

# SPREEKBEURT & WERKSTUK INFORMATIE

Wij vinden het leuk dat je een spreekbeurt of werkstuk over de Bataviawerf en het leven aan boord van de schepen in de VOC tijd en Gouden Eeuw wilt houden of maken. Om je een beetje op weg te helpen hebben we het volgende voor je gemaakt. Lees alles goed door, dan kun je aan de slag!



In dit pakket vind je tips voor het maken van een werkstuk of spreekbeurt, een tekst over de geschiedenis van de schepen Batavia en De 7 Provinciën en de Bataviawerf zelf. Als je werkstuk of spreekbeurt af is, wil je de schepen misschien wel eens in het echt komen bekijken. Kom een keer met je vader of moeder naar de Bataviawerf in Lelystad. Misschien kun je zelfs wel met je hele klas komen! In ieder geval wensen we je veel succes met je spreekbeurt of je werkstuk, en tot ziens op de werf!

# TIPS VOOR EEN SPREEKBEURT OF WERKSTUK

## INFORMATIE, WAAR VIND JE DIE?



Je wilt een werkstuk maken of een spreekbeurt houden over de Bataviawerf en de Gouden Eeuw. In dit pakket vind je veel informatie. Op sommige woorden kun je klikken om de betekenis van het woord of meer informatie te vinden. Op de laatste bladzijde van dit pakket vind je een lijst met boeken en sites die je kunt lezen en bezoeken om je nog meer in het onderwerp te verdiepen.



Heb je alle informatie gevonden die je nodig hebt, lees die dan eerst rustig door.



Probeer nu voor jezelf een aantal vragen te maken, waarop je een antwoord wilt geven

## HOE PAK JE HET AAN?



Schrijf bij elke vraag die je gesteld hebt een verhaaltje waarin je het antwoord verteld. Op die manier krijg je alle hoofdstukken van je spreekbeurt of werkstuk tevoorschijn.



Als je de hoofdstukken af hebt kun je de inleiding schrijven. Daarin vertel je waarom je dit onderwerp hebt gekozen en waar je spreekbeurt of werkstuk in grote lijnen over gaat.



Aan het einde van je verhaal komt een samenvatting of conclusie. Daarin komt je eigen mening. Verzin nu ook een leuke titel voor je werkstuk, waardoor iemand anders zin krijgt om jouw werkstuk te gaan lezen.

## EXTRA TIPS!



Oefen voor een spreekbeurt een keer hardop voor jezelf. Met een goede voorbereiding is het veel makkelijker je verhaal te vertellen voor de klas! Het is ook leuk om je klasgenoten iets te laten zien. Bijvoorbeeld foto's, dia's of posters.

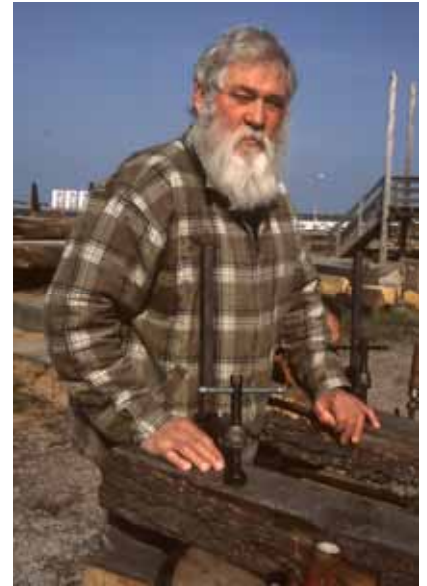


Geef bij een werkstuk een inhoudsopgave met hoofdstuk nummer en bladzijde nummers. Dan kan je de informatie makkelijk terug vinden in je werkstuk. Maak een duidelijke kaft om je werkstuk, zodat iedereen kan zien dat het werkstuk van jou is en over welk onderwerp het gaat.

# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## ALGEMENE INFORMATIE

Scheepsbouwmeester **Willem Vos** ging in 1984 op bezoek bij de burgemeester in Lelystad. Hij was al bij heel veel burgemeesters geweest. Steeds met dezelfde vraag of ze hem een plekje konden geven om een **Oost-Indiëvaarder** te bouwen. Een Oost-Indiëvaarder is een VOC-schip uit de 17<sup>e</sup> eeuw dat door de VOC naar Oost-Azië werd gestuurd om daar handel te drijven. In Lelystad kreeg hij een stukje grond. Met zes mensen begon hij aan de bouw van de **Batavia**, een beroemd schip uit 1628 dat gebruikt werd om spullen te vervoeren van Nederland naar Azië, en terug.



Scheepsbouwmeester Willem Vos wilde zo graag de Batavia nabouwen omdat 'het een schip met een treurig verhaal' is, waarop de grootste scheepsramp uit de vaderlandse geschiedenis heeft plaatsgevonden. Na tien jaar bouwen, in 1995, is de Batavia af. Van het nabouwen hebben Willem Vos en zijn mensen veel geleerd en ontdekt over historische scheepsbouw. In 1995 is er begonnen met een tweede schip **De 7 Provinciën**. Dit is een oorlogsschip uit 1665, waarop **Admiraal Michiel de Ruyter** vele zeeslagen heeft gevoerd.

De Batavia en De 7 Provinciën zijn schepen die gebouwd zijn in de **Gouden Eeuw**. Dat is een tijd waarin Nederland erg goed was in schepen bouwen. Als je op de Bataviawerf in Lelystad loopt, ga je een beetje terug in de tijd. De schepen en de werkplaatsen zijn er net als in de Gouden Eeuw. Op de werf werken **leermeesters** die

Op de Bataviawerf kunnen reïntegranten het vak van scheepstimmerman, werkplaatsassistent of beeldsnijder leren.



werken aan de bouw van De 7 Provinciën en het onderhoud aan de Batavia. Verder werkt er een beeldsnijder en een smid. De bouwploeg wordt ondersteund door **vrijwilligers** en reïntegranten. **Reïntegranten** kunnen mensen zijn die een tijdje geen werk hebben, omdat ze onverwacht ontslagen zijn of dat ze niet goed kunnen samenwerken. Deze mensen krijgen van de Gemeente Lelystad de mogelijkheid om op de Bataviawerf het proces van werken opnieuw te leren. Zo leren ze bijvoorbeeld op tijd te komen, opdrachten te maken en met elkaar samenwerken.

# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## DE BATAVIA

In het jaar 1628 vertrok in oktober vanaf Texel een vloot van zeven VOC-schepen naar Oost-Indië. Een van die schepen is de net nieuwgebouwde Batavia, genoemd naar de hoofdstad van Java. De Batavia is een retourschip. Dat betekent dat het schip heen en weer vaart tussen Nederland en Azië om mensen en goederen te brengen en te halen.



Het VOC-schip Batavia

De route van de Batavia naar Oost - Indië

De schipper van de Batavia, nu noemen we dat kapitein, is Adriaen Jacobsz. De Commandeur heet Francisco Pelsaert. Hij staat nog boven de schipper, en geeft de bevelen aan de bemanningsleden. Op de eerste reis van de Batavia zijn er veel stenen en hout aan boord om in Oost - Indië forten en huizen mee te bouwen. Een fort is een militair gebouw dat is ingericht om een groep militairen te herbergen en zich te verdedigen tegen vijandelijke aanvallen. Voor de terugreis is gepland het schip boordevol specerijen (kruiden) te laden.

Om de spullen in Oost-Indië te kunnen betalen neemt het schip kisten vol met geld en juwelen mee. In het ruim ligt zoveel mogelijk eten en drinken: tonnen met water, bier en wijn. Varkens die zo lang mogelijk in leven worden gehouden, scheepsbeschuit en bonen om de honger te stillen. Van die voorraad moesten meer dan 300 bemanningsleden minstens een half jaar leven, pas dan zullen ze bij Kaap de Goede Hoop zijn om weer aan land te gaan. De VOC heeft daar een verversingsstation bebouwd met boerderijen, vee en moestuinen vol groenten.

# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## DE STRANDING VAN DE BATAVIA

Binnen een week verwacht Commandeur Pelsaert aan land te gaan in Oost - Indië. Een paar weken eerder zijn ze tijdens een storm de andere schepen kwijt geraakt. Alleen vaart de Batavia nu richting **Australië**.

