

# Nieuw standaardwerk van De Vos: 'Nederlandse Fregatschepen en Barken'

*Auteur propageert meteen ook een modern 'Windschip'*

DOOR GERRIT VAN BURGELER

Maritiem publicist De Vos heeft zijn 'trilogie' over de Nederlandse grote zeilvaart in de negentiende eeuw voltooid. Na 'Nederlandse Clippers' en 'Nederlandse schoeners en Brikken' is nu ook deel drie 'Nederlandse Fregatschepen en Barken' verschenen. Met fregatschepen werden in de negentiende eeuw koopvaarders aangeduid die aan alle drie of vier masten dwars getuigd waren. Barken waren schepen met drie of meer masten waarvan de achterste mast een langsscheepse tuigage voer. De achterste mast, die bij fregatschepen kruismast heette, werd bij een bark bezaans- of barkmast genoemd.

Zoals we van hem gewend zijn beschrijft Vos niet alleen schepen, maar ook hun ontstaansgeschiedenis. Vinden we het tegenwoordig heel gewoon dat, al naar gelang de vraag, nieuwe typen schepen worden ontwikkeld en bedacht, zoals dat gebeurde bij koelschepen, containerschepen of zware ladingschepen, in vroeger eeuwen ging dat

veel meer langs lijnen van geleidelijkheid. Wat betreft de fregatschepen begon de aanpassing van bestaande schepen aan nieuwe eisen in deze contreien, de Lage Landen. Het verhaal gaat dat het de Duinkerker kapers waren die 1626 een snel type driemaster, dat overigens ook geroeid kon worden, ontwikkelden dat ze jacht of fregatjacht noemden.

*Dit wel bijzonder mooie schip is de stalen bark 'Amsterdam' die in 1892 op de werf Concordia op Oostenburg, Amsterdam, werd gebouwd voor rekening van W. A. Huygens, een van de eigenaren van dit bedrijf. Schilderij Arnold de Lange.*

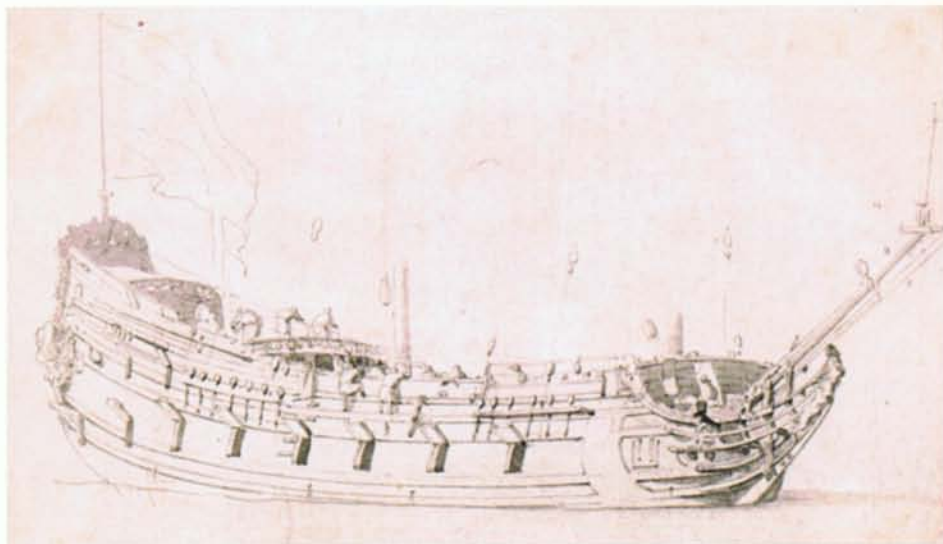


De Nederlanders zouden, nadat ze zo'n scheepje hadden buitgemaakt, het hebben opgemeten en nagebouwd. Ron de Vos komt na onderzoek in de archