

# De bouw van een nieuw 17de-eeuws schip: de 'Zeven Provinciën'

De Bataviawerf in Lelystad behoeft geen nadere toelichting. De tewaterlating van de 'Batavia' was vorig jaar een van de culturele evenementen, die veel belangstelling hebben getrokken. Scheepsbouwmeester Willem Vos werd zeker daardoor een Bekende Nederlander. Maar hij is nog niet uitgebouwd: zijn volgende schip de 'Zeven Provinciën' staat reeds op stapel.

**D**e Bataviawerf trekt jaarlijks ongeveer driehonderdduizend bezoekers, een zelfde aantal als het Zuiderzeemuseum. De werf is echter geen museum, maar een plaats waar ambachtelijk scheepsbouw wordt bedreven. Dat trekt ten dele een soort publiek dat in eerste instantie niet zo snel een museum zal bezoeken. De Bataviawerf is, zoals dat tegenwoordig heet, laagdrempelig. Een gevolg van de interesse die het zien van het oude scheepsbouwproces en van de 'Batavia' zelf opwekt, is bij sommigen een nieuwsgierigheid naar het verleden. De stap richting het buitenmuseum in Enkhuizen bijvoorbeeld, wordt dan gemaakt. De 'Batavia' is nu klaar: een prachtig, echt en naar de vroeg 17de-eeuwse maten gebouwd schip. Er is daarbij geen concessie aan de 20ste-eeuwse gedaan. Het schip is niet ingericht en niets leidt af van de perceptie van de ruimtes en de constructie. De 'Batavia' pronkt alleen met haar beschilderingen, in het bijzonder op de spiegel. Maar het werk gaat door. Volgend jaar zal een nieuw type zeilschip het IJsselmeer bevaren: de zogenoemde Flevo-aak, een eigen ontwerp van Vos. Een flink rondgebouwd vaartuig (naar 17de-eeuwse maatstaven) dat in charter zal varen, in verbinding met de Bataviawerf. Meer aandacht echter vraagt de 'Zeven Provinciën', waarvan de voor- en achterstevens (met de spiegel) nu staan en de eerste huidgangen, de zandstroken, zijn aangebracht.

## Iets nieuws

Na de 'Batavia' moest iets nieuws gebeuren. Een fluitschip zou een uitdaging zijn geweest, destijds in de 17de eeuw een voorbeeld van efficiënt en goedkoop bouwen in Nederland. Het is echter geen spectaculair scheepstype; duizenden zijn er vroeger van gebouwd. Alleen het bolle ronde achter-schip zou scheepsbouwtechnisch een

fenomeen dan de VOC, namelijk de admiraliteiten. Deze instellingen, vijf in getal te Enkhuizen/Hoorn, Amsterdam, Rotterdam, Middelburg en Dokkum (van 1645 af Harlingen) hadden een uitgebreid en kleurrijk pakket van taken, dat veel verder reikte dan alleen de bouw en uitrusting van oorlogsschepen. De admiraliteiten zorgden ook voor de inning van belastingen bij de zee- en landgrenzen, rechtspraak, kaapvaart en de jaarlijkse konvooiing van de handelsvloot op vaste trajecten in Europa. Door allerlei publicaties, waarmee uitgeverij Van Wijnen te Franeker dit najaar begint, zal hier wel nader bekendheid over komen.

