgeslokt, toch nog. Het effect was wel dat het grote enthousiasme waarmee ik ooit mijn avontuur bij de werf was begonnen, bekoeld raakte. Ik hield voortaan afstand en deed mijn werk. Met veel inzet, dat wel, maar er was iets geknakt dat nooit meer goed kwam. Het gevoel dat ik maar tijdelijk op de werf zou zijn bleef de boventoon voeren. Nooit gaf ik mij 100%, want ik bleef vasthouden aan een heel ander scenario voor mezelf.

Schip te water

Vanaf de nazomer van 1994 stond al het werk op de werf in het teken van de tewaterlating van het Schip. Die stond gepland voor 7 maart 1995. De Koningin zou komen, we verwachtten vele belangstellenden en ter voorbereiding werd er onder het schip een enorme stalen constructie, een 'stoel', gemaakt om het schip te zijner tijd op een ponton naar een droogdok in Amsterdam te kunnen vervoeren. Het zou een enorm spektakel worden.

De eerste maanden van 1995 verliepen voor mij van druk, via hectisch naar krankzinnig. En dan heb ik het alleen nog maar over mijn eigen werk, niet dat van anderen, dat minstens zo idioot druk moet zijn geweest. We werkten misschien zo'n 8 tot 10 uur per dag, maar mentaal waren we er wel 14 of meer uren mee bezig. In die laatste weken vóór de tewaterlating zwol de (inter)nationale aandacht voor het Schip aan. En iedereen wilde bouwmeester Grebber spreken. Aan mij de taak om hem zoveel mogelijk uit de wind te houden, want de man had het al druk genoeg met zijn eigen taken en dan telkens de pers te woord staan werd dan toch echt te veel; daar had hij gewoonweg geen tijd voor. We maakten dus een selectie: NOS natuurlijk wel en ook RTL; de Duitsers en de Fransen waren welkom en eigenlijk maakten we tijd voor elke landelijk opererende TV-zender. Maar ook talrijke lokale zenders, tot aan ziekenomroepen dienden zich aan. Daar pikten we er dan een paar uit, want we wilden niet arrogant overkomen. Het Schip was immers van iedereen, dus moesten we ook iedereen de aandacht geven die ze verdienden. Ook de schrijvende pers, van lokaal sufferdje tot grote kranten als Die Welt en het Franse maritieme tijdschrift Chasse-Marée werden hartelijk ontvangen en iedereen bleek overdonderd door wat ze zagen. Dát hadden ze niet verwacht, vooral de Duitsers kwamen loftuitingen te kort. De filmploegen kwamen werkelijk vanuit de hele wereld, tot

aan Zuid-Korea toe. Op een gegeven moment leidde ik drie filmploegen per dag rond, verspreid over de dag, tot op het allerlaatst, toen de toegangstrappen werden weggehaald en het Schip klaar stond op zijn stalen stoel voor tewaterlating. Ik kwam zelf ook zo'n beetje elke dag op de buis of de radio, bij nieuwsprogramma's en actualiteitenrubrieken om kort wat te zeggen over wat er zou gebeuren en waarom. De publiciteit rondom het Schip bereikte in die dagen een hoogtepunt, niet voor het eerst en niet voor het laatst.

Omdat het Schip door Koningin Beatrix zou worden gedoopt waren er al enige tijd besprekingen gaande met de staf van het Koninklijk Huis, de Dienst Beveiliging en de politie. Beide laatste zouden opvallend onopvallend aanwezig zijn op de dag zelf en ook een commandocentrum inrichten in het naastgelegen Poldermuseum. Mannen met oortjes op het terrein, dat werk. Tijdens een van die besprekingen liet de hofdame van de Koningin weten dat Hare Majesteit toch wel erg graag direct vóór de tewaterlating nog een kijkje aan boord wilde nemen. Dat was een operationele uitdaging, want het schip zou nog een meter omhoog gevijzeld moeten worden en dan naar de ponton gaan rijden. Stel je voor, de kranen komen al bijna in beweging, de motoren draaien al en dan wil de Koningin nog even naar binnen. Maar het lukte allemaal. Majesteit vond het prachtig en stond even later klaar naast bouwmeester Grebber, Vrouw Grebber en de Provinciecommissaris om het schip te dopen met zeewater dat speciaal was ingenomen bij de Houtman Abrolhos in West-Australië, de plek waar de naamgenoot van het Schip in 1629 was vergaan. Dat was een terloops ideeetje van mij geweest, maar werd direct door iedereen omarmd. Champagne leek immers ongepast en ik had wat onderzoek gedaan naar historische doopplechtigheden waaruit naar voren was gekomen dat zeewater ooit het gebruikelijkst was, dus waarom in ons geval dan geen zeewater uit Australië? De ambassade had geregeld dat het water naar Lelystad was gebracht. We hadden het water overgegoten in stenen kruikjes en ook tevoren even getest of het kruikje wel echt stuk zou breken op de huid van het schip, die zekerheid wilde de hofdame ook hebben. Het kruikje deed het. Omdat de Burgemeester een gruwelijke hekel had aan de Provinciecommissaris stond hij er niet bij op het podium; hij was 's morgens langs geweest om Grebber een ridderorde op te spelden en was daarna direct vertrokken. Hij liet de plechtigheid, met Koningin en al, over aan zijn loco. Dat was natuurlijk een minachting van heb-ik-jou-daar, maar hij stond toch al bekend als recalcitrante republikein.

De tewaterlating was een ongekend spektakel. Er waren tientallen filmploegen en duizenden belangstellenden en iedereen stond vol ongeloof te kijken toen het schip daadwerkelijk in beweging kwam en na een paar uur op het gereed liggende ponton werd gezet. Twee dagen later waren we weer met zijn allen aanwezig om het Schip naar Amsterdam te begeleiden. Het stond op de ponton die werd getrokken door sleepboten en alle anderen, medewerkers en genodigden, namen plaats aan boord van een salonboot voor de lange tocht over het Markermeer. Toen we eenmaal in Amsterdam waren sloeg de vermoeidheid toch wel toe. Loco-burgemeester Guusje van Amsterdam kwam op de Oranjesluizen aan boord. Ze vond het wel mooi, maar toch zag je haar denken: wat doe ik hier op mijn vrije dag en waarom moet ik praten met die vreselijke oud-Minister? Want het voltallige bestuur was natuurlijk aan boord van de salonboot. Ten slotte werd het Schip een droogdok in Amsterdam-Noord binnengevaren en brak een spannende periode aan.

In de dagen erna moest het schip worden geballast met een paar honderd ton speciaal aangeschaft lood, vanuit de hele wereld bijeen geschraapt. De vraag naar lood vanuit Nederland steeg door ons opeens explosief; de markten krabden zich achter de oren (dachten wij). Het spannende zat hem erin dat terwijl de draagconstructie werd verwijderd en het ballastlood toegevoegd, het schip gecontroleerd moest opdrijven in het droogdok. Dat deed het niet meteen, waardoor er allemaal kletsverhalen in de media kwamen in de trant van 'VOC-schip niet stabiel' en 'VOC-schip zakt scheef', ook de Telegrappig blies zijn partijtje mee. Ik was er bij toen het Schip uiteindelijk met een klein

schokje los kwam van zijn stoel en kaarsrecht bleef drijven. Wat een succes, de tranen sprongen iedereen in de ogen. Ze dreef!

Om het schip terug naar Lelystad te kunnen brengen moest het niet al te zwaar worden geballast anders konden we de drempel van de Oranjesluizen niet passeren. Desondanks liep het eventjes vast bij Pampus, maar dat was historisch volkomen verantwoord en snel opgelost. Ruim een week na de tewaterlating lag het voor de kant bij de werf en konden wij ons gaan richten op het volgende project.

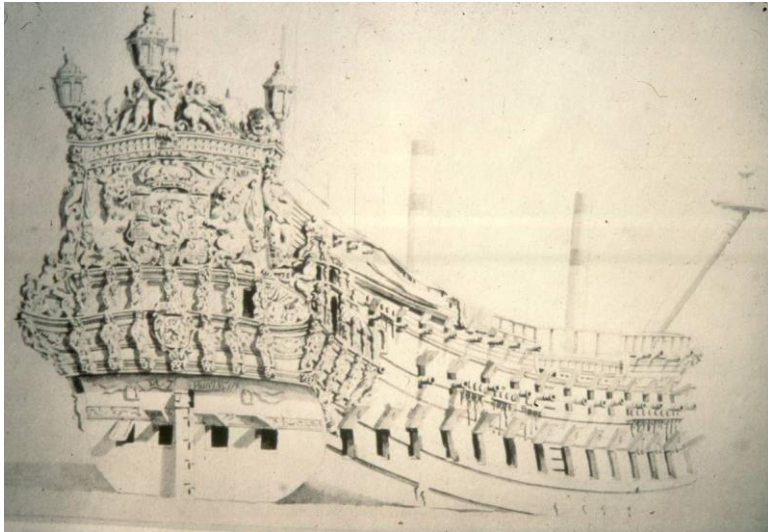


Het Oorlogsschip op stapel

Al anderhalf jaar voordat het VOC-schip te water zou worden gelaten, eind 1993 of daaromtrent, had het bestuur van de Stichting laten weten aan bouwmeester Grebber dat ze de werf in Lelystad wilden continueren als bezoekersattractie en dat het voor de aantrekkelijkheid van de werf goed zou zijn als er na de tewaterlating direct begonnen zou kunnen worden met de bouw van een tweede schip. Grebber werd, kortom, gevraagd om zijn kunstje nog eens te herhalen. Het was eigenlijk zijn plan geweest om wat kleinere schepen te gaan bouwen, een botter, een aak, misschien nog wel eens die Vlaamse pleyt of andere schepen van bescheiden grootte. Maar het bestuur, waaronder ook de huisbankier ING, vond dat niet spectaculair genoeg; men vreesde terugloop in de financiën en zag eigenlijk graag dat hij zich zou gaan werpen op de bouw van het Oorlogsschip, het vlaggenschip van admiraal Michiel de Ruyter uit 1665. Dat schip zou misschien wel twee keer zo groot gaan worden als het VOC-schip en ook twee keer zo duur, maar het momentum was daar, zo wist iedereen met overtuiging te vertellen.

De werf stond op het toppunt van zijn roem. Vooral Vrouw Grebber had bedenkingen, het werd haar nu al te groot en dan nog meer? Ook Grebber twijfelde lang, maar ging uiteindelijk toch overstag. Hij zou het Oorlogsschip gaan bouwen en terwijl iedereen bezig was met de voorbereidingen voor de tewaterlating, schreef hij aan een bestek voor het nieuwe schip. Helemaal alleen, zonder de steun van een historische commissie zoals bij het VOC-schip was gebeurd. Van het Oorlogsschip was immers veel meer bekend qua maten en indeling en hij had toch bewezen dat hij grote houten schepen uit de 17de eeuw kon bouwen? Er werd hout besteld en slechts een paar maanden na de tewaterlating, op 17 mei 1995, werd op de werf de kiel gelegd van het tweede schip. Was het VOC-schip een megaproject geweest, dit zou een giga-project worden. Een houten schip van ruim 46 meter lang en 12 meter breed, te zijner tijd te voorzien van tachtig bronzen kanonnen. Ik kom er in een volgend hoofdstuk nog uitgebreid op terug. Ik moest al meteen gaan omschakelen, zo werd me

verteld. Had ik tot nu toe in de media telkens het verhaal van de VOC verteld, voortaan moest ik mij gaan richten op de Admiraliteiten. *Piece of cake.*



Sail Amsterdam

We waren dat jaar nog lang niet klaar met het Schip, want het plan was om in augustus deel te nemen aan Sail Amsterdam. Dat gaf Eva en mij mooi de gelegenheid om in juni en begin juli even wat vakantie te houden. Na een tocht over de Wadden met onze Kolibri 560 bleven we nog een paar weekjes op het IJsselmeer hangen om bij te komen. Eind juli was ik terug op de werf en kon ik weer meteen flink aan de bak. Wat fijn dat er toen nog geen internet of mobiele telefoons bestonden. Ik zou in de vakantie volkomen zijn gek gebeld, want de voorbereiding voor Sail waren begonnen en alle media in binnen- en buitenland wilden alles weten over het VOC-schip.

Voorafgaand aan Sail moest eerst weer de route gevolgd worden zoals in maart. Dat betekende: eerst ontballasten in Lelystad, stengen (topmasten) laten zakken om een stabiel laag zwaartepunt te houden, met een sleepboot over het Markermeer naar het Dok in Amsterdam. Daar weer ballasten en helemaal optuigen. Al met al duurde dit bijna een week in de bloedhitte. Ik kwam geregeld even kijken, maar moest ook op kantoor aanwezig zijn in verband met de woordvoering. Aansluitend werd het schip naar IJmuiden gesleept.

Al eerder waren een paar heren in pak van de ING Bank op de werf geweest en lieten toen weten: 'wij claimen dit schip voor Sail'. "O ja joh", had ik geantwoord. "Daar is mij niets van bekend". Maar het bleek dus wel een beetje zo te zijn. Het Schip was gedurende Sail Amsterdam de pleisterplaats voor allerlei bedrijven die daar kwamen borrelen en haring happen. Op een paar mensen na mocht niemand van de medewerkers aan boord, behalve 's morgens, dan was het schip open voor algemeen publiek. Ik had er toen eigenlijk niet zoveel te zoeken, er viel niet veel te persvoorlichten. Hoe anders was dat geweest tijdens de intocht op 10 augustus. Juist die intocht was exclusief voor de medewerkers gereserveerd. Dat had Grebber absoluut geëist, geen bobo's tijdens de intocht, wat tot onnoemelijke imagoschade zou hebben geleid voor het Schip als schip-van-het-volk.

Nu was het zo dat hij al vóór het spektakel zijn bedenkingen had geuit om deel te nemen. Schepen en hun organisatie krijgen immers van Sail slechts een minimale vergoeding en alle kosten van het ballasten, slepen en weer ontballasten zou voor rekening van de Stichting komen, terwijl waarschijnlijk de inkomsten in die periode voor een groot deel zouden wegvallen. We zouden afkoersen op een verlies van vele tonnen, misschien wel een half miljoen. Toen hij een bericht stuurde aan de voorzitter om af te zien van deelname kwam de oud-Minister de volgende ochtend

buiten zichzelf van woede in zijn Amerikaanse bolide vanuit zijn woonplaats Breda naar de werf toegescheurd. Waar of de Grebbers de brutaliteit vandaan haalden, hij had al tal van afspraken gemaakt, met de ING, met Philips en Heineken. Hij zou volkomen in zijn hemd staan als we nu niet gingen. Gezichtsverlies, vooral zijn gezichtsverlies, daar draaide het om. En iedereen haalde bakzeil, het Schip ging naar Sail.

Eva en ik gingen de avond tevoren naar IJmuiden, waar we konden slapen aan boord van de *Pollux*, het marine-opleidingschip. 's Morgens heel vroeg werden we aan boord van het Schip verwacht. Met bijna 200 man aan boord maakten we onze glorieuze entree over het Noordzeekanaal naar Amsterdam. Alle vlaggen en wimpels wapperden majestueus. Omdat het maar weinig waaide konden we een paar zeilen bijzetten. Bij het binnenkomen van de stad werden ook nog eens de kanonnen afgevuurd. Het was een ongelooflijk spektakel! Het leek wel of de hele wereld om ons draaide en natuurlijk was dat op dat moment wel een beetje zo. Ik heb bouwmeester Grebber nog nooit zo zien glunderen als op die dag. Na Sail werd het Schip terug naar Lelystad gebracht. En toen keerde de rust weer. Wat heet, diepe rust. Dat kon niet goed gaan.



Op de werf, deel 2 (1995-2001)



Eigenlijk was de taak van bouwmeester Grebber en die van de werf na 1995 volbracht. Het schip was gebouwd, te water gelaten, er was een ongekennde stroom publiciteit en aandacht geweest gedurende de zomer van 1995 voor en tijdens SAIL en nu ging iedereen weer terug naar huis. De *party was over* en er moest weer gewoon gewerkt worden. Voor sommige medewerkers was dit een goed moment om te stoppen. Zij hadden zich jarenlang ingezet voor de bouw van het Schip en nu was het tijd om verderop te kijken. Zij vertrokken en namen al hun scheepsbouwkennis met zich mee. Bloembergen ging weg, Rintsje en Jan begonnen een eigen bedrijf en nog enkele begaafde timmermannen van het eerste uur vertrokken naar elders. De een ging alsnog een studie doen aan een Universiteit, een ander liet zich omscholen tot yogadocent en weer een ander werd vioolbouwer. Misschien, zo gokken we met de kennis van nu, was dit ook voor bouwmeester Grebber wel het beste moment geweest om ermee te stoppen. Hij was op zijn hoogtepunt en had legendarisch kunnen worden. Maar dat kon praktisch en financieel helemaal niet, dus moest hij door, net als ik.

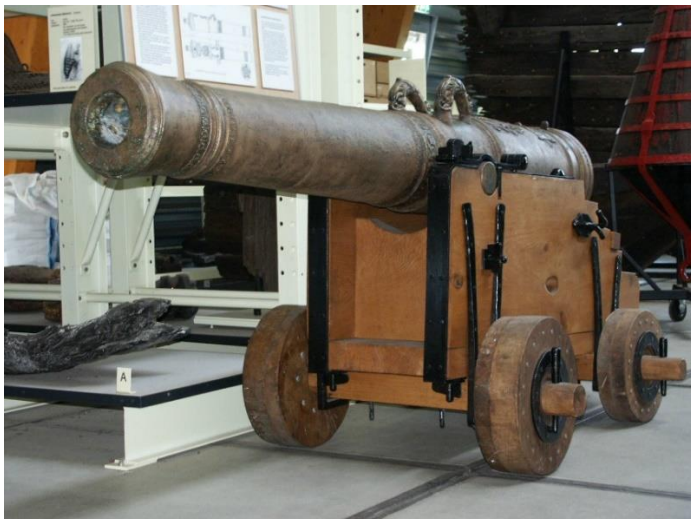
Het was in het najaar van 1995 nog zeker niet zo dat de fut er uit was, althans niet merkbaar, maar achteraf kijkend moet je toch wel concluderen dat het begin van een neergang inzette. Niemand kan zoveel energie in een project stoppen en dan na afloop doodleuk met een zelfde energie verder gaan. De werf moest zichzelf in de jaren na 1995 weer opnieuw uitvinden.

Met de bezoekersaantallen bleef het voorlopig redelijk goed gaan, al was de logistiek enorm veranderd. Het Schip lag nu in het water aan een houten steiger en was alleen via één trap bereikbaar. Je kon er ook niet meer omheen lopen. De Voorzitter had de dijk, een openbare weg, op eigen houtje met hekken laten afsluiten, wat natuurlijk helemaal niet mocht en aanleiding was voor veel gekrakeel, dreiging van kort gedingen en een hoop ruzie met de gemeente. Op het werfsterrein

zelf lag een grote houten balk met een voorstevan er aan vast. Dat zou ooit het Oorlogschip moeten worden en zeker, qua bouwproject was dat buitengewoon interessant om te volgen, maar het grote publiek kwam voor het VOC-schip en zou dat blijven doen. Het was een misschien een misverstand van de leiding van de werf, met name het bestuur, dat de aandacht van het publiek naar het nieuwe project makkelijk zou kunnen worden omgebogen. Als dat al kon, zou dat pas gebeuren over tien jaar of meer. Intussen werd er van alles aan gedaan om de gedachte aan het VOC-schip wat naar de achtergrond te dringen, begrijpelijk, maar niet helemaal in lijn met wat de mensen zochten.

Het eerste jaar na de tewaterlating en Sail was voor de meeste mensen een worsteling. Men zwom wat in het luchtledige, op zoek naar nieuwe wegen. Ik schroefde mijn inzet wat terug, voor mijn gevoel had ik tussen eind 1994 en september '95 een soort tropenjaar gedraaid en daar moest ik echt even van bijkomen. Vanaf toen begon ik ook steeds meer op te trekken met Piet Heijn, een van de leermeesters, zoals de voorlieden in de bouw wel werden genoemd. Zij gaven als ploegbazen immers leiding aan een groep leerling-timmerlieden. Piet was een energieke jongen, nooit te beroerd om zich ergens volop in te storten, maar soms wat opdringerig; hij wilde zich liefst overal mee bemoeien. Hij was gebleven, omdat hij er nog niet zo lang zat en was vol ambitie. Hij had voor hij op de werf ging werken een aantal jaren in Engeland gewoond. Hij had daar een Engelse vriendin aan overgehouden, een knappe verschijning met uitbundige blonde krullen die achtereenvolgens op de zeilzolder en in het beeldsnijdersatelier te werk werd gesteld, waar ze een dankbaar foto-object was voor de bezoekers. Maar het was echt een leuke meid en ik kon goed met haar en haar vriend Piet opschieten. We zouden uiteindelijk ook een soort bondje vormen, wat hard nodig zou blijken. Een wat minder leuke kant van deze periode was de neiging van Vrouw Grebber om alles weer naar het oude proberen terug te draaien. Zij was een wat conservatieve vrouw en ook al had zij veel kwaliteiten – de meeste mensen liepen echt weg met haar –, zij wilde de boel controleren en de teugels strakker aantrekken. Al die toestanden van '95, daar waren we nu klaar mee en het moest weer een beetje gewoon worden, vond ze. Van haar uit gezien misschien een begrijpelijke reactie, maar de werksfeer werd er niet leuker op. De medewerkers kregen het gevoel dat zij in een gareel moesten lopen dat er daarvoor helemaal niet was.

Toen de zomer van 1996 aanbrak was ik hard aan vakantie toe. Mijn laatste werkdag voor de vakantie voelde als een opluchting en dat had ik niet eerder zo ervaren. Ook ik begon er daarom over te denken om eens verder te kijken. Ik wilde toch niet mijn hele leven een soort secretaris blijven, tenzij er mogelijkheden zouden ontstaan om mijn vak uit te kunnen oefenen. Maar dan moest er wel wat gaan veranderen



Nieuwe wegen op de werf

De opbouw van een Nationaal Scheepscentrum paste goed in de strategie om van de werf een permanente bezoekersattractie te maken. In samenwerking met het Instituut voor Scheepsarcheologie, werd stap voor stap een heus scheepsarcheologisch park gepland. Dat was op zich een goede ontwikkeling waar ik graag een rol in wilde spelen. Voor vele miljoenen werd het langwerpige gebouw van het Scheepsinstituut onder de PTT-toren gebouwd. Dat was een rijksinstelling. Het nog open terrein tussen de werf en het Scheepsinstituut werd halverwege opgevuld met een eerste paviljoen voor het mooi geconserveerde wrak van een 16de-eeuws beurtschip, een schip dat ooit vele malen de Zuiderzee moet zijn overstoken en op een gegeven moment was verongelukt en gezonken. Tegelijk werd een verbindingsbrug over een weg aangelegd om van de werf langs het paviljoen naar het Scheepsinstituut te kunnen wandelen. Het pad werd gemarkeerd met grote ankers uit de rijkscollectie. De directeur van het Instituut, Pierre van Giffen, had dit samen met bouwmeester Grebber uitgedacht. Van Giffen was behalve een echte scheepsarcheoloog ook iemand met visie, die wist wat hij wilde bereiken. In Grebber had hij wat dat betreft een uitstekende partner en ook iemand die heel praktisch kon denken. Grebber stak onnoemelijk veel energie in de bouw en opzet van dat Scheepscentrum, het Oorlogsschip liet hij ondertussen vooral aan de medewerkers over.

Die bouw van het Oorlogsschip was voor Grebber in de eerste plaats een experiment met een bouwmethode die hij in zijn hoofd had gereconstrueerd en hij nu in de praktijk aan het uitproberen was. Hij wilde daarbij vooral zijn eigen plan trekken en zich niet laten beïnvloeden door allerlei mensen die hem van advies zouden dienen. Ook was er niet, zoals bij het VOC-schip, een commissie van externe adviseurs gevormd die het bouwproces precies monitorden. Alles gebeurde nu op het inzicht en het charisma van Grebber. Hij won wel informatie in over allerlei aspecten, maar beoordeeld worden door zo'n commissie, dat wilde hij niet meer en er was niemand die hem daarin tegensprak.

Hij was ook heel duidelijk geweest over mijn rol in het geheel. Hij vond het prima dat ik me bezig hield met het Oorlogsschip en daar stukken over schreef. Dat stimuleerde hij zeer. Hij was ook heel blij met het historisch onderzoek dat er plaats vond, naar het aantal kanonnen bijvoorbeeld, of het beeldenprogramma, maar het schip zelf en zijn rompvorm, om eens wat te noemen, dat was zijn terrein. Daar had ik ook inderdaad niet veel verstand van, dus dat beet elkaar niet.

Een stagiaire, Paula, een studente geschiedenis afkomstig van maritiem professor Jaap van Leyden met wie we nu regelmatig contact hadden, kwam onder mijn begeleiding te staan. Zij ging voornamelijk archiefonderzoek doen en kwam al snel met een berg aan gegevens. Maar al dat onderzoek stond nu vooral in dienst van het historisch verhaal en de PR en werd niet gebruikt om de bouw van het schip zelf op een of andere wijze te ondersteunen. Een reeks Cahiers die het bouwproces vastlegden, zoals bij het VOC-schip, vond Grebber ook niet nodig. Hij vroeg mij om een serie publicaties op te starten waarin vooral veel ruimte zou zijn voor hem om zijn eigen inzichten podium te geven. Het zou geen onafhankelijk, populair-wetenschappelijk medium moeten zijn, maar een communicatiekanaal vanuit de bouwmeester. Anderen mochten daar wel een rol in spelen, mits ze bijdroegen aan het doel, de bouw van het Oorlogsschip neerzetten als een uitzonderlijk project, onder leiding van bouwmeester Grebber.

En ik deed het allemaal braaf. Ik maakte één aflevering van wat de *Kroniek* ging heten. Het werd geïllustreerd door een bekende archeologische illustrator en het zag er erg leuk uit, maar de inhoud viel tegen. Van de 5.000 geproduceerde exemplaren lag jaren later nog zeker driekwart te verstoffen in het magazijn. Ik heb er zelf niet eens meer een exemplaar van thuis staan.



Boek over De Ruyter

Een stuk beter ging het met een boek waarover wij werden benaderd door Wim Wijn, een uitgever van maritiem-historische boeken. Hij zag wel wat in hernieuwde aandacht voor het Oorlogsschip en de rol van admiraal Michiel de Ruyter. Hij had daar al eerder wat over uitgegeven en een populair-wetenschappelijk publieksboek paste goed in zijn fonds. Hij had gevraagd aan professor Jaap van Leyden om een algehele opzet en een inleiding te maken en ik moest daar een paar hoofdstukken aan toevoegen over De Ruyter en zijn vermaarde oorlogsschip uit 1665. De informatie die dankzij de stagiaire Paula naar boven was gekomen uit het archief paste daar uitstekend in en zo verscheen in 1997 het boek *Een nieuw schip voor De Ruyter*. Het was leuk om aan te werken en ik kreeg er zelfs nog goed voor betaald. Dat was een extraatje, want sinds 1996 was ik officieel in dienst van de Stichting en hoefde niet meer van freelance-klussen te leven. Niettemin dacht ik nog altijd dat mijn baantje op de werf maar tijdelijk was.

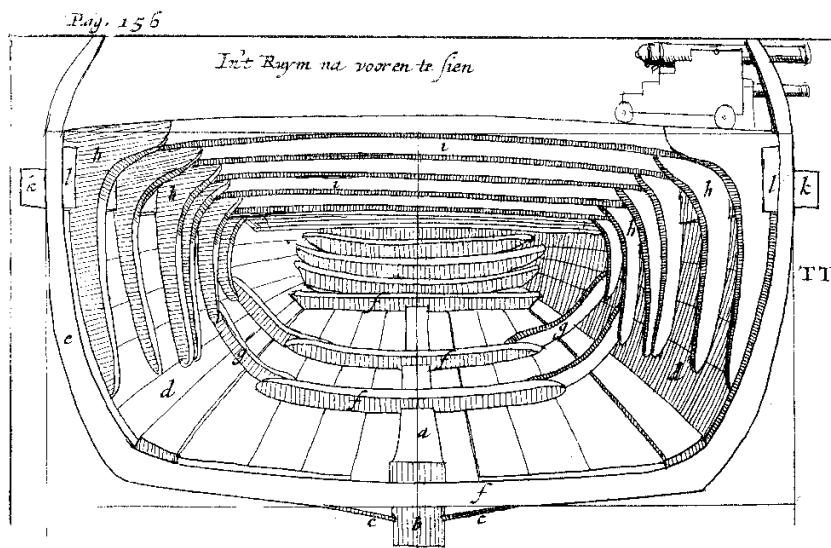
Wim Wijn had zijn publiciteit goed voor elkaar want vlak nadat het boek was verschenen werd ik gebeld door de Tros Nieuwsshow, of ik niet de zaterdag daarop voor de radio bij Mieke van der Wey over het boek wilde komen vertellen. Dat deed ik natuurlijk graag, al viel het me wat rauw op het lijf dat ik door Mieke vooral werd doorgezaagd over het VOC-schip. Zij vroeg zich af waarom er zo weinig met het schip gebeurde na alle ophef in 1995. ‘Het ligt daar maar wat’, zo mopperde ze. Ik werd wat in de verdediging gedrongen en probeerde om het positieve naar voren te brengen. Dat viel niet mee, maar het feit dat de befaamde Martin Ros met mij in de studio zat maakte eigenlijk alles goed. “Oooh, heeft u een boek geschreven?”, vroeg hij mij toen we zaten te wachten buiten de opnamestudio. Dat vond ik buitengewoon grappig om van hem te horen.

Ik had door het werken aan dit boek wel de smaak te pakken gekregen van de geschiedenis van het Oorlogsschip en admiraal De Ruyter. Ik maakte tijd vrij om óók weer eens naar het archief te gaan en historisch onderzoek te doen naar het schip en zijn verhaal. Dat wil zeggen, onderzoek als basis voor verhalen; historisch-technisch onderzoek was nooit mijn métier en dat zou het eigenlijk nooit echt worden. Maar ik begon me weer een beetje historicus te voelen, de werf gaf me de kans om mijn vak weer uit te oefenen en ik nam die ruimte. Ik gebruikte de nieuw ontdekte informatie om stukken te schrijven over het schip en zijn admiraal in het donateurskrantje en voor de website.

Website? Wa’s dat nu weer?

Op de digitale snelweg

In de nazomer van 1996 was ik gebeld door iemand van een bedrijf dat in internet deed. Of ik geïnteresseerd was om eens van gedachten te wisselen? Ik kreeg in mijn hoedanigheid van communicatiemanager bezoek van iemand van dat bedrijf, tot mijn verbazing een tamelijk opzichtige travestiet, *transgender* zouden we nu zeggen, die me met kennis van zaken uitlegde wat internet was en hoe we dat voor de werf konden inzetten. Er werd een modem geïnstalleerd dat reutelend over de telefoonlijn verbinding maakte. Hij/zij liet zien wat een website was en hoe je van de ene naar de andere kon springen met een programma dat *Netscape* heette. Binnen vijf minuten was ik overtuigd en in oktober 1996 ging de eerste website van de VOC-werf live via de provider FL-net, een Flevolandse onderneming die iedereen van internet en een email-adres wilde voorzien. We waren daar best voorlijk in; de meeste musea in Nederland hadden toen nog helemaal geen website of slechts iets heel eenvoudigs. Onze website bevatte echt actuele bezoekersinformatie en veel achtergronden. Ik moest aanvankelijk de website laten maken door een vrijwilliger en elke gewenste wijziging aan hem doorgeven. Omdat mijn echtgenote Eva net in die tijd een opleiding deed voor historische informatieverwerking en ook veel met websites te maken had (zij sprak intussen vloeiend html), besloten we om de website zelf in elkaar te zetten. Van die versie, met frames, aanvankelijk eveneens bij FL-net gehost, maar kort daarop bij Xs4all, bestaan zelfs nog gearchiveerde pagina's. Ik vond het machtig interessant, de hele wereld lag letterlijk aan je voeten. Alles wat je wilde vertellen kon door middel van een website! Dat was een nieuwe en opwindende ervaring. Ik verdiepte me ook in html en zelfs wat Javascript om eenvoudige pagina's te kunnen aanmaken en zelf alle wijzigingen door te voeren, plus nog wat grapjes die toen heel hip waren, zoals het op het beeldscherm laten sneeuwen met Kerst.



Zaterdag 4 juli 1998 was een bijzondere dag. Piet Heijn, die weliswaar helemaal geloofde in de bouw van het Oorlogsschip, maar met lede ogen aanzag dat intern de belangstelling voor het VOC-schip wat verflauwde, zette een groots evenement op touw, waarbij alles uit de kast werd gehaald: vlagvertoon, kanonschieten, publieksactiviteiten. Zelfs mastklimmen stond op het programma. Omdat net die dag het Nederlands elftal op het WK de kwartfinale tegen Argentinië speelde, konden we die wedstrijd op groot formaat vertonen in de nieuwe filmzaal. We haalden ettelijke duizenden bezoekers die dag, waaronder opvallend veel vaste donateurs. Het werd een daverend succes en wees ons de weg welke kant we op zouden moeten met de werf: een combinatie van spektakel, geschiedenis, ambacht en een beetje commercie. En het werd allemaal gefilmd door Robert Ivens

een filmer die we kort daarvoor hadden leren kennen. Hij maakte voor ons korte films voor het publiek, in 1998 zelfs gevolgd door een heuse STER-commercial. Jammer genoeg werd die commercial alleen uitgezonden op daluren, we hadden nu eenmaal geen geld om hem op piekuren te kunnen vertonen.

Om de bouw van het Oorlogsschip wat meer publiciteit te geven startte de Telegraaf een reeks waarin met tekst en tekeningen de bouw werd gevolgd. Dat had de voorzitter, de oud-Minister, dan weer wel voor elkaar gekregen door zijn goede contacten met de krant. Hun journalist Frederik Huisjes kwam geregeld op de werf om met mij en met Grebber de vorderingen door te nemen. Dat leek veelbelovend, totdat er om allerlei redenen (publieke belangstelling?) ook weer een eind aan kwam, maar het gaf aan dat de belangstelling van de krant voor een historisch scheepsbouwverhaal nog aanwezig was.

Een snoepreisje

Ik verdiende dan wel niet zoveel bij de werf, maar er waren soms aardige *fringe benefits*. Ik had het jaar daarvoor John Macgriffith, de directeur van een Iers scheepsbouwproject, geholpen met zinvolle adviezen die hij dan weer als 'Europese samenwerking' kon aanmerken als subsidievoorwaarde. Toen ik in september 1998 namens de werf werd uitgezonden naar een congres van het Europees Sociaal Fonds in Birmingham en bij John informeerde of hij daar misschien ook zou zijn, nodigde hij mij en Eva direct uit om een paar dagen naar Tralee in West-Ierland te komen. Op zijn kosten. Het ESF Nederland betaalde mijn retourvlucht en verblijf in Birmingham en ik hoefde alleen voor Eva een retourtje Schiphol-Birmingham te kopen en haar stiekem het hotel in te loodsen, want ik had officieel een 1-persoonsverblijf en we hadden geen zin om bij te betalen, het was best een duur hotel. Ik moest dan wel eten van het ontbijtbuffet mee sneaken naar de kamer.

Na een paar dagen congresgang vond ik het welletjes en gingen we een middagje varen met een *longboat* door Birmingham en met de bus naar een landgoed met een mooie *yew-garden* buiten de stad. Het viel mij op dat de Nederlandse ESF-delegatie alleen maar haring, kaas en jenever stond uit te delen bij een posterpresentatie van de VOC-werf en een paar andere projecten, terwijl voor mijn gevoel de andere delegaties in de wandelgangen concreet zaken met elkaar aan het doen waren. Ze leken er een beetje bij te hangen, maar misschien was dat scheve perceptie. We vlogen van Birmingham via Dublin naar Killarney, dat laatste traject met een Fokker 50 propellervliegtuig van Aer Lingus. Op het mini-vliegveldje stond John al op ons te wachten om ons naar Tralee te brengen. Hij had een leuk hotel en een huurauto voor ons geregeld. We moesten alleen maar de volgende dag met hem en zijn vrouw gaan eten en tussendoor natuurlijk het scheepsbouwproject *The Jeanie* bewonderen. Het was allemaal erg leuk en zijn Ierse gastvrijheid was ongekend.

Later zouden een paar timmerlieden van de *The Jeanie* stage komen lopen in Lelystad. Met dat soort Europese samenwerking kon je tonnen subsidie van het ESF binnenhalen, dat was mij wel bekend. Er kwamen in die tijd meer mensen van scheepsbouwclubs vanuit heel Europa naar de werf, uit Frankrijk, Letland, Litouwen, Duitsland. Allemaal verzochten ze om partnerschap en ik gaf dat telkens door aan leiding en bestuur, maar jammer genoeg is daar weinig mee gedaan. De werf had een spin in een Europees web van scheepsbouworganisaties kunnen worden, door kennis te delen en te vergaren, maar blijkbaar was de behoefte er onvoldoende. Men bleef liever op zichzelf.

Naar Australië

Die mooie ideeën die we in 1998 intern hadden gekregen met de VOC-werf dankzij de Open Dag met spektakel, werden het jaar daarop nogal doorkruist door het bestuur. Besturen hebben nou eenmaal de neiging om op grote podia te willen *shinen*. Stap voor stap een bedrijf opbouwen vinden ze vaak niet spannend genoeg. De oud-Minister wilde ooit nog eens met het Schip iets groots doen en toen er contacten ontstonden met een Australische organisatie om het Schip voor de Olympische Spelen

van 2000 naar Sydney over te brengen, had hij daar wel oren naar. Langdurige onderhandelingen volgden, waar wij als onderknuppels soms wel maar meestal niet bij betrokken waren. Eigenlijk kwamen wij pas in beeld toen de zaak al beklonken was en wij het als werkorganisatie mochten gaan uitvoeren. Het plan was om in het najaar van 1999 het Schip met een zogeheten dokschip naar Sydney over te varen en daar gastschip te zijn in samenwerking met het Holland House gedurende de Spelen. Alle bobo's, gekroonde hoofden en het IOC zouden aan boord worden gebracht om daar de gast te zijn van het Nederlandse Olympische Comité en de Kroonprins. Tussendoor zouden er kaartjes worden verkocht aan het publiek en ons werden door de Australiërs fantastische revenuen voorgespiegeld. De hele wereld zou het schip zien, het zou een triomftocht worden! Steenrijk zouden we terugkeren, zeiden ze.

Over de consequenties voor de publieksattractie in Lelystad werd nauwelijks gesproken. Althans, de oud-Minister walste daar gewoon over heen: 'Ach tegen die tijd zijn jullie al een heel stuk verder met dat Oorlogsschip. We worden voor verliezen gecompenseerd, maken jullie je geen zorgen, het komt goed'. Ik schreef hier eerder dat Vrouw Grebber een wat conservatieve inslag had en wel eens sceptisch stond tegenover vernieuwingen, maar in dit geval had ze, achteraf gezien, volkomen gelijk met haar tegenwerping dat het bestuur bezig was de werf kapot te maken door hun plannen door te drukken. Ze verliet op een moment zelfs huilend een vergadering, ze kon er niet meer tegen. Maar haar stem verdween alras naar de achtergrond. De meesten vond het toch wel een spannend idee om naar Australië te gaan, ook bouwmeester Grebber legde zich erbij neer. Zijn relatie met het bestuur was goed en dat wilde hij zo houden. Hij had met Sail in 1995 zijn lesje geleerd en zou niet meer opstaan tegen het bestuur.



Het aanstaande vertrek van het VOC-schip bracht in 1999 weer een hausse aan publiciteit met zich mee. Het was wel wat wrang dat het *vertrek* van het schip zoveel aandacht kon genereren en niet zozeer de gang van zaken op de werf zelf, dat trok blijkbaar minder belangstelling, al vonden wij dat onterecht. Voor een paginagrote advertentie in de Telegraaf bracht de provincie Flevoland samen met Philips zelfs tienduizenden guldens op tafel. Ik ben er nog samen met het provinciale hoofd communicatie om wezen bedelen op het Philips hoofdkantoor in de Amsterdamse Rembrandttoren bij de 'global brand manager'. Van wat men daar als 'sponsorgeld' betitelde zagen we nooit één cent zelf. Feitelijk hadden we daar dus niks aan. Blijkbaar heerste de overtuiging dat wij als werkorganisatie niets liever wilden dan met het schip naar Sydney te vertrekken.

