

Op de Werf, deel 1 (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. 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 naar Lelystad en het was net of ik een echte baan had. 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 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 kaartstelsel. Het was een vriendelijke, bedaarde man, die onverstoord 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 typisch 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 ronddwalen 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.



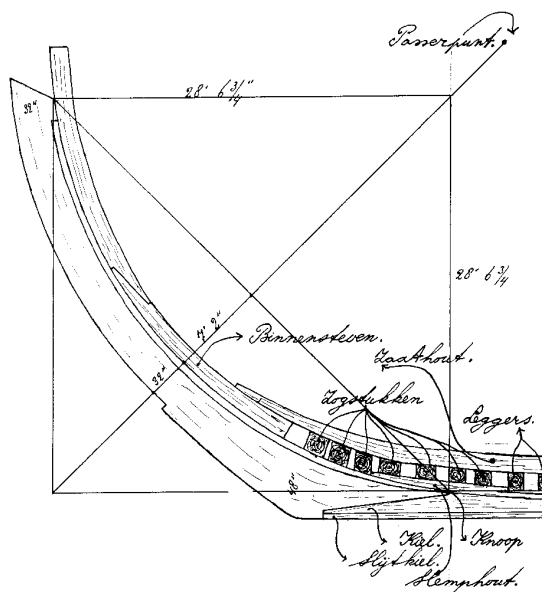
Bij de familie Grebber

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 ontquam niet aan zijn kritiek. “Je bent net zo’n zandhappertje dat zich geweldig druk gemaakt om die berg zand, die rijstebrijberg waar hij voor staat. Die wieltjes 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 leeuw over sfeer en karakter van de werf. Om de familie heen waren machtscircles, 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 anders, 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 uitstekend 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 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 scepsis. 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 moeten, 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 zoiets op te zetten.

We kregen groen licht, sloten een overeenkomst met een drukkerij uit Almere en een grafisch vormgever, Wim Hetteema, 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 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 redacteuren 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 Hetteema 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). Ons bezoek leidde tot een versteviging van het contact tussen VOC-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. Grebber 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 regelmatig 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. Grebber 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 marginaal.

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 kantoortje onder de hanenbalken was inmiddels ingeruild voor een andere plek met meer ruimte en een hoger plafond. Het hoofdstoten was voorbij. 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, kantooruimte 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, Hans 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 Hans 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 kantoor 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 Hollands Glorie-achtige 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 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 lijkbleek 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. 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 laatsten 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 ideetje 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. Dat 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 zelf op een 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 geschaapt. 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!

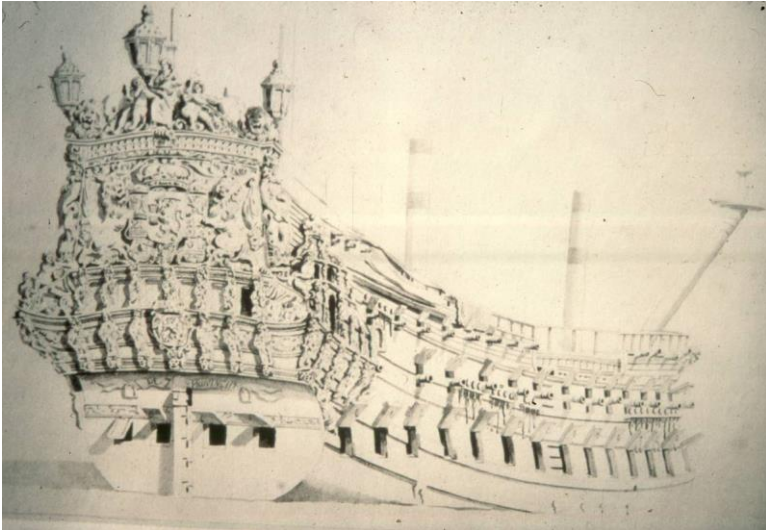
Om het schip terug naar Lelystad te kunnen brengen moest het niet al te zwaar worden geballast anders konden we de drempel van de Oranjesluizen niet passeren. Desondanks liep het eventjes vast bij Pampus, maar dat was historisch volkomen verantwoord en snel opgelost. Ruim een week na de tewaterlating 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-opleidingsschip. '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 ongelofelijk 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.

[wordt vervolgd]