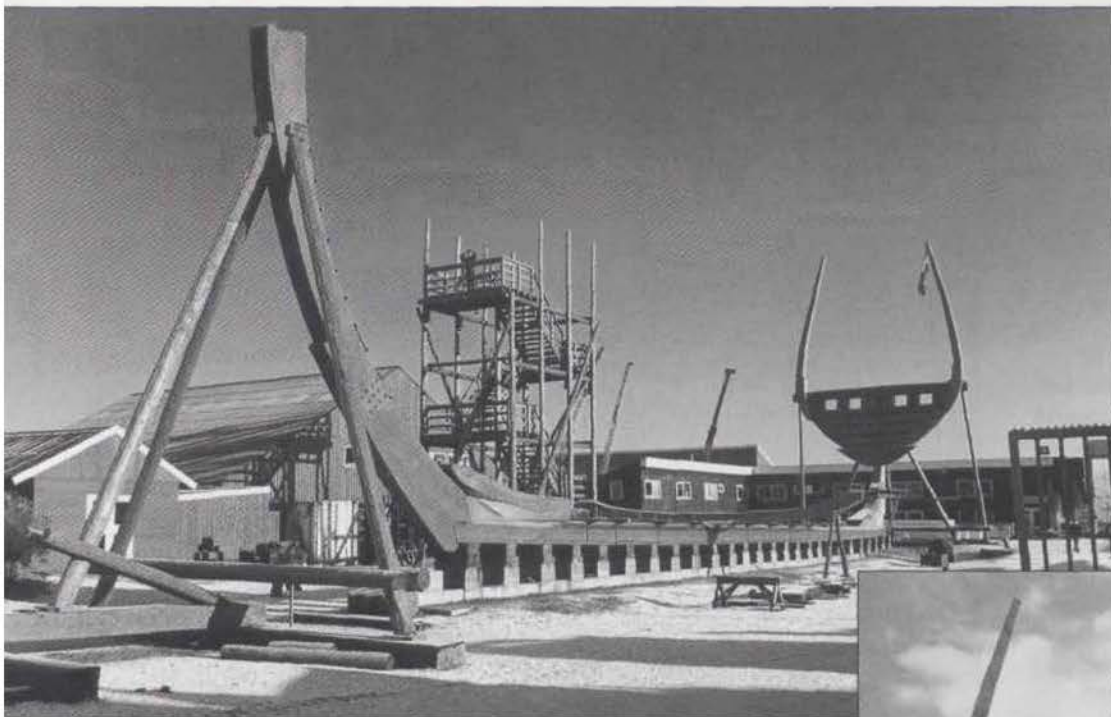
## Machtig interessant

De bouw zelf is ook machtig interessant. Er wordt namelijk anders ge-



interessante graad van moeilijkheid hebben opgeleverd. Het was een idee van Gruyters, de oud-burgemeester van Lelystad, om de 'Zeven Provinciën' te bouwen. Een schip met een roer-rucht verleden, waarover veel te vertellen valt. Door de keuze voor een oorlogsschip komt de weg ook vrij om de aandacht te vestigen op een ander

bouwd dan bij de 'Batavia'. Bij deze Oostindiëvaarder werden eerst alle spanten op de kiel gezet en pas daarna de huidgangen van de romp. In modern jargon: de skeleton-first-methode. In de 17de eeuw werd ook nog op een andere manier gebouwd: eerst de huidgangen en daarna de spanten er binnen in. Dit is de zogenoemde shell-first-



werken nog aan de afbouw van de nieuwe werfgebouwen en aan de Flevo-aak. Voor vele bouwers is het een werkervarings- en scholingsproject, waarvoor tot op Europees niveau subsidie is verleend. De Bataviawerf heeft een jaarlijkse begroting van

bouwwijze. Beide methodes waren streekgebonden, naar onderzoek wil. Er bestaat echter geen moderne ervaring met de shell-first wijze en dat is de uitdaging voor de scheepsbouwers op de Bataviawerf. Er bestaat ook internationaal grote aandacht voor. Vermoedelijk is de 'Zeven Provinciën' zelf destijds volgens de eerste en de 'Batavia' volgens de tweede manier gebouwd.

Vos is ervan overtuigd dat de romp-eerst-methode zal lukken. Hij spreekt zelf het liefst over de vlakbouw-methode, een term uit de jachtenbouw, waaruit oud-zeeman Vos zelf is voortgekomen. Het aanbrengen van de eerste twee gangen heeft de haalbaarheid zijns inziens reeds aangetoond. Hij vermoedt dat vroeger vaak met een mengvorm van beide bouwwijzen is gewerkt. Immers, de vlakbouw is sneller en goedkoper, want er zijn bijvoorbeeld geen uitslagvloeren voor de vele mallen nodig en diverse hulpmiddelen kunnen worden gemist.

Telkens weer konden eenvoudige standaardmallen voor schepen van ongeveer dezelfde afmetingen worden ingezet. Vos laat hier nu mee werken en het lukt. De 11 cm dikke huidgangen moeten bij verhitting worden gedraaid en daarna in hun nieuwe vorm op hun plaats worden gehouden. Daarvoor worden zogenoemde Klaas Jakobsens gebruikt: grote metalen vorken stammend uit de 17de eeuw, maar nu in een moderne, verder uitgewerkte versie. Het is uiterst boeiend om de bouwers hiermee bezig te zien. En dat kan

nog lang, want er moeten vele huidgangen worden aangebracht. Neem er wel de rust en de tijd voor. De 'Zeven Provinciën' wordt nog weer groter dan de 'Batavia': drie voet langer en zeven voet breder. Er wordt flink wat tijd voor uitgetrokken. Na de kiellegging in 1995 wordt gestreefd naar voltooiing in 2004 of 2005. Dus niet zo snel als destijds, toen in het najaar van 1664 over de bouw werd gesproken en in juli 1665 de 'Zeven Provinciën' al op stroom lag en bemand kon worden. Het was toen overigens even nog onzeker of De Ruyter op dit schip zou varen. Het zal voor de vroeg 21-ste eeuw net zo'n imposant schip zijn als voor De Ruyters tijdgenoten.

#### **Zevenhonderd eiken**

Het hout komt uit Denemarken, van Jutland en Seeland. Houthandel Tj. Faber in Harlingen zorgt hiervoor. Vos gaat zelf geregeld mee om de juiste eiken uit te zoeken in de Deense bossen. In totaal is 2900 kubieke meter hout nodig. Zevenhonderd eiken worden hiervoor geveld. Het masthout is al aanwezig: grove dennen uit het Zwarte Woud. Op den duur zullen vijftig tot zestig, meest jonge, mannen en vrouwen aan de 'Zeven Provinciën' werken, nu zijn het er vijftien. De overigen



*Plaatsing van de spiegel voor de Zeven Provinciën op 3 november 1995 onder grote publieke belangstelling.*

ongeveer drieënhalf miljoen gulden. Anders dan vaak wordt gedacht is maar 2 procent van de inkomsten uit gelden van sponsors afkomstig, 18 procent komt als subsidie binnen, 30 procent als donatie, 45 procent als entreegeld en 5 procent als opbrengst uit de winkel.

*Jaap R. Bruijn*