In augustus 1999, kort nadat er een spectaculaire zonsverduistering midden op de dag was geweest, vertrok ik een paar dagen naar Kiel om daar gesprekken te voeren met een Duitse organisatie over de komst van hun Kieler Kogge naar Lelystad. Het idee was dat dat schip gedurende de komende winter als gastschip een beetje de rol zou moeten overnemen van het VOC-schip, al was het drie maten kleiner. Ik vond het wel grappig dat ik in Kiel met 'de Hanze' moest gaan onderhandelen over het mogen lenen van een koggeschip. De herinneringen aan mijn doctoraalscriptie waren nog relatief vers. Maar het lukte en de Duitsers vonden het een leuk idee om een tijdje in Nederland aan te leggen met hun replica van een middeleeuwse kogge.

Op zaterdag 25 september was het dan zover. Na eerst weer eindeloos ontballasten, aftuigen enzovoort voer het VOC-schip af naar Amsterdam om vandaar uit naar Australië te gaan. Zelfs Annemarie Jorritsma was er bij om het schip namens het kabinet (zij was toen vice-premier) uit te zwaaien en over te dragen aan de Australische ambassadeur die er ook bij was. De bobo's stonden zoals gebruikelijk weer vooraan toen er een feestje was. Ik praatte als een soort ceremoniemeester het evenement aan elkaar en had speciaal voor de gelegenheid een licht zomerpak met stropdas gekocht. De kogge lag een eindje verderop te wachten en het VOC-schip was nog niet vertrokken, of de kogge meerde aan. Dat was wel een mooie timing. En daarna was het stil op de werf en drong bij velen het besef door dat zij 'hun' schip de komende anderhalf jaar zouden moeten missen.

De eeuwwisseling; het Schip in Australië

Het was bijna het jaar 2000 geworden en iedereen was een tijdje in de ban van de Millennium Bug. Wereldwijd zouden computers uitvallen vanwege een foutje in de datum-instelling, zo was de gedachte en er werden kapitalen uitgegeven om dat te voorkomen. Uiteindelijk viel het allemaal erg mee, maar of dat nou kwam omdat er zoveel aan gedaan was of omdat de bug sowieso niks voorstelde zullen we misschien nooit weten.

In de tussentijd was het Schip in zijn dokschip naar Sydney gevaren. Aan boord waren vier medewerkers, twee man/vrouw stelletjes, van de werf meegereisd, zij zorgden voor wat onderhoud onderweg en vormden de kernbemanning. De leiding over het project aan 'onze' kant was in handen gesteld van de man die het schip had getuigd, Jan de Hartog, die ook zijn echtgenote had meegenomen. Hij had wel veel verstand van tuigage en kon ook best goed projecten managen, maar hij sprak nauwelijks Engels, dus of het nou zo'n goed plan was om hem verantwoordelijk te maken stond nog te bezien. Piet Heijn en ik verbaasden ons daar wel over. Piet sprak Engels als zijn tweede moedertaal en had zichzelf eigenlijk nog eerder in die positie gezien.

De intocht in Sydney verliep in elk geval uitstekend en dankzij de moderne elektronische communicatie konden we goed contact houden met de bemanning en daar dan weer verslag van doen in het Vaderland. Ik fungeerde daarbij als een soort verbindingsofficier, al hadden de anderen natuurlijk ook gewoon hun eigen lijntjes met de mensen in Australië. Het schip was in het voorjaar en de vroege zomer een geweldige attractie in Sydney en na de Spelen werd er op 4 oktober 2000, precies 15 jaar na de kiellegging, zelfs voorzichtig een stukje op zee gezeild, al werd de lijn tussen schip en sleepboot nooit verbroken, dat mocht niet van de verzekeringsmaatschappij. Maar voor iedereen stond het vast: het Schip zeilde op de Oceaan. Bouwmeester Grebber was er speciaal voor naar Sydney gevlogen en maakte alles aan boord mee. Ook Jonge Grebber, Hylke Feenstra en nog een paar oudgedienden maakten de reis van hun leven. Ik had ook best gewild, maar ja, iemand moest de communicatie in Nederland doen, dus het zat er voor mij niet in. Misschien als ik had aangedrongen dat het was gelukt, maar dat heb ik nooit gedaan. Het paste wel in mijn houding om wat afstand te houden van de organisatie op de werf. Ik deed mijn werk en wilde niet mijn hele leven tot inzet maken van mijn werk in Lelystad, uit zelfbescherming. De overgave waarmee ik in 1990 op

de werf was begonnen, was al een tijdje verdwenen. Dat was wel jammer, want dat was wel iets dat ik ooit had geambieerd: mijn hele ziel en zaligheid ergens in stoppen.

Toen de Olympische Spelen en de zeiltochtjes voorbij waren en het schip permanent werd opengesteld voor betalende bezoekers ontstond er enige onenigheid onder de bemanning. Ze konden steeds minder goed opschieten met Jan de Hartog die zich autoritair tegen zijn jongere collega's opstelde. In de externe communicatie begon het feit dat hij nauwelijks Engels sprak zich te wreken. Hij kwam in onmin met de Australiërs, raakte overspannen en zijn plek werd op aandringen van Grebber en de voorzitter ingenomen door Benno, een van de vier bemanningsleden. Om hen nog wat beter te ondersteunen reisden Piet Heijn en Kees de With, een van de vrijwilligers en een ervaren man, later ook naar Sydney af. Hun taak was om het schip goed in de gaten te houden en ook namens het bestuur alvast wat praktische afspraken te gaan maken voor de terugreis.

Een fiasco kondigt zich aan

In het najaar van 2000 kwamen de eerste onrustig makende berichten door vanuit Australië. De contacten met de Australische partner, een kleine organisatie in Sydney die zich wat groter had voorgedaan dan ze werkelijk was, verliepen stroever. De beloofde betalingen vanuit Australië aan de werf bleven uit en het project ter plaatse stevende af op een financiële tegenvaller. Dat zou in het ergste geval betekenen dat de kosten om het Schip terug naar Nederland te brengen niet konden worden opgebracht. Een bankgarantie moest uitkomst brengen. De Australische organisatie deed het zelfs schijnen alsof ze in onderhandeling waren om het schip te kopen en de oud-Minister als voorzitter deed in elk geval te weinig om dat direct tegen te spreken, waardoor de roddels de wereld in kwamen. Ook Grebber stelde zelfs dat verkoop aan de Australiërs misschien helemaal geen gek idee zou zijn. Desondanks begon het schip in april 2001 vanuit Australië aan zijn terugreis per dokschip, maar zonder een werkelijke garantie dat de kosten voor de overtocht betaald zouden worden.



De bezoekersaantallen aan de werf waren intussen dramatisch gekelderde. Ze waren sinds 1995 gestaag teruggelopen, maar we hadden toch goede hoop gehouden. Maar in 2000 verkeerden we in vrije val. Het was een wonder dat er dat jaar toch nog 70.000 mensen kwamen. Dat was hoofdzakelijk te danken geweest aan het feit dat er in de zomer van 2000 een mijnenjager van de

Koninklijke Marine te zien was, nadat de Kieler Kogge weer zijn thuishaven had opgezocht. We hadden goede contacten met Van der Kraaij, de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten, die er hoogstpersoonlijk voor had gezorgd dat een langdurig bezoek aan Lelystad als 'vlagvertoon' in de boeken kon worden verantwoord. De mijnenjager hield de gang er nog een beetje in. Maar de sfeer onder de timmerlieden op de werf werd steeds slechter; men raakte gedemotiveerd. Het werk aan het Oorlogsschip had de moed er in moeten houden, maar dat lukte maar ternauwernood. Grebber was meer bezig met andere zaken. Zoals hij ooit zijn mensen wist te motiveren en dagelijks tussen hen verbleef, was iets van het verleden geworden. Misschien ook wel omdat de bouw van dat schip nooit zijn keuze was geweest, maar hem was opgedrongen. Je kon aan hem zien dat hij er eigenlijk niet meer in geloofde. Dat de bouw van het Oorlogsschip de activiteiten op de werf had kunnen opvangen tijdens de afwezigheid van het VOC-schip was een illusie gebleken.

In de tijd dat het Schip in Australië was gebeurde er ondanks alles wel van alles aan de Lelystadse kust. Er werd een Outlet Center gebouwd, een koopjesdorp dat *VOC Stad* zou worden genoemd. Ik heb ze nog geholpen om de naam te verzinnen, via de projectgroep waar ik deel van uitmaakte. Daar waren wij, de medewerkers, in principe heel blij mee en we werkten op tal van gebieden samen met de projectontwikkelaar. Het zou voor een grotere toeloop van bezoekers naar de Lelystadse kust leiden en dan zouden wij als werf daar ook van profiteren, zo was de gedachte. Vooral Piet Heijn, toen hij niet in Sydney zat, onderhield vele praktische contacten met de projectontwikkelaar en het had er alle schijn van dat de ontwikkeling van VOC Stad een door ons gezamenlijk ingevulde organisatie zou kunnen worden. Maar toen het koopjesdorp eenmaal klaar was en geopend, verkocht de ontwikkelaar het door aan een exploitatiemaatschappij. Het management van die nieuwe organisatie zat er heel anders in en zij lieten zich maar weinig gelegen liggen aan onze wensen en ideeën. Het draaide vanaf toen om maximalisatie van de winst aan hun kant en niet om het opzetten van een gezamenlijke cultureel-commerciële dagattractie. Dat was een tegenvaller en de onderlinge verhoudingen bekoelden vanaf toen aanmerkelijk. Bij mij bleef het idee hangen dat ze ons nodig hadden gehad om hun plek daar te vestigen en toen het stadje eenmaal geopend was, ze ons gewoon konden laten vallen. Genaaid is wel het juiste woord.

De apotheose

De gebeurtenissen in die eerste maanden van 2001 tuimelden over elkaar heen. Met het gevaar dat ik de zaken misschien wat al te zeer simplificeer zal ik die toch proberen kort samen te vatten. Ook beschikte ik toentertijd niet, en nog steeds niet, over alle relevante informatie om een 100% kloppend beeld te kunnen neerzetten. Die schimmigheid en dat gebrek aan informatie was wel een kenmerk van die tijd. Zoals collega Hylke Feenstra het uitdrukte: 'wij medewerkers worden behandeld als champignons, we zitten in het donker, zien of horen niks, en krijgen om de zoveel tijd een bak stront over ons heen gekieperd'.

Om te beginnen kondigde Grebber in januari 2001 aan dat hij wilde stoppen met de bouw van het Oorlogsschip. De financiële situatie van de stichting was van dien aard dat de investeringen gewoon niet gedaan konden worden. Net in het najaar van 2000 hadden gemeente Lelystad en provincie Flevoland voor het eerst in het bestaan van de werf een groot krediet ter beschikking gesteld, maar dat was vooral om aan lopende verplichtingen te kunnen voldoen. Daar kwam nog bij dat de mensen waarmee gewerkt werd binnen het kader van het werkloosheidsproject anno 2000 héél andere mensen waren dan die uit 1990. De begaafde leerling-timmerlieden van weleer waren opgevolgd door slecht gemotiveerde 'moeilijke' gevallen uit de kaartenbakken van de sociale dienst. Dat laatste werd weliswaar door iedereen erkend, maar om er dan zomaar mee te stoppen vonden mijn



collega's en ik toch wat al te bar. Het leek eerder op een excuus om er mee te kunnen stoppen dan op een werkelijke reden. Wij wilden immers door, ons stond nog steeds de droom van 1998 voor ogen en we waren gemotiveerd. Er ontstond een tegenstelling tussen de familie Grebber en de rest en die kloof verdiepte zich.

Piet Heijn en ik besloten om het bestuur deelgenoot te maken van onze zorg, wij waren vooral loyaal aan het bedrijf en vonden dat Grebber de toekomst van de werf nu op het spel zette. We hadden in Motel Heerenveen, een echte vertegenwoordigerslocatie, een goed gesprek met de penningmeester en met een kort daarvoor aangetreden bestuurslid, Jérôme van der Waals. Maar in plaats dat er constructief met hem werd overlegd, zette het bestuur Grebber botweg aan de kant. Dat hadden we niet zien aankomen, te meer niet omdat Van der Waals zich juist binnen het bestuur sterk maakte voor het werkervaringsproject. Maar hij had niets in te brengen tegen de van de ING Bank afkomstige penningmeester die het puur om de centen ging. Grebber werd tijdelijk vervangen door een zaakwaarnemer namens het bestuur, een vrouw Brenda de Leeuw geheten. Zij werd als het ware op de werf gearachuteerd en moest de boel maar zien te redden, juridisch, financieel en organisatorisch. Zij kreeg van de medewerkers best alle medewerking, maar we zagen wel in dat zij nooit voor de langere termijn een oplossing kon zijn. Deze behandeling van Grebber was op dat moment misschien verdedigbaar, maar in perspectief gezien eigenlijk schandelijk. Dat had hij niet verdiend. Het bestuur zag in de door ons uitgesproken zorg een extra argument om hun zin door te drijven en Grebber opzij te schuiven.

Dan was er nog de kwestie van het weer op Nederland aankoersende Schip. Er lag een enorme onbetaalde rekening aan de reder. De Australiërs hadden zich helemaal teruggetrokken en even dreigde zelfs de situatie dat het Schip door de reder aan de ketting zou worden gelegd of zelfs geveild. Om dat te voorkomen sprongen gemeente en provincie nogmaals bij voor enkele miljoenen. De chaos en het fiasco waren nu compleet en op het dringende verzoek, misschien beter: bevel, van de gemeente trad het voltallige bestuur af, ook de oud-Minister als voorzitter. Alleen Jérôme van der Waals bleef aan, voor de continuïteit. De nieuwe voorzitter werd een lokale bestuurder, een vastgoedman die verbonden was aan een Amsterdamse woningcorporatie. Deze Joep Slotenmaker was een beetje een kleurloze figuur en hij moest de werf uit het slop trekken wat hij vervolgens op bekwame wijze heeft gedaan, maar nooit meer met weidse vergezichten. Het heeft me wel geleerd dat je toch vaak beter met dat soort mensen kunt samenwerken dan met flamboyante types als de

oud-Minister die het uiteindelijk vooral om hun eigen ego gaat, ook al slagen die er soms in om een wijd verbreid enthousiasme voor elkaar te krijgen.