Pelseart is ziek en ligt in zijn kooi. De kajuit is de verblijfplaats voor officieren, matrozen of burgerlijke opvarenden van een schip of boot. Een kajuit noemt men ook in scheeps- en zeevaartterm, de "hut" of als ze gaan slapen, in de "kooi" kruipen. Schipper Jacobsz heeft wacht.

Opeens hoort schipper Jacobsz een vreselijke dreun, het schip ramt de rotsen. Pelsaert is woedend op de schipper omdat deze niet goed heeft opgelet. Dan gaat het stormen en regenen en het schip versplintert. Planken breken af en Pelsaert besluit dat zoveel mogelijk mensen met hun spullen van boord moeten, want de Batavia gaat zinken. Met sloepen wordt de bemanning naar twee eilanden in de buurt gebracht.



Pelsaert besloot met enige officieren op zoek te gaan naar drinkwater met de grote sloep in de stad Batavia op Java. Java heet tegenwoordig Jakarta en ligt in Indonesië.

Onder leiding van onderkoopman Corneliszoon breekt muiterij (opstand) uit. De scheepsbemanning denk dat Pelsaert hen in de steek heeft gelaten. Omdat er te weinig eten en drinken is voor de meer dan 300 overlevenden, heeft Corneliszoon veel mensen op een vreselijke manier laten vermoorden. Een groepje soldaten, onder leiding van soldaat Wiebe Hayes, wisten zich te verzetten en trokken zich terug op een dichtbij gelegen eiland. Bij de terugkeer van Commandeur Pelsaert, met steun van de soldaten van Wiebe Hayes, lukte het om onderkoopman Corneliszoon en zijn muiters te pakken. De meeste muiters zijn daarna allemaal opgehangen.

# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## DE 7 PROVINCIEËN

In de strenge winter van 1664 wordt er op de scheepswerf van Rotterdam gebouwd aan een nieuw oorlogsschip: De 7 Provinciën. Dit vlaggenschip is het grootste schip van de vloot. Dit schip moet straks meehelpen om Nederland op zee te verdedigen. Nederland is in die tijd een rijke republiek met zeven Provincies. Het geld wordt voornamelijk verdiend met handeldrijven: met het halen en brengen van goederen van het ene land naar het andere.

De Nederlandse zeevloot is wereldberoemd en groter dan die van Frankrijk en Engeland bij elkaar. Dat maakt die grotere landen jaloers en er wordt regelmatig op zee gevochten door de Engelsen. Raadspensionaris Johan de Witt moet ervoor zorgen dat het rijke Nederland rijk blijft. Een belangrijke voorwaarde hiervoor was dat de handelsroutes op zee veilig zijn. Er mag niet teveel gevochten worden want bij iedere zeeslag zinken en verbranden er schepen, sneuvelen er veel mensen en gaat kostbare lading verloren.



10 juni 1666. De vooravond van de Vierdaagse Zeeslag. Aan boord van het oorlogsschip van Michiel de Ruyter, De 7 Provinciën (rechts op de afbeelding) komt de krijgsraad bijeen. Dat is te zien aan de witte vlag achterop dit schip.

Schilderij is van Willem van de Velde de Oudere

Er wordt in 1664 door de Staten-Generaal besloten dat de Nederlandse oorlogsvloot groter en sterker moet worden. Binnen een jaar worden er 18 oude schepen opgeknapt en 24 nieuwe gebouwd. Bovendien zullen er schepen van de VOC worden gehuurd om mee te vechten.

Op de scheepswerven wordt keihard gewerkt. De 7 Provinciën is in 9 maanden klaar.. Er moeten alleen nog 80 kanonnen en een bemanning van 400 matrozen en soldaten aan boord komen. Beiden zijn wel moeilijk te krijgen omdat de republiek al sinds een half jaar oorlog voert met Engeland. Een opperbevelhebber is wel snel gevonden: Admiraal Michiel de Ruyter. In 1666 won hij met dit vlaggenschip de Vierdaagse Zeeslag tegen de Engelsen. Dit schip heeft heel wat Engelse schepen bestookt en lek geschoten. Het is in zijn bestaan wel eens beschadigd geraakt maar nooit gezonken. Na 30 jaar is het in 1694 voor de sloop verkocht.

# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## DE GOUDEN EEUW EN DE VOC

450 jaar geleden bestond Nederland eigenlijk nog niet. Het was onderdeel van een groot Spaans rijk. Er was veel ruzie tussen katholieken en protestanten over het geloof en er was ruzie over het betalen van belasting. In 1556 kwamen de Nederlanders in opstand en riepen zichzelf uit tot de 'Republiek der Nederlanden'.

## DE GOUDEN EEUW

Halverwege de 17<sup>e</sup> eeuw woonden er in de Republiek 2 miljoen mensen. In de steden was veel werk omdat daar de havens waren. Er moesten schepen en zeilen worden gemaakt. Maar ook bevoorrading zoals kleding, bekers, messen en hutkoffers. Met de schepen kon men handel drijven met andere landen. Omdat er nog geen verharde wegen waren, reisden de meeste mensen over het water. De Nederlandse waterwegen waren toen net zo belangrijk als nu snelwegen, spoorwegen en luchtwegen. Het ging met dit nieuwe land direct al heel goed! Door die handel overal vandaan te halen was intensieve scheepvaart nodig. Overal werd geld verdiend en veel Nederlanders werden heel rijk.

Amsterdam werd de grootste haven van Europa en vanuit alle landen op de wereld werden er producten aangevoerd. Dat resulteerde in pakhuizen vol met graan, hout, huiden, wol, vis en textiel. Die ladingen werden opgeslagen in de pakhuizen aan de Amsterdamse grachten. Van daaruit werden ze aan nieuwe eigenaren met flink veel winst verkocht. De grondstoffen werden ook vaak in de Nederlandse havensteden verwerkt. Er kwamen bedrijven die rietsuiker zuiverden en leer looiden van dierenhuiden. Van ruwe wol werden weer dure stoffen gemaakt. Nederland werd het rijkste en machtigste land van Europa rond 1600 gedurende een eeuw: De Gouden Eeuw.

**Schilder:**

Gerrit Berckheyde,

**Naam:**

*De bocht in de Herengracht  
vanaf de brug in de  
Leidsestraat (1672).*

**Bron:**

Dit schilderij is te zien in  
het Rijksmuseum van

# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## DE GOUDEN EEUW EN DE VOC

### HANDEL

Uit Indië kwamen specerijen: kruidnagel, peper, foelie, kaneel en noedmuskaat. Deze kruiden werden gebruikt om voedsel langer houdbaar te maken en meer smaak te geven. Iedereen wilde de specerijen hebben en er werd veel geld mee verdiend. Toen het de Nederlanders eenmaal gelukt was om een vaste route naar Zuid-Oost Azië te vinden, bouwden ze er handelsposten, zoals in Batavia op Java. Later deden ze dat ook in Perzie en Japan.



### SAMENWERKING



Prins Maurits

Uit Amsterdam, Rotterdam, Hoorn en Middelburg vertrokken vloten van soms wel acht tegelijk. Met de winst van de ene reis betaalden de koopmannen de volgende. Toch ging het niet lang goed. De Nederlandse koopmannen werden elkaars concurrenten. Er kwamen steeds meer specerijen naar Nederland. Zoveel, dat de koopmannen ze hier niet meer konden verkopen. Het bestuur van de republiek, de Staten-Generaal, maakte zich hier erg zorgen over. Prins Maurits, stadhouder in Nederland, en Johan van Oldebarneveldt, raadspensionaris, brachten de kooplieden bij elkaar. Zij zorgden ervoor dat alle kleine ondernemingen (compagnieën) gingen samenwerken in een groot bedrijf: de Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC).

De samenwerking werd een succes. Na een paar jaar was de VOC het grootste bedrijf van de wereld. In 1730 werkten er meer dan 30.000 mensen.

