

Spiegel van het verleden



De reconstructie van de Batavia in volle glorie | Wikimedia Commons, Publiek domein

Op dit moment is er een grote operatie gaande rondom de reconstructie van het VOC-schip de Batavia. Wat is het verhaal achter het oorspronkelijke schip?

5 Spiegelretourschip

De Batavia is een reconstructie van het VOC-schip de Batavia. Dat Nederlandse spiegelretourschip werd tussen 1627 en 1628 gebouwd op de Peperwerf in Amsterdam. Het originele schip was in zijn tijd een technisch hoogstandje, ontworpen voor de lange en gevaarlijke reizen van de Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC). De 'spiegel', het rijkelijk versierde vlakke deel boven het roer, is gelieerd aan de macht die de VOC wilde uitstralen. Met haar kleurrijke houtsnijwerk, imposante afmetingen, hoge masten en robuuste romp was de Batavia zowel een vervoersmiddel als een afspiegeling van macht.

De bouw van het schip was volledig handwerk. De kiel, de dragende balk onderaan het schip, werd als eerste geconstrueerd.

Vervolgens plaatsten scheepstimmerlieden de spanten, die samen het geraamte van de romp vormden. Daarna bevestigden zij de houten huidplanken met houten pennen en ijzeren bouten. De naden werden minutieus afgedicht, waarna de afbouw kon beginnen. De dekken werden voorzien van verblijven voor de bemanning en ruimtes voor de lading. Tot slot werden de masten geplaatst. Deze houten constructies konden wel vijfendertig tot vijftig meter hoog worden en droegen de ra's, waaraan de zeilen waren bevestigd. Met de tuigage kreeg het schip zijn definitieve vorm en werd het klaar gemaakt voor lange zeereizen. De levensduur van een spiegelretourschip was zo'n vijftien jaar.

In 1619 veroverde Jan Pieterszoon Coen de stad Jacatra en stichtte er Batavia. Batavia werd de hoofdstad van de Nederlandse kolonie 'Nederlands-Indië'. Batavia heet tegenwoordig Jakarta.

Noodlottige reis

De Batavia bood plaats aan meer dan driehonderd opvarenden en was geladen met kostbare handelswaar, zoals zilver, goud, juwelen en zware zandstenen blokken die bedoeld waren voor de bouw van een poort in Batavia.

Op 29 oktober 1628 koos het schip het ruime sop vanaf Texel richting de Javaanse stad Batavia. In eerste instantie verliep de tocht voorspoedig, ondanks dat het bestaan aan boord verre van comfortabel was. Slechts enkele opvarenden, zoals de kapitein en opperkoopman hadden een eigen hut met toilet. Bemanningsleden leefden en sliepen tussen de vracht op het dek, omringd door de geur van teer, hout en zweet. Scheurbuik en andere ziektes tierden inmiddels welig, daar het proviand slechts bestond uit scheepsbeschuif, gezouten vlees en water dat snel bedierf.

Na een tussenstop bij Kaap de Goede Hoop escaleerden spanningen tussen schipper Adriaen Jakobsz en opperkoopman François Pelsaert. Samen met onderkoopman Jeronimus Cornelisz beraamde de schipper plannen voor een opstand aan boord.

Het noodlot sloeg toe op 4 juni 1629, toen het schip vastliep op Morning Reef voor de westkust van Australië. De Batavia liep zware schade op en veertig opvarenden sneuvelen. De overlevenden bereikten verschillende kleine eilanden in de omgeving, waar zich een volgende tragedie afspeelde.

Cornelisz greep de macht en onder zijn schrikbewind werden meer dan honderdtwintig mensen vermoord.

Pelsaert wist met een kleine sloep de verre overtocht naar Batavia te maken om hulp te halen. Na een reis van drieëndertig dagen keerde hij terug met reddingsschepen.

Dankzij het verzet van soldaat Wiebbe Hayes en zijn medestanders konden de

muiters worden verslagen. Cornelisz en zijn belangrijkste aanhangers werden berecht en ter plaatse geëxecuteerd.

Ondanks de ramp kon een groot deel van de waardevolle lading worden geborgen. Onder de geredde voorwerpen bevonden zich zilver, juwelen en de beroemde Rubensvaas. In 1963 werd het wrak van de Batavia teruggevonden bij de Abrolhos-eilanden voor de kust van Australië. Sindsdien zijn tal van voorwerpen, waaronder kanonnen, munten en onderdelen van het schip, uit het wrak gehaald. Door deze ontdekking konden onderzoekers meer leren over de scheepsbouw, de handel en het leven aan boord van VOC-schepen.

Veel van de vondsten zijn tegenwoordig te zien in musea in Fremantle en Geraldton in Australië.



De Rubensvaas uit de Batavia

Nieuwe perspectieven

Tot ver in de twintigste eeuw werd de VOC vooral gezien als een succesverhaal. In schoolboeken lag de nadruk op de handelsgeest van Nederland, de rijke koopmannen, de grote schepen en de belangrijke rol van de VOC in de wereldhandel. De organisatie werd vaak gepresenteerd als voorbeeld van ondernemerschap en economische groei. Vanaf de jaren zeventig en tachtig gingen historici kritischer onderzoek doen naar de gevolgen van het VOC-optreden in Azië. In 2022 startte het Huygens Instituut, dat onderzoek doet naar de Nederlandse geschiedenis en cultuur, hun GLOBALISE-project, waarbij miljoenen VOC-documenten online gepubliceerd zijn. Hierdoor kunnen historici beter onderzoeken hoe de VOC werkte en welke invloed zij mondiaal had.

125 Deze onderzoeken nuanceren het succes
van de VOC-periode, waarbij ook onderwer-
pen als kolonialisme, machtsmisbruik, ge-
weld en uitbuiting voor het voetlicht worden
gebracht. Zo bleek dat de VOC niet alleen
130 handelde, maar ook forten bouwde, oorlog
voerde en geweld gebruikte om monopolies
af te dwingen.
De VOC wordt inmiddels niet meer uitslui-
tend gezien als een bron van welvaart voor
135 Nederland, maar ook als een organisatie die
profiteerde van ongelijke machtsverhoudin-
gen. Er is meer aandacht voor de ervaringen
van de inwoners van de gebieden waar de
VOC actief was.
140 Het betekent niet dat de prestaties op het
gebied van scheepsbouw, navigatie en han-
del worden ontkend. Moderne geschied-
schrijving probeert beide kanten van het ver-
haal te laten zien: enerzijds de technische
145 innovaties en economische successen, an-
derzijds de negatieve gevolgen van koloniale
overheersing.

Reconstructie

De reconstructie van de Batavia werd tus-
sen 1985 en 1995 in Lelystad gebouwd on-
der leiding van scheepsbouwmeester Wil-
lem Vos. Oude tekeningen en schilderijen
werden gebruikt om een zo waarheidsge-
trouw mogelijk schip te bouwen. De bou-
155 wers gebruikten tevens historische
scheepsbestekken: technische beschrijvin-
gen van een schip waarin staat hoe een
schip gebouwd moet worden, welke afme-
tingen het heeft, welke materialen worden
160 gebruikt en hoe de verschillende onderde-
len eruitzien. Toch bleven veel details van
de originele Batavia onbekend, zoals de in-
richting van het schip. Hierdoor is de recon-
structie geen replica, maar een weergave
165 van de kennis en kunde van toen.

Het project van Vos was niet alleen een eer-
betoon aan historisch vakmanschap, maar
bood ook kansen voor de ruim zeshonderd
jongeren die tijdens hun vakopleiding mee-
170 werkten aan de bouw. Met traditionele tech-
nieken, gereedschappen en materialen
werd het schip volledig in de openlucht op-
gebouwd. De bouwomstandigheden op de
werf waren primitief, met slechts een bouw-
175 keet en een slaapschip voor de medewer-
kers. Water, elektra en andere basisvoorzie-
ningen waren aanvankelijk niet aanwezig.
De bouw trok veel bekijks, waardoor de Ba-
tavia uitgroeide tot een publiekstrekker.
180 Omdat deze Batavia nu door houtrot in
slechte conditie is, heeft het groot onder-
houd nodig.

Batavia aan land

Zaterdag 19 september werd het boegbeeld
185 van Museum Batavialand, met masten en
al, door sleepboten in een tijdsbestek van
zo'n zes uur van Lelystad naar een scheeps-
werf in Amsterdam gevaren. Daar werd het
schip op een stalen draagconstructie ge-
190 plaatst. Na de werkzaamheden in Amster-
dam keert de Batavia op een ponton terug
naar zijn thuisbasis. Daar wordt het met een
computergestuurd transportvoertuig naar
zijn nieuwe plek gebracht. Als alles naar
195 wens verloopt, staat het schip op 2 oktober
op het land. Het komt acht meter hoger te
staan dan voorheen. Op land kan het hout
beter drogen, kan het schip beter worden
beschermd tegen weersinvloeden en kan
200 onderhoud gericht worden uitgevoerd.
Na de plaatsing begint het onderhoudspro-
ces. Een nieuwe fase, waardoor het verhaal
van de Batavia behouden blijft voor toekom-
stige generaties.

205

Bron: nos.nl; batavialand.nl; wikipedia.org; huy-
gens.knaw.nl