In juni 2001 kwam het schip dan uiteindelijk weer aan, eerst in IJmuiden en nadat alle technische kwesties waren geregeld volgde een intocht in Lelystad, die verre van feestelijk genoemd kon worden. Ook al was het schip dan weer terug, iedereen zat met een enorme kater. Grebber weg, het schip niet ongeschonden terug uit Australië, want schimmel en rot in het ruim, de bouw van het Oorlogsschip gestopt, de organisatie financieel uitgeput en aan de leiband van gemeente en provincie, de medewerkers gedemotiveerd.

Het afgelopen jaar op de werf was ook mij niet in de kouwe kleren gaan zitten. Ik had er echt geen zin meer in en zon nu op manieren om weg te komen. Maar ja, de tijd van zomaar ontslag nemen en wat anders zoeken was om praktische redenen voorbij. Het moest dus anders, maar hoe?

Stella Maris, een tijdelijke reddende engel

Het eerste besluit dat het nieuwe bestuur nam was meteen het beste dat ze ooit hebben genomen: de aanstelling van Stella Maris tot interim-directeur in juni 2001. Zij was een energieke vrouw, een scheepsliefhebber, bovendien al jaren donateur en had haar sporen verdiend als marketing-manager bij de Efteling. Ze had zichzelf spontaan aangeboden bij het nieuwe bestuur, omdat ze kansen zag en het met de organisatie wat te doen had. Ze zorgde er voor om met iedereen goede maatjes te worden en dat lukte haar doorgaans wonderwel. Ook moest zij *on speaking terms* blijven met de familie Grebber. Vrouw Grebber voerde immers nog steeds de administratie, terwijl Grebber zelf boos en verloren buiten beeld bleef. Ook Jonge Grebber was boos, een boosheid die in de jaren daarna alleen maar toenam. Ook moest ze de loyaliteit verdienen van bestuurders en overheden. Daar zette ze als het moest haar 'bruinogige charmes' voor in, zoals ze het zelf uitdrukte. Piet Heijn en ik konden vanaf de eerste dag heel goed met haar overweg en we waren blij dat er nu iemand was die er wellicht voor kon zorgen dat we alle ellende van de afgelopen paar jaar achter ons konden laten en wellicht op weg konden naar de stralende toekomst zoals wij die in 1998 voor ons hadden gezien. Ze zou maar iets meer dan een jaar blijven, zo was de afspraak, dus moesten er in de tijd die volgde nog vele stappen worden gezet. We gingen er weer tegen aan en ik ontdeed me langzaam weer van de gelatenheid die ik het afgelopen jaar had opgebouwd. Hadden we het dieptepunt bereikt en zou het toch nog wat kunnen worden?

Deel 3 Slotjaren op de werf (2001-2007)

Stella zorgt voor nieuw elan

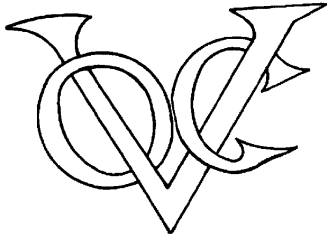
Stella Maris had de uitdrukking ‘schoon schip maken’ tot persoonlijk motto verheven en pakte de zaken vanaf het eerste begin energiek aan. Zij snapte heel goed dat de ruggengraat van de werf gevormd werd door de leermeesters en de staf en probeerde ten volle gebruik te maken van alle aanwezige expertise. Iedereen deed mee en droeg zijn steentje bij en alles ter meerdere eer en glorie van de organisatie en niet ter verheerlijking van één bepaalde persoon. Dat was een enorme verademing vergeleken bij de jaren daarvoor en daardoor kreeg ik er toch weer zin in. Ik werkte steeds nauwer samen met Piet Heijn en gezamenlijk probeerden we om onze ideeën stap voor stap vorm te geven. Piet Heijn werd erg close met Stella en ging fungeren als *business developer* en rechterhand, een positie die hij graag innam. Hoewel ik er nog steeds van droomde om terug te keren naar het historisch werk en daar ook meer gelegenheid voor kwam, bleef ik me nog vooral met de communicatie bemoeien. In Stella had ik daarbij een geweldige partner en directeur, want zij snapte het communicatievak en de speciale positie van de werf daarbij als geen ander. Ik kon blijven hameren op inhoud en zij goot dat in de vorm die voor toeristische marketing nodig was.



De eerste positieve impuls van haar aanwezigheid was te merken bij de entree van het zogeheten Circus Máxima. Kroonprins Wim-Lex en zijn verloofde maakten in het najaar van 2001 een grand tour door Nederland waarbij ze alle provincies bezochten. Voor Flevoland was de Werf een geplande tussenstop van enkele uren en we slaagden erin om van dat bezoek een groot pr-succes te maken, zonder enige wanklank. Zelfs Grebber kwam uit zijn huisje om gedag te zeggen tegen het koninklijk paar. Grappig dat ook de schrijver Boudewijn Büch, als gelegenheidsreporter, even zijn opwachting maakte op de werf.

Het jaar 2002 zou in het teken komen te staan van de herdenking van 400 jaar VOC. Stella zag direct de kansen die er voor de werf zouden zijn en stuurde er van het begin op aan dat wij dat VOC-jaar zouden aangrijpen om de werf weer helemaal op de kaart te zetten met een combinatie van geschiedenis, spektakel, vermaak en een beetje commercie. Er moest voor iedereen wat te genieten en te beleven zijn, voor kinderen en dagjesmensen, maar ook voor mensen die voor de inhoud kwamen. Dat zag zij scherp en dat sloot perfect aan bij de zienswijze van Piet Heijn en mij. De vieze smaak van het Australië-avontuur moest worden weggespoeld. Ik kreeg de taak om een VOC-tentoonstelling op te zetten en in de zomer van 2002 een reünie te organiseren van nazaten van de Amsterdamse bewindhebbers van de VOC die in 1628 het besluit hadden genomen voor de bouw en

uitreding van het beroemde VOC-schip. Dat was een uitdaging, want ik had nooit eerder een tentoonstelling bedacht en dacht daarom dat ik het wel zou kunnen. Ik had immers ook al boeken en folders gemaakt en dat lijkt wel wat op elkaar.



Kort daarvoor had ik de tentoonstellingsontwerper Jaap T. Schippers leren kennen, die graag bereid was, voor een niet al te hoog honorarium, om te helpen deze tentoonstelling op te zetten. We ontruimden de zeilzolder, waar nu toch niks gebeurde, en maakten hem schoon. We konden voor weinig een paar vitrines op de kop tikken die we vulden met de paar voorwerpen en artefacten die op de werf aanwezig waren, zoals een mooie bronzen replica van een 17de-eeuws astrolabium en een stuk hout van het originele VOC-schip uit 1628. Ik maakte de teksten, Jaap schakelde een bevriende vormgever in en zo konden we met behulp van panelen, lappen zeil en die paar voorwerpen toch een mooi verhaal vertellen en iets laten zien voor een minimum aan budget. Voilà onze eigen VOC-tentoonstelling. We vroegen aan de Commissaris van de Koningin of hij onze tentoonstelling wilde openen als officiële Flevolandse bijdrage aan het VOC-jaar en dat deed hij natuurlijk met alle plezier. De paar duizend gulden/euro die de tentoonstelling had gekost kregen we bij wijze van sponsoring uit het provinciaal budget. Op foto's zie je hoe ik de gasten rondleid door de bescheiden ruimte. Ik had mezelf intussen voorzien van een heuse VOC-baard. Ik had nog nooit een baard gedragen en dat leek me wel leuk voor een tijdje. Aan het eind van het jaar had ik er genoeg van, ik ging er oud en vermoeid door uitzien, vond ik, en daarom schoor ik hem weer af. Het tweede onderdeel, de reünie van nazaten van VOC-bewindhebbers had me aanvankelijk niet zo boeiend geleken, maar gaandeweg kreeg ik er lol in om zoveel mogelijk nazaten te traceren, van sommigen vond ik het al prima als ze dezelfde naam droegen. Met name de familie Trip, nazaten van de 17de-eeuwse wapenhandelaar Elias Trip, vond het idee reuzeleuk en hielp volop mee om zoveel mogelijk mensen bijeen te brengen. Met de reünie van een paar honderd man in zicht bracht dit evenement me zelfs in een avondlijke uitzending van Met het Oog op Morgen, het befaamde radioprogramma. Ik zat daar met de al even befaamde radiojournalist Max van Weezel om alles te vertellen over de reünie die de volgende dag zou plaatsvinden en het VOC-jaar op de werf. Ik vond het ontzettend leuk en genoot van alle reuring in die verder doodstille radiostudio op het Mediapark.

Hendrik Haan maakt zijn opwachting

Een van de opdrachten die Stella Maris als interim had meegekregen van het bestuur was het zorgen voor een opvolger die als regulier directeur leiding zou kunnen geven aan de werf. Er werd een sollicitatieprocedure gestart en toen het bestuur eenmaal een beslissing had genomen mochten wij als werknemers in het najaar van 2002 kennis met hem maken. Hij heette Hendrik Haan en had een technische achtergrond in de jachtbouw. Met toeristische marketing had hij geen ervaring, liet hij desgevraagd weten, en dat deed wel een alarmbelletje afgaan. Toen ik daar naar informeerde bij Stella liet ze weten dat gezien de financiële mogelijkheden van de werf de aanstelling van Haan een gegeven was. Ik proefde daar uit dat zij ook niet onverdeeld gelukkig was met Hendrik als opvolger, maar zij kon er verder niks aan doen en blijven wilde ze echt niet. We namen uitbundig afscheid van

Stella; als afscheidscadeau kreeg ze een nieuwe voordeur mee voor haar huis die de leermeesters buiten haar medeweten (haar man zat in het complot) hadden gemaakt en voorzien van snijwerk. Ze was er erg blij mee. Stella is in de jaren na haar verblijf op de werf vooral bezig geweest met de uitbouw van haar eigen bedrijf, een adviesbureau voor toeristische (city)marketing. Ze moet daar niet alleen veel geld mee hebben verdiend, maar ook heel precies hebben geweten wat ze ooit wilde doen. Omstreeks 2015 verkochten haar man en zij al hun bezittingen om verder te leven aan boord van hun zeiljacht om permanent verre zeereizen te maken. Soms zie ik nog wel eens een blogpost van haar langskomen vanaf de zuidpunt van Chili of uit Vanuatu. Vaarwel, Stella!



Hendrik Haan bleek inderdaad geen verstand te hebben van toeristische marketing en leunde daarvoor helemaal op Piet Heijn en mij. Hij beschouwde de werf als een technisch bedrijf en ook, en dat bleek omineuzer, als vooral een vrijwilligersorganisatie. In zijn visie waren de betaalde krachten er om de vrijwilligers beter te laten functioneren, terwijl dat in onze ogen altijd precies andersom was geweest. Maar hij was in dat opzicht een steile man met vaste principes en bleek niet te vermurwen. Voortaan kwamen de vrijwilligers eerst. Ook had hij geen idee waar hij aan begonnen was. Hij dacht bijvoorbeeld dat ik als een systeembeheerder de ict voor hem kon regelen, omdat ik wel eens wat met computers deed. Een printer aansluiten, dat kon ik nog wel, maar daar hield het wel mee op. Zo had hij bij meer medewerkers verwachtingen die niet overeenkwamen met de realiteit. Ook wilde hij een keer De Telegraaf aanklagen omdat ze iets onwelgevalligs over de werf hadden geschreven. Van pr en media had hij maar weinig benul en dat De Telegraaf altijd onze belangrijkste mediapartner was geweest interesseerde hem niets, want hij vond dat persoonlijk een rechtse krant waar hij niets mee te maken wilde hebben. Stella Maris en ook Grebber waren mensenmensen geweest, altijd aanwezige *peoplemanagers*, maar Hendrik Haan zat de hele dag in zijn kantoortje naar zijn computer te kijken en liet zich maar af en toe zien op de werkvloer, *management by spreadsheet*. 'Hij bestuurt de werf alsof het het Ministerie van Binnenlandse Zaken is', zo drukte Piet Heijn het uit. Hendrik Haan zou iets meer dan vier jaar directeur van de Werf blijven en in de tussentijd maar weinig goed doen of een erfenis achterlaten, hooguit de indruk hebben gewekt bij sommige vrijwilligers dat het allemaal om hen draaide, in plaats van om de bouw van een schip. Wat hij wel gedaan heeft met de werf was de organisatie wat te stroomlijnen en te rationaliseren, hij had het ook altijd over 'het primaire proces'.

Ik had dan wel al sinds 1994 de communicatie gedaan, het werd tijd dat ik me met andere dingen zou gaan bezighouden en voor mij in de plaats kwam er een heuse communicatiemedewerkster. Ik zat

eind 2003 zelfs in de sollicitatiecommissie om deze Marietje Hoogland aan te nemen. Voortaan zou zij de persberichten schrijven en de evenementen organiseren, ik mocht terugkeren naar de inhoud en wat mij betreft was dit van alle besluiten van Hendrik Haan de allerbeste.

Zijn pogingen om de werf op zijn manier te hervormen bracht hem geweldig in conflict met de familie Grebber die nog altijd op de werf woonde. Hij eiste een bepaalde vorm van administratie van Vrouw Grebber en haar assistente volgens zijn instructie en toen dat niet meteen lukte zette hij de assistente aan de kant; Vrouw Grebber meldde zich daarop ziek. Grebber zelf stond al aan de zijlijn en nu moest ook Jonge Grebber het ontgelden die zelfs de toegang tot het terrein werd ontzegd. Omdat Haan vreesde dat ze 's nachts in zijn kantoortje zouden rondsuffelen klemde hij papiertjes tussen de deur voor hij wegging en afsloot. Als de volgende ochtend het papiertje zou zijn gevallen had hij bewijs dat de Grebbers hadden ingebroken. Pure paranoia. Er kwam meer en meer een openlijke strijd tussen hem en de Grebbers.

Engeltje Kadijk, die al sinds 1993 leiding gaf aan de vrijwilligersteams werd door hem te licht bevonden en hij vond dat er een daartoe adequaat opgeleid Hoofd Publiekszaken moest komen. Feitelijk had hij wel een punt, maar een al jaren gewaardeerde kracht zo enorm te passeren zette in grote delen van de organisatie kwaad bloed. Hij moest zijn besluit haar te ontslaan dan ook onder druk van de medewerkers terugdraaien.

Het dieptepunt kwam toen Grebber begin 2003 in een onbezonnen opwelling te midden van alle stress een beitel in zijn polsen zette. Het liep gelukkig voor hem goed af, maar de breuk tussen Haan en de Grebbers was nu definitief. Kort daarop vertrokken zij helemaal van de werf en namen hun intrek in een bedrijfspand elders. Dit was ook het moment dat de verhouding tussen de werf en dagblad De Telegraaf compleet kantelde. De krant was altijd op de hand van het individu Grebber geweest en daarmee op de hand van de werf tegen de bestuurders, maar nu keerde de krant zich tegen de werf en haar bestuur. We kregen de ene lading shitload na de andere over ons heen. Marietje was toen nog niet aangenomen als communicatiemedewerkster en ik had er een dagtaak aan om alle negatieve publiciteit te sussen, wat natuurlijk maar zeer ten dele lukte. Hendrik Haan wilde toen als gezegd de Telegraaf gaan aanklagen, maar daar heb ik hem van kunnen weerhouden door uit te leggen dat het zo niet werkt met de media en dat de boel dan alleen maar verder uit de hand zou lopen in een strijd die hij nooit zou winnen. Stil zitten als je geschoren wordt, het is een cliché, maar wel de stelregel.

Wat Hendrik Haan allemaal bezielde om een organisatie zo om te willen vormen tot iets wat die nooit was geweest en ook nooit zou worden is me altijd een raadsel gebleven. Hij wilde de Gideonsbende inkaderen, het uitzonderlijke normaliseren en beter beheersbaar maken en dat is hem tot op zekere hoogte wel gelukt; ongetwijfeld met instemming en waarschijnlijk zelfs in opdracht van het bestuur en de gemeente. Maar hij had nauwelijks gevoel voor de organisatie waar hij leiding aan gaf.

De woeste creativiteit die de beginjaren van de werf kenmerkte raakte voorbij. De onbezonnenheid en de scherpe randjes werden afgezwakt en dat had ook wel wat positieve gevolgen, maar het is alsof je een briljante, zij het enigszins gestoorde psychiatrische patiënt aan de medicatie zet. De sjeu raakte er af, we waren normaal geworden. Uiteindelijk hebben de managers, van wie Hendrik Haan de eerste in een reeks was, de werf van hun oorsprong ontdaan. Had het anders gekund? Ik denk het eigenlijk niet. Creatieve Gideonsbenden hebben als je ze vrijlaat ook niet het eeuwig leven en gaan vaak ten onder in tweespalt en anarchie. Misschien hadden we, zoals ik al eerder schreef, er gewoon op het hoogtepunt mee moeten stoppen. Niets is voor de eeuwigheid bedoeld en soms moet je inzien dat stoppen beter is dan doorgaan, maar we gingen toch door, omdat we er nu eenmaal waren, verplichtingen hadden en bovendien bleven dromen, ook tegen beter weten in.

Afscheid van Grebber; een boekje en het Grebber Fonds

Een van de bestuursleden die altijd goed contact was blijven onderhouden met Grebber was Jérôme van der Waals. Hij was van mening dat het van fatsoen zou getuigen om op een ordentelijke manier van bouwmeester Grebber afscheid te nemen en hem bovendien de waardering te geven die hem toekwam. Hij had samen met zijn bestuursleden gezorgd voor een financiële afwikkeling met de familie, niet dat de Grebbers daar helemaal tevreden mee waren, maar hen werd duidelijk gemaakt dat dit het hoogst haalbare was. Daarnaast was Van der Waals op het idee gekomen om een Fonds op te richten waarmee de werkzaamheden van Grebber in de nabije toekomst zouden kunnen worden gefinancierd. Mij werd gevraagd om ter gelegenheid van het naderende afscheid een boekje samen te stellen, een soort korte biografie met interviews en eerbetoon. Ook moest ik zitting nemen in het bestuur van het Grebber Fonds. Namens de directie zou er tijd worden vrijgemaakt voor mij om dit te mogen doen. Het leek mij een mooie opgave, zowel het boekje als het Fonds, en ik stemde met plezier toe.

Het bestuur van het Grebber Fonds zou bestaan uit professor Jaap van Leyden als voorzitter, Jérôme van der Waals als penningmeester, ik als secretaris en verder nog als bestuursleden admiraal buiten dienst Van der Kraaij, museumdirecteur Fred Visscher en onafhankelijk lid Gerben Staal. Fred en Jaap kende ik al en de joviale oud-admiraal had ik ook al eens eerder mogen begroeten. Een waar illustre gezelschap en tijdens onze eerste bestuursvergadering gingen we gezellig een stukje varen op het Markermeer met de aak, het zeilschip van de werf. Ik hoorde toen de admiraal en de hoogleraar wetenswaardigheden uitwisselen over het werk in hun moestuintjes, kneuterig en aandoenlijk tegelijk. De admiraal mocht ook even het roer houden en daar maakte ik natuurlijk gelijk een foto van. Als secretaris werd ik geacht het leeuwendeel van het uitvoerende werk te doen, de administratie te voeren en samen met de penningmeester fondsenwervingsacties op touw te zetten. In korte tijd wisten we 40.000 euro bijeen te brengen, wat voor ons Fonds i.o. best een aardig startkapitaal was, de rentes op kapitaal waren in die tijd nog heel behoorlijk. Er zou in de jaren die volgden overigens nauwelijks nog wat bijkomen.

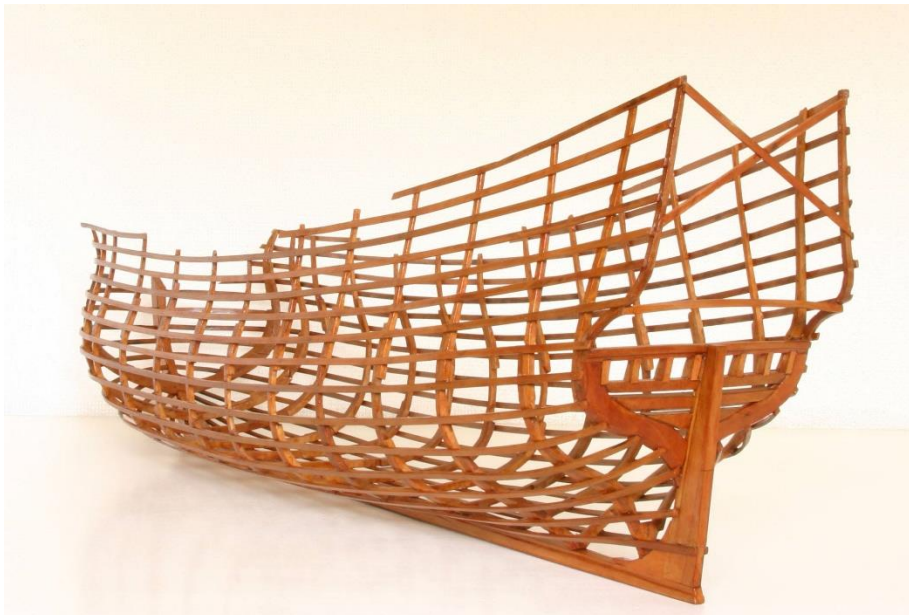
12 april 2003, de dag dat er officieel afscheid van Grebber en Vrouw Grebber werd genomen, was tevens het moment voor de presentatie van het boekje, de lancering van het Grebber Fonds en de onthulling van een enorm tableau in de hal van het bezoekerscentrum met daarop de namen van iedereen die ooit aan de bouw van het Schip had meegewerkt. Het was een prachtige dag, met lovende woorden voor iedereen, maar toch ook voor sommigen een wat ongemakkelijk en hypocriet randje. De stekeligheden tussen de familie en de directie en de zelfmoordpoging bleven onbesproken, zodat er een soort 'van de doden niets dan goeds-sfeertje' kwam te hangen. Verder was iedereen opgelucht dat het afscheid van de Grebbers nu voltooid was. Iedereen kon verder met waar hij gebleven was.

Verder met het Oorlogsschip

De werkzaamheden aan het Oorlogsschip waren in de afgelopen paar jaar weliswaar doorgegaan, maar op een laag pitje. Na de oorspronkelijke oekaze van Grebber begin 2001 om er maar helemaal mee te stoppen was het werk langzaam weer opgepakt, vooral het onderzoek naar het geschut en het snijwerk. Voor het onderzoek naar het snijwerk kregen we zelfs een prijs, Carla van Noord, de echtgenote van hoofd-beeldsnijder Kramer, had voorbeeldig onderzoek gedaan en dit was dankzij een tip van Alice Berkeley, de vriendin van Piet Heijn, opgemerkt door de zogeheten Vuurslagprijs, een genootschap van kunsthistorici. Met een hele ploeg togen we naar Den Bosch, waar de burgemeester van 's-Hertogenbosch, tevens voorzitter van die Vuurslagprijs, een prachtige lofrede uitsprak over het werk op de werf en het kunsthistorisch onderzoek naar het snijwerk in het bijzonder. Dat was een fantastische opsteker, we kregen tevens een artikel gepubliceerd in hun vakblad.

Op het ontwerp van het schip als geheel had tot dan toe nog niemand aanmerkingen gehad, al viel het sommigen op dat er toch wel wat verschillen leken te zijn tussen de afbeeldingen van de Van de Velde uit 1666 en datgene wat er intussen op de werf in aanbouw stond. Dat werd voornamelijk weggewuifd, of we sloten onze ogen daarvoor.

Toen, ergens eind 2003, dienden zich twee mannen aan die we al lang kenden, maar die nu, na het terugtreden van Grebber maar eens de stoute schoenen hadden aangetrokken en Piet Heijn – die inmiddels tot Hoofd Bouw was benoemd – en mij deelgenoot maakten van hun verreikende conclusies. Klaas Witsen en Hendrik Huberts waren niet alleen onderlegd in 17de-eeuwse scheeps- en modelbouw, maar hadden ook voor zichzelf al enige tijd studie gemaakt van HET Oorlogsschip, 'ons' Oorlogsschip en kwamen met een groot aantal kritische opmerkingen aanzetten. Het achterschip was naar hun overtuiging veel te smal, de boeg te spits. Dit schip zou naar hun berekeningen nooit het volume en waterverplaatsing kunnen krijgen van wat de bedoeling was. Zoals het nu gebouwd was leek het meer op een iets verbrede variant van het VOC-schip dan op een echt oorlogsschip uit 1665. Het zou nooit al die kanonnen kunnen dragen en waarschijnlijk niet eens zeevaardig zijn. Veel te rank! Als een 21ste-eeuwse *Vasa* zou het schip waarschijnlijk meteen omvallen als het ooit te water zou gaan.



'Kijk dan goed naar de afbeeldingen van Willem van de Velde, trek eens lijntjes tussen de onderdelen en concludeer dat het niet klopt wat jullie hier hebben staan', zo luidde Huberts kritiek. Die kwam hard aan. We hadden altijd gemeend dat Grebber misschien als manager steken had laten vallen, maar dat er met zijn ontwerp van het oorlogsschip niet zo veel mis zou zijn. Maar Witsen en Huberts wisten ons met steekhoudende argumenten te overtuigen dat het inderdaad zo niet verder zou kunnen. Er werd besloten om het schip in aanbouw eens exact op te laten meten om te weten wat er nu eigenlijk precies gebouwd was. Tot dan toe was er steeds 'op het oog' gebouwd, zonder tekeningen, zonder lijnenplan en zonder documentatie.

We brachten de bevindingen van de adviseurs en onze inzichten over aan Hendrik Haan. Die zweeg eerst lange tijd, maar moest uiteindelijk instemmen met de onontkoombare conclusie dat de romp van het Oorlogsschip voor een belangrijk deel compleet zou moeten worden afgebroken en naar een nieuw ontwerp weer moest worden opgebouwd. Zowel de spiegel als de boeg zouden opnieuw moeten worden gemaakt. Het zou tonnen gaan kosten, maar beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Ook het bestuur ging akkoord met deze totale ommezwaai. Voor sommigen was dit misschien ook een soort afrekening met Grebber, maar dat was nooit onze bedoeling of idee. We hadden eerder begrip voor Grebber; dat hij een alternatieve bouwmethode had uitgedacht vonden we bewonderenswaardig. Dat het met de uitvoering niet klopte was nu eerder een uitdaging om het echt óns schip te gaan maken. Wij, de leermeesters en andere medewerkers van de Werf gingen zelf een echt oorlogsschip bouwen. Witsen en Huberts werden meteen als nieuwe adviseurs ingelijfd, er werd een nieuwe historische werkgroep geformeerd en een bouwcommissie. Nu zouden we écht van start gaan!