### DE VOC

De VOC heeft bestaan van 1602 tot 1798. In die tijd zijn er bijna 1500 nieuwe VOC-schepen gebouwd. In de eerste 100 jaar van haar bestaan heeft de VOC het meeste geld verdient. Daarom werd deze tijd ook de Gouden Eeuw genoemd. Daarna kreeg de VOC concurrentie van ander landen zoals Engeland. De kooplieden die steeds rijker werden gaven het geld dat ze verdiend hadden in Nederland uit. Ambachtslieden, kruideniers en kleermakers hadden het vreselijk druk. De kooplieden lieten aan de Amsterdamse grachten de mooiste huizen bouwen. Ze gaven ook vaak de opdracht om schilderijen te maken van henzelf als belangrijkste persoon en van hun schepen, hun zeeslagen en ontdekkingsreizen.

# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## EEN 17E EEUWSE SCHEEPSWERF

### EEN SCHIP OP STAPEL

De Batavia en De 7 Provinciën zijn schepen die gebouwd zijn in de Gouden Eeuw. Dat is een tijd waarin Nederland uitblonk in schepen bouwen.



Rechte bomen en kromme planken. Het hout voor de schepen in de zeventiende eeuw kwam uit de bossen in Duitsland, Noorwegen en de Oost-zeelanden. Maar hoe werden die lange rechte planken nu krom? Dat was het werk van de 'brandploeg'. Met heet water en vuur werden de planken krom gebrand. Het buigen van een plank duurde wel vijf uur: en op de Bataviawerf gaat het nog net zo!

### PAARDEN

Het is oktober 1660 en op de Rotterdamse werf staan twee schepen op stapel (in aanbouw). Een Oost-Indiëvaarder en een oorlogsschip. Ze staan allebei op een helling op het droge. Timmerlui leggen de bodem van het oorlogsschip. Van de Oost-Indiëvaarder is de romp bijna af. De romp is het lichaam van het schip. Het is een bouwsel van ontelbaar veel planken en balken.

Overall op het terrein zijn werkplaatsen. Ook zijn er magazijnen waar het bouw materiaal ligt. Zo is er een onderwater magazijn: het balkengat. Hierin drijven boomstammen. In de houtzaagmolen worden ze tot planken gezaagd.

Aan de rechterkant van de werf is de lijnbaan. Dat is een smal gebouw van vijfhonderd meter lang, waar touw wordt gemaakt. Ook in de smederij wordt hard gewerkt. Hier wordt al het hang- en sluitwerk gemaakt voor de schepen, maar ook spijkers. Vroeger noemden men spijkers ook wel nagels.

De werkpaarden staan op stal. Zij zijn er om zware balken en stammen te verslepen.



# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

EEN 17E EEUWSE SCHEEPSWERF

## ALLES MET DE HAND

Op een grote scheepswerf werken meer dan duizend mensen, want er wordt altijd wel een nieuw schip gebouwd. Ook zijn er schepen die gerepareerd moeten worden. Bijvoorbeeld omdat ze tijdens een zeeslag beschadigd zijn. De houtkappers, zagers en timmermannen hebben zwaar werk. 's Zomers als het lang licht is, werken ze wel veertien uur per dag. Elektrische machines zoals motorzagen en boormachines, zijn er niet. Alles gebeurt op eigen kracht en met de hand. De bouw staat onder leiding van de scheepsbouwmeester. Maar er is ook een meester-zeilmaker, een meester blokkenmaker en een meester-smid.



## DRIE BOOMSTAMMEN LANG



De bouw van elk schip begint met het leggen van de kiel. Dat is een balk die bijna net zo lang is als het schip zelf. Meestal wordt de kiel van drie boomstammen gemaakt. Het is de scheepsbouwmeester die beslist welke stammen hiervoor geschikt zijn. Want de kiel is een van de belangrijkste onderdelen van het schip.

## EEN DIKKE HUID

Om schepen te bouwen, heb je goed gereedschap nodig. Op de Rotterdamse werf zijn allerlei soorten zagen. Zoals hand-, raam- en kraanzagen. Sommige worden door twee mannen tegelijk bediend. Er zijn ook allerlei bijlen voor het hakwerk. En heel eenvoudige hijskranen. Echt niet zulke technische als er nu gebruikt worden! Het leggen van de bodem van het schip duurt maanden lang. Net als de bouw van het geraamte en het timmeren van de dekken en de huidplanken. De buitenste laag van een schip heet de huid. In de 17e eeuw kregen schepen een dubbeldikke huid van eikenhout. Want de schepen moesten kunnen varen in woeste stormen. En ze moesten tegen een stootje kunnen!



# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## EEN 17E EEUWSE SCHEEPSWERF

### DRIE VERDIEPINGEN

Oost-Indiëvaarders en oorlogsschepen hebben meestal drie dekken: een koebrug, een overloopdek en een verdek. Net als de Batavia en De 7 Provinciën. Dekken zijn verdiepingen. Ze lopen over de hele lengte van het schip en geven het schip stevigheid. Bovenop het schip zijn nog meer dekken. Zoals het bakdek, het kampanjedek en het halfdek.

### TEWATERLATING

Het is februari 1661

Hoezee! De dekken in de romp van de Oost-Indiëvaarder zijn klaar. Tijd om het schip te water te laten. Daarna zal het worden afgebouwd. De tewaterlating is een bijzondere gebeurtenis. En spannend! Probeer maar eens een gevaarte van 500 ton (500.000 kilo) van een helling af te laten glijden.

Voor het bouwen van een zeventiende-eeuws schip heb je nodig:

- hout
- ijzer (voor nagels en bouten)
- hennep (om touw te maken voor het tuig)
- vlas (om stof te weven voor de zeilen)

### MASTEN EN EEN VLAGGENSTOK

Ook in de werkplaatsen wordt hard gewerkt. Zeilmakers naaien zeilen. Tuigers zorgen voor touw en kabels. En in de blokkenmakerij worden blokken gemaakt. Die zijn nodig om al het touw op het schip met elkaar te verbinden.

Een mast maken is heel nauwkeurig werk. Het gaat zo: eerst maak je een lange boomstam achthoekig. Daarna zaag je halve stammen. Je zaagt ze zo dat ze precies op de kanten van de achthoekige stam passen. Als je je vingers spreidt, zie je alle masten die nodig zijn. Je duim is de boegspriet. Dat is de lange mast voorop het schip. Je wijsvinger is de fokkenmast. Je middelvinger is de grote mast en je ringvinger heet bezaansmast. En je pink? Dat is de vlaggenstok!



# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

EEN 17E EEUWSE SCHEEPSWERF

## ECHTE PRONKSTUKKEN

Voordat het schip echt af is, moet er vreselijk veel werk gedaan worden. Er moeten hutten komen, een kajuit en er komt geschut aan boord: kogels en kanonnen! Ook als het geen oorlogsschip is. Want alle schepen die in de Gouden Eeuw verre reizen maken, zijn zwaar bewapend. Ze moeten kunnen vechten tegen piraten, die het op kostbare lading aan boord hebben gemunt.

Op oude schilderijen en tekeningen kun je zien dat de schepen in de zeventiende eeuw rijk versierd waren met beelden. Beelden van krijgers, goden en zeehelden. Het waren gewoon drijvende pronkstukken. De bemanning wilde hiermee indruk maken op iedereen die ze onderweg tegenkwam.



### Schilder:

*Abraham Storck*

Op deze afbeelding zie je 7 wapenschilden. Deze schilden geven de zeven provinciën van Nederland aan in de 17e eeuw.

Linkerzijde van boven naar beneden: Gelderland, Zeeland, Utrecht

Rechterzijde van boven naar beneden: Holland, Friesland, Overijssel

Onderaan: Groningen

Nu telt Nederland 12 provinciën.

## BEWIJSMATERIAAL VAN VROEGER

Van een zeereis maakte de kapitein of commandeur meestal een journaal: een geschreven verslag van dag tot dag. Een soort dagboek. Commandeur Pelsaert van de Batavia deed dat ook. Het journaal heette 'De Ongeluckige Voyagie van 't Schip Batavia'. Het is bewaard gebleven. Net als de brief van predikant Bastiaensz, die hij schreef aan zijn broers in Holland. Bastiaensz was erbij toen de Batavia op de rotsen sloeg. En hij overleefde de munitie op de eilanden.