Ik kreeg er al weer helemaal zin in. Het eerste wat ik ging doen was een plan maken voor een nieuwe reeks Cahiers, net als in 1990. We zouden verslag gaan doen van het onderzoek op alle fronten, de gemaakte keuzes en de stappen die waren gezet in het bouwproces. Alles was nu transparant geworden, zonder politieke spelletjes of ego's die geen kritiek konden velen.



En alzo geschiedde. De spiegel van het Oorlogsschip werd eraf gesloopt en als een ornament voor de poort van het koopjesdorp VOC-stad neergezet, als een soort jachttrofee. Witsen en Huberts ontwierpen een nieuwe rompvorm. Er werd een lijnenplan geconstrueerd en een model gebouwd dat in een tank bij het MARIN werd uitgetest. Niks alternatieve methoden om 'op het oog te bouwen', wij wilden gewoon een oorlogsschip dat zo goed mogelijk het origineel uit 1665 zou benaderen en daarvoor werd alles uit de kast getrokken, bouwtekeningen, spantenuitslagen, we wilden nu niets meer aan het toeval overlaten. Het zou miljoenen gaan kosten en het zou ook onverantwoord zijn om daarmee te gaan gokken.

In rap tempo werd er nu verder gewerkt en ik publiceerde ook twee Cahiers met uiteenlopende artikelen van diverse auteurs, het eerste in 2004 en het tweede in 2006. Als ik de werf ooit zou verlaten zou ik dat doen vanuit kracht en in de overtuiging iets gepresteerd te hebben, niet uit lamlendigheid.

Ondertussen lag het VOC-schip voor de kant in het water en de staat van het schip begon velen zorgen te baren. De reis naar Australië had het schip geen goed gedaan en er was droogrot in het ruim geconstateerd. Vooralnog werd dit opgelost met stukken hout te vervangen en de rest te impregneren met anti-schimmelmiddelen, maar afdoende zou dit niet zijn. Houten schepen vergaan

op den duur, dat is onafwendbaar. Je kunt het stervensproces hooguit rekken. Ook het touwwerk begon rot te vertonen en het originele hennep werd daarbij meer en meer vervangen door een kunststof alternatief. Ter opluistering werd wel besloten om een deel van de achterzijde, het zogeheten holle wulf te laten beschilderen met een voorstelling, een zeegezicht zoals dat op schilderijen van andere VOC-schepen valt te zien. Ik mocht meehelpen om beeldelementen te selecteren en het ontwerp te beoordelen en het schilderproces te monitoren. Twee kunstenaars werkten er de hele zomer van 2005 aan en het resultaat was werkelijk prachtig, al hoorden we viavia dat Grebber hier maar matig tevreden mee was; hij had het zich ooit heel anders voorgesteld.

Studiereisjes naar Stockholm ...

Met het nieuwe elan voor de bouw van het Oorlogsschip weer in het lijf vonden Piet Heijn en ik dat het wel weer eens tijd werd voor een paar zinvolle studiereisjes. Om te beginnen zou het nodig zijn dat we toch weer eens zouden afreizen naar Stockholm om antwoord te krijgen op een aantal aanvullende vragen betreffende details van de scheepsconstructie. We hernieuwden ons contact met het Vasamuseum, waar intussen de Amerikaan Fred Hocker verantwoordelijk was voor het onderzoek naar het schip. We waren van harte welkom en reisden in februari 2005 met zes man af naar Stockholm. Piet Heijn en ik werden vergezeld door scheepsarcheoloog Arnout Wolf en Wilco Bergmans die intussen de positie had van hoofdleraar van de bouw. Ook beeldsnijder Floris Kramer ging mee en daarnaast hadden we Krijn Wildeman meegenomen, een erkend amateur-duiker en kanonnen-expert. Hij zou zich helemaal gaan storten op het geschut van de Vasa.



Vasa

Ik richtte me behalve op uitgebreide documentaire fotografie aan boord van het schip – nu helemaal digitaal met een voor de werf aangeschafte Minolta met liefst 5 (!) megapixel – ook op een studie van de wijze van presentatie in het museum. Sinds ons eerste bezoek in 1991 was er veel veranderd, het museum was een ongelofelijke topattractie geworden met jaarlijks een half miljoen bezoekers. Dat niet alleen, dankzij het Vasamuseum was de toegevoegde waarde voor Stockholm met enkele tientallen miljoenen euro's per jaar toegenomen, zo had men becijferd. Aan directe bestedingen, hotelovernachtingen, toeloop van internationale congressen – allemaal dankzij de Vasa. De

uitstraling van het museum, direct en indirect, was enorm. Dat waren gegevens waar we wat aan hadden en waar we thuis ons bestuur en de gemeente mee konden bestoken. We verbleven in Stockholm aan boord van de naastgelegen ijsbreker Sankt Erik en beleefden een werkzame en inspirerende tijd. De banden met de mensen van het Vasamuseum werden flink aangehaald tijdens de uiterst gezellige lunches in de kantine van het museum. Na een dag of drie vlogen we terug vanaf Arlanda om weer in Lelystad aan het werk te gaan.

... en Engeland

Later dat jaar was er nog een uitje naar Engeland. Piet Heijn was er bedreven in geraakt om Hendrik Haan te overtuigen van de noodzaak om over de grens te kijken ten einde de werf in de vaart der volkeren te kunnen opstomen. Er was dat jaar net door Haan een nieuw Hoofd Publiekszaken benoemd. Andrea le Poole was vol enthousiasme begonnen aan haar nieuwe baan, maar leek nog niet helemaal in de gaten te hebben wat er van haar werd verwacht. Ze dacht dat ze inhoudelijk aan de presentatie van de werf mocht bijdragen, terwijl eigenlijk leiding te geven aan de vrijwilligersteams en deze te sturen haar voornaamste taak was. Hoe dan ook, het was een lieve meid. Ook Marietje Hoogland, onze kersverse communicatiemedewerkster, ging mee op studiereis naar Sutton Hoo, Portsmouth en Londen. We gingen van Rotterdam naar Harwich met de *HSS Discovery* van de Stena Line, de aluminium catamaran op gasturbines die later wegens te duur zou worden vervangen door langzame schepen. Deze bracht ons met 75 km/uur over de Noordzee, binnen vier uur, wat een geweldige sensatie was.

In Sutton Hoo leerden we hoe je van een bijzondere plek zonder echte archeologische voorwerpen toch een boeiende publieksattractie kunt maken, zo lang je maar een goed verhaal hebt. Replica's, decorstukken en infopanelen vertelden het verhaal van de vroege Angelsaksische wereld in East-Anglia. Een uitstekend bezoekerscentrum, een winkeltje en restaurant zorgden er voor dat er toch een boeiende attractie was ontstaan. In Portsmouth bezochten we het Mary Rose Museum, het Naval Museum, de *HMS Warrior* en natuurlijk *HMS Victory*, het kolossale vlaggenschip van Admiraal Nelson uit 1765. Portsmouth toonde ons in het groot wat Lelystad met enige wil, gerichte samenwerking en investeringen zou kunnen worden op iets bescheidener schaal. Wij hadden toch ook een oorlogsschip met een beroemde admiraal, een archeologisch museum, een Poldermuseum, een dynamische scheepswerf en een shopping center? Nou dan!



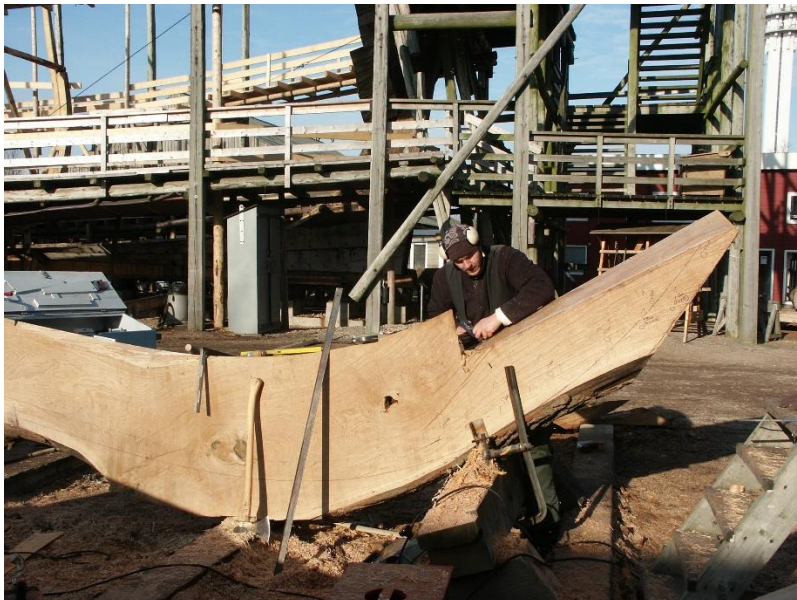
HMS Victory

Ten slotte reden we via Londen terug, waar we nog een bezoek brachten aan het National Maritime Museum (inclusief het Queen Anne House) en Greenwich. Het waren drie intensieve dagen geweest, maar we hadden een geweldige tijd beleefd en veel geleerd. Studiereisjes kunnen echt het verschil maken en scheppen ook een uitstekende onderlinge band.

Overigens verliet kort daarop Andrea de werf alweer. Ze was intussen zwanger geworden van haar tweede kind en hoewel dat volstrekt geen reden was om ontslag te nemen deed ze dat waarschijnlijk om er op een elegante wijze van af te komen. Het werk was haar nogal tegengevallen en ze werd nauwelijks serieus genomen door de doorgewinterde vrijwilligers die haar ook te directief vonden. Haar plek werd ingenomen door Wendy Fock. Die stelde zich direct al een stuk bescheidener en coöperatiever op ten opzichte van de vrijwilligers. Wendy was een leuke pittige meid met veel ideeën en tot mijn vertrek van de werf in 2007 kon ik het uitstekend met haar vinden, soms zelfs met een wat flirterig kantje.

Koninginnen op de werf

Eind 2006 kwam er hoog bezoek. De Nederlandse koningin had het koninklijk paar van Jordanië op staatsbezoek en zij bezochten op 2 november 2006 de werf. Koning Abdoellah wilde dat schip wel eens zien en de ravissante koningin Rania vond het ook allemaal reuze interessant. De beide koninginnen en koning werden met alle eerboden ontvangen op de werf door het provincie- en gemeentebestuur. Zelf hadden ze lijfwachten bij zich in militaire bedoeinendracht, met rode palestijnse shawls om hun hoofd en enorme dolken op hun borst. Heel indrukwekkend. Het illustere gezelschap werd welkom geheten door Joep Slotemaker, de voorzitter van het werfbestuur. Hij was stikzenuwachtig en leek zijn speech te gaan beginnen met de onsterfelijke woorden "I hate you welcome", maar hij slikte dat gelukkig op tijd in. Koningin Beatrix had zijn bijna-verspreking opgemerkt en ze verstrakte zichtbaar. Verder verliep het bezoek perfect. Tijdens de rondleiding en de nazit met medewerkers kreeg ik een hand van beide koninginnen en de koning en dat pakken ze me nooit meer af.



Ik zon nog altijd op manieren om eens verder te kijken in de wereld, maar kreeg al snel door dat het met reguliere sollicitaties moeilijk zou lukken vanwege mijn wat ongebruikelijke loopbaan. ("Dank voor uw belangstelling voor onze instelling. Ik lees hier dat u mediëvist bent en ervaring heeft bij een scheepswerf?") Mogelijk zou mijn eigen netwerk soelaas bieden en daarom voerde ik een van mijn

eerste netwerkgesprekken met Fred Visscher, mijn medebestuurder bij het Grebber Fonds. Ik speelde open kaart met hem, in vertrouwen, want ik wilde niet dat bekend zou worden dat ik wel weg wilde. Dat is een volkomen natuurlijke en oprechte wens, maar op de een of andere manier was ik altijd bang dat dat tegen me gebruikt zou kunnen worden. Hij had alle begrip voor mijn positie. Bij zijn eigen museum had hij geen vacatures (daar had ik stiekem wel een beetje op gehoopt), maar hij zou eens wat rondvragen in zijn netwerk en mij aanbevelen. Dat hij mijn verzoek serieus nam en kort daarop ook met een serieuze suggestie kwam ben ik hem tot op de dag van vandaag dankbaar voor. Ik respecteer hem zeer en wij hebben een uitstekende relatie.

Een paar weken later belde Fred Visscher inderdaad op. Een relatie van hem was de directeur van een uitgeverij van historische non-fictie en hij was geïnteresseerd in wat ik te bieden had. Ik kreeg het advies deze Godefroot eens te bellen om een afspraak te maken, wat ik uiteraard snel deed. Ik moest er wel voor naar Zutphen. Godefroots uitgeverij was daar gevestigd en mocht het ooit wat worden dan zou ik mijn heil dus misschien in Zutphen moeten zoeken, niet in Amsterdam of Rotterdam. Maar goed, ik ging er eerst maar eens praten en het werd een bijzonder hartelijk gesprek, een echt netwerkgesprek. Godefroot was iets jonger dan ik en de boeken die hij uitgaf kende ik wel. Het leek me wel wat, ik had op de werf natuurlijk ook wel wat uitgegeven, maar dat was incidenteel. Mooie historische boeken helpen maken op fulltime basis was iets wat ik wel ambieerde. Godefroot zei er meteen bij dat er op dat moment geen vacature was, maar hij gaf me wel het gevoel dat er mogelijk wat stond te gebeuren. Opgetogen keerde ik terug naar huis, het jaar 2006 liep bijna ten einde.