# BATAVIWERF, SCHEPEN UIT DE GOUDEN EEUW

## EEN 17E EEUWSE SCHEEPSWERF

### LEREN VAN EEN WRAK

Van de bijna 1500 schepen die de VOC liet bouwen om naar Oost-Indië te varen is er niet één bewaard gebleven. Ze zijn stuk voor stuk vergaan of afgedankt en naar de sloperij gebracht. Van de gezonken schepen zijn een paar wrakken teruggevonden. De meeste zijn vernield door duikers die naar schatten zochten. Als er tegenwoordig een wrak wordt gevonden zijn mensen zuiniger.

De bouwers van de Batavia in Lelystad hebben veel geleerd van het wrak van de Batavia. Het wrak van de Batavia werd pas in 1963 in Australië ontdekt. Er werd een stuk van het achterschip gevonden. En ook kanonnen die als voorbeeld zijn gebruikt voor de Batavia van nu.

Ook hebben de bouwers van de Batavia veel geleerd van een ander wrak: de Wasa, een schip dat bij Stockholm was gezonken. Het schip had precies dezelfde afmetingen als de oorspronkelijke Batavia, was in hetzelfde jaar gebouwd en gemaakt onder leiding van een Nederlandse scheepsbouwmeester. Van dit Zweedse wrak zijn de bouwers vooral technische details te weten gekomen.

In de zeventiende eeuw gebruikten scheepsbouwers nog geen werktekeningen, zoals nu. Er was wel een bestek: een boek waarin beschreven stond welke materialen werden ingekocht om het schip te bouwen. Maar ook dat leverde nog onvoldoende gegevens om opnieuw aan de bouw van het enorme schip te beginnen. Er is flink gezocht naar nog meer bewijsmateriaal over vroeger. Er is goed gekeken naar schilderijen uit de 17e eeuw. De schilders van toen kun je vergelijken met de fotografen van nu. Als er ergens een zeeslag was, zat de schilder in een bootje te tekenen, terwijl de kanonnen kogels afvuurden en masten doormidden braken.

### KENNIS VAN EEN SCHEEPSBOUWMEESTER

Er bestonden toen nog geen boeken, waarin je kon lezen hoe je een boot moest bouwen. Wat bouwmeesters wisten, zat in hun hoofd en in hun handen. Nicolaas Witsen en Cornelis van IJk hebben aan de bouwmeesters van toen gevraagd wat ze wisten en dat hebben ze op papier gezet. De kennis die een levenlang was gegroeid, ging nu niet meer verloren als een scheepsbouwmeester overleed. Doordat het op papier stond, konden ook anderen die kennis gebruiken.

# BATAVIAWERF LELYSTAD

## BRONNEN

- Werfkroniek nr. 1. Stichting Nederland bouwt VOC - Retourschip 1998.  
ISBN: 90-73857-10-4
- De 7 Provinciën, een nieuw schip voor Michiel de Ruyter, Uitgeverij van Wijnen  
ISBN: 90-5194-135-8
- Het VOC - retourschip "de Halve Maan", Uitgeverij Ploegsma  
ISBN: 90-216-1199-6
- Informatienummer N120. 'De Batavia Nagebouwd'.

## BEZOEK AAN DE BATAVIAWERF

De Bataviawerf in Lelystad is het gehele jaar 7 dagen per week geopend van 10.00 uur - 17.00 uur. De Bataviawerf is gesloten op 25/12 en op 01/01.

Breng een bezoek aan de Bataviawerf met je hele schoolklas en laat je rondleiden door de werkplaatsen, over de scheepswerf, De 7 Provinciën en de Batavia!

**Speciaal scholentarief:** € 4,50 per leerling t/m 17 jaar  
Bij elke 20 leerlingen is 1 begeleider gratis

De Bataviawerf accepteert betaling contant aan de kassa, per factuur of met de cultuurkaart!

Neem voor meer informatie over de mogelijkheden van een schoolbezoek op met:

Bataviawerf, Afdeling Reserveringen  
Oostvaardersdijk 01-09, 8242 PA Lelystad  
T. 0320 26 14 09  
F. 0320 26 13 60  
E. reservering@bataviawerf.nl

Wil je meer weten?

Kijk dan op:

[www.bataviawerf.nl](http://www.bataviawerf.nl)