Managementwisselingen en een Grote Tentoonstelling

Voordat we toekomen aan mijn laatste kunstje op de werf gaan we nog even terug naar de dagelijkse leiding. Begin 2007 liet Hendrik Haan weten dat hij er mee wilde stoppen. Het werk had hem niet gebracht wat hij er van gehoopt had en na vier jaar vond hij het welletjes. In overleg met het bestuur was er gelijk al een interim-manager benoemd, een Lelystadse PvdA-*macher* luisterend naar de naam van Hedzer Greidanus. Deze Greidanus werd alom geroemd door professionele bestuurders als iemand die 'moeilijke organisaties' door moeilijke tijden heen wist te krijgen en dat hebben we geweten. Hij zou de hele organisatie van de VOC-werf die gaandeweg organisch was gegroeid en die Hendrik Haan weliswaar had aangepakt, maar niet fundamenteel, volledig ondersteboven gaan gooien. Het was nog net niet zo dat iedereen op zijn eigen baan zou moeten solliciteren, maar dat scheelde niet veel.

Hij liet mij onomwonden weten dat mijn baan op de werf in een lage schaal zou worden geplaatst, omdat ik nu eenmaal geen leiding gaf aan anderen. Dat zou voortaan het criterium zijn. Hij bood wel enige ruimte voor 'bijzondere kennis', maar het kwam er op neer dat ik voortaan een bijrol zou komen te vervullen. Dat was een schok en droeg er aan bij dat ik besepte dat mijn dagen op de werf nu echt geteld waren. Ik had altijd zo'n beetje mijn eigen winkeltje gehad en nu moest mijn werk worden ingepast in een organisatie- en functieschema. Dat was bedreigend. De tijden dat ik als secretaris en adviseur van de directeur fungeerde waren nu volledig voorbij en aan mijn adviezen en kennis had deze Greidanus vooralsnog geen boodschap. PR en communicatie werden intussen door Marietje Hoogland vervuld en er was nu ook een functionerend Hoofd Publiekszaken in de persoon van Wendy Fock. De bouw stond onder leiding van Piet Heijn, geassisteerd door Wilco Bergmans en de adviesgroep van Witsen en Huberts. Greidanus zag niet in wat ik eigenlijk aan het geheel bijdroeg, eigen publicaties uitgeven vond hij niet nodig. Nu was het wel zo dat dat zijn openingsbod was. Later, toen ik eenmaal bezig was met die Grote Tentoonstelling en hij zag wat ik daarvoor deed, draaide hij wel enigszins bij, maar in het begin was daar geen sprake van. Ik had nog nooit ruzie gemaakt met een directeur, met dingen roepen op hoge toon, maar dat is toen wel een paar keer gebeurd. Ik was er van overtuigd dat hij de werf volledig kapot zou maken en alles wat nog aan de erfenis van

Grepper herinnerde door het riool ging spoelen. Een nietsontziende technocraat, die vooral ging voor zijn eigen profiel en daadkracht en geen oog had voor traditie. Een vreselijke vent, geen wonder dat hij later de politiek in ging.

Sinds het voorjaar van 2006 was ik bezig met het opzetten van een Grote Tentoonstelling die in 2007 op de werf moest worden gehouden. Dat was nog met volledige steun van Hendrik Haan gebeurd, Greidanus was toen nog niet in beeld. In 2007 was het 400 jaar geleden dat Michiel de Ruyter was geboren en dat zou breed in het hele land worden gevierd, ook op de werf waar immers gebouwd werd aan het Oorlogsschip. Omdat we zelf nauwelijks originele objecten hadden en alles weer met decorstukken en infopanelen zou moeten worden gedaan, nam ik nogmaals contact op met Jaap T. Schippers en ik liet hem de ruimte zien waar de Grote Tentoonstelling gehouden zou kunnen worden, namelijk in een van de filmzalen. Er waren ooit twee filmzalen gebouwd omdat toen nog werd gedacht aan een doorgroei naar 400.000 bezoekers per jaar. In de ene zaal draaide een Nederlandstalig filmprogramma en in de andere zaal de overige taalversies. We hadden zelfs Russische en Japanse versies van de film. De laatste jaren haalden we veel minder bezoekers, nog minder dan de helft van dat beoogde aantal, dus één filmzaal zou meer dan genoeg zijn voor de vertoning van de introductiefilm, zodat de andere zaal vrijkwam. De ruimte was ongeveer 15 bij 25 meter en had een hoogte van wel 6 meter. We gingen eens een tijdje praten waarbij ik vertelde wat de bedoeling zou zijn en op wat voor publiek we gingen mikken. Tijdens ons gesprek zat Jaap T. zo wat te krabbelen en een uurtje later had hij het hele basisconcept voor de tentoonstelling al klaar en op papier. We zouden het zus doen en zo, en het publiek zou plaats kunnen nemen op een grote tribune waar ze naar een film konden kijken, maar er zou ook een schilder werken aan een enorme wandschildering. Onder en rondom de tribune was er plek voor informatiepanelen, grote banieren, enkele vitrines, een kamertje met licht- en geluidseffecten. En o ja, het leek hem geweldig dat er rekken met kleding en hoeden zouden zijn. Die konden de mensen dan aantrekken als ze de tentoonstelling bezochten. Hij zag het al helemaal voor zich, alle bezoekers met een grote vilten hoed op.

Het was een geweldig plan en iedereen was enthousiast. Hiermee zouden we echt kunnen scoren. De begroting bedroeg meer dan 100.000 euro en zoveel geld had ik nog nooit bij elkaar gekregen, maar ja, ik dacht dat dat me wel zou lukken. Ik begon enthousiast fondsaanvragen te schrijven, naar de provincie, gemeente, VSB-fonds, Prins Bernhard Fonds en nog een paar fondsen en de een na de ander kwam over de brug. In no time was de dekking voor elkaar, de werf hoefde zelf maar nauwelijks bij te dragen en dat was een enorme opsteker waar ook Greidanus, toen hij eenmaal interim was, wel waardering voor had. In februari kwam een grote timmerploeg van een tentoonstellingsbouwer de tribune timmeren en het werd steeds mooier. We pakten het professioneel aan en hadden lichtontwerpers ingeschakeld, een grafisch vormgever, geluidstechnici, een kunstschilder en een kostuumontwerpster. Hendrik Huberts had een aantal van zijn mooiste scheepsmodellen geleverd die in speciale vitrines werden tentoongesteld. Jaap T. en ik vormden de projectleiding en ik had zelfs korte tijd een assistente, Barbara, die oog hield op de inrichting van de vitrines en administratieve ondersteuning gaf. En toen was alles op tijd klaar en naderde de dag van de opening.

Opening en slotakkoord

Op 28 maart 2007 was de dag van de opening van de Grote Tentoonstelling. Het was prachtig weer, we hadden een paar honderd mensen uitgenodigd, Herman Pleij hield een hilarische feestrede en een heuse nazaat van Michiel de Ruyter was er bij om de tentoonstelling te openen. Jaap T. en ik werden overstelpt met complimentjes, zelfs van Greidanus. Mensen die zeiden dat we dit veel eerder hadden moeten doen, dat de werf een prachtplek is om dit soort verhalen te laten zien en te

vertellen. En alles deed het, de beeld- en geluidseffecten functioneerden, de speciaal gemaakte kleding werd volop gebruikt. Alleen de hoeden vielen niet zo in de smaak omdat we geen moment ons hadden gerealiseerd dat elkaars hoed dragen de kans op hoofdluis sterk vergroot, zeker voor de schoolkinderen op wie de tentoonstelling in hoge mate was gericht. We hadden er maanden keihard aan gewerkt en dat het nu klaar was voelde als een overwinning.

Twee dagen na de opening van de tentoonstelling ging de telefoon. Het was Godefroot die me vertelde dat er inmiddels een vacature was ontstaan en dat hij me graag op de uitgeverij erbij wilde hebben, maar dan zou ik wel langs moeten komen voor een officieel sollicitatiegesprek met hem en zijn verkoopleider Karel van Gelder. Zou volgende week misschien schikken?

Het was alsof er een teken vanuit de hemel was gegeven, het had zo moeten zijn. Ik werd aangenomen bij Godefroot en ging direct de volgende dag naar Greidanus om mijn ontslag aan te kondigen per 1 juni van dat jaar. Dat was een verrassing voor hem, maar ook wel een opluchting misschien. Weer iemand weg voor wie hij geen plek hoefde in te ruimen in zijn nieuwe functiehuis.

Over mijn avonturen op Godefroots Uitgeverij zal ik later nog eens vertellen. Ik wil nog even stilstaan bij de tijd dat ik, uitgezonderd een tussenperiode in 1992, werkzaam ben geweest voor de werf. Het was al met al een geweldige tijd waar ik nog altijd met veel plezier en genoeg op terugkijk, juist ook op de samenwerking met de Grebbers. Pas als je afstand hebt kunnen nemen van de dagelijkse besommeringen kun je des te meer waardering en bewondering opbrengen voor wat deze mensen van de grond hebben weten te tillen en waarvoor zij van anderen niet altijd de blijvende waardering hebben gekregen die ze verdienen. En o zeker, op het eind, rond 2000/2001, hebben ze dingen gedaan die niet slim waren, maar ook zij liepen meestal achter de feiten aan. Het management van de werf had in die tijd beter gekund. Maar zij waren ook helemaal geen managers, het waren eigenwijze Amsterdammers c.q. Waterlanders die ooit een droom hadden en die hebben waargemaakt en alleen al daarom heb ik veel respect voor ze.

Wat de werf zelf betreft, na Greidanus als interim-manager kwam er weer een nieuwe manager Flip Hamburg, die het parttime ging doen omdat er geen geld was om hem fulltime te betalen. Hem heb ik nog kort meegemaakt, maar eigenlijk alleen bij mijn afscheid begin juni. Flip werd, zo werd me wel duidelijk, in de praktijk volkomen overvleugeld door Piet Heijn die meteen in het vacuüm sprong en in de jaren die volgden de rol van uitvoerend adjunct-directeur op zich nam. Een jaar later werd de werf getroffen door een grote brand. Gelukkig had ik al in 2006 het archief en de fotodocumentatie overgebracht naar het depot van het Poldermuseum, anders zou dat compleet vernietigd zijn. Met de bouw van het Oorlogsschip verliep het niet best. Door geldgebrek kon er maar beperkt worden geïnvesteerd. Piet Heijn had voorgerekend dat als het in dit tempo doorging, het schip op zijn vroegst over 100 jaar klaar zou zijn, maar ik had toen al niet de indruk dat de directie en het bestuur er nog in geloofden. Een aantal jaren later zou de bouw zo als goed als stil komen te liggen totdat hij uiteindelijk ook officieel werd stop gezet.

Flip Hamburg werd op zijn beurt opgevolgd door weer een nieuwe manager die nog voortvarender dan alle voorgaande managers de werf volledig zou ontmantelen en op doen gaan in een koepelorganisatie aan de Flevolandse kust. Die gedachte hadden wij ook ooit gehad, maar dan als een plek waar scheepsbouw en archeologie en geschiedenis bij elkaar konden komen. Voor deze nieuwe manager was de werf in de eerste plaats een leuke attractie voor kinderen en de rest was flauwekul. Met hem kwam Piet Heijn dan ook, dat was te voorzien, in diepgaand conflict en hij moest vertrekken. Hij is samen met zijn vrouw Alice nu de gelukkige bouwer van een kasteel in Limburg waar hij alles wat hij op de werf had willen realiseren maar niet kon of mocht alsnog is gaan doen op

zijn eigen voorwaarden. We hebben nog af en toe contact. De Grebbers zijn al lang met pensioen en Grebber zelf vierde in 2020 zijn 80ste verjaardag.

Al met al is het jammer zoals het gelopen is. De idealen van een aantal medewerkers, onder wie ik, werden niet bewaarheid. We hadden zo iets willen worden als het Roskilde van Nederland, of Klein-Portsmouth, maar dat werd telkens weer doorkruist door andere belangen. Eerst die van het stichtingsbestuur, toen van de gemeente en de provincie die telkens weer een grotere broek aantrokken dan de organisatie kon waarmaken. De basis van de werf was ooit het uitzonderlijke ambachtelijk experiment, maar dat is onvoldoende herkend door de bestuurders toen het levend en wel voor hun neus stond. De creativiteit en het elan werden vooral als lastig ervaren. Pas toen de werf helemaal onttakeld was geraakt en geen schim meer van zijn vroegere zelf kwamen de bestuurders in touw om er een brede attractie van te maken, maar toen was het al te laat. Eerst iets verspelen en er dan als een gek achteraan gaan hollen, dat typeert wel de houding van gemeente Lelystad en provincie Flevoland. Ze hadden het potdorie in huis, maar hebben het laten gaan. Wat ze En wij, ik, de medewerkers, wij waren zo loyaal aan het bedrijf en geloofden zo zeer wat naïef in onze dromen dat we telkens megingen met de stroom. Misschien had ik veel eerder moeten stoppen, misschien al direct toen Wesselius eruit werd gegooid in '94, of na de tewaterlating in '95. Achteraf kun je zeggen ben ik wat te lang blijven hangen, maar het was toch ook een goede leerschool.

Voor mij werd in juni 2007 nog een afscheidsreceptie georganiseerd. Ik kreeg cadeautjes, zoenen van Wendy en de andere dames en iedereen met wie ik de jaren daarvoor had samengewerkt kwam langs. Ik raakte behoorlijk aangeschoten en werd uiteindelijk thuis afgeleverd door Robert Ivens, de filmer met wie ik zo goed had kunnen samenwerken. Dat was het dan, het einde van een tijdperk dat inclusief een korte pauze 17 jaar had geduurd. De rest van de maand juni had ik vrij en besteedde ik aan het schilderen van ons huis. Op 1 juli 2007 begon ik met mijn nieuwe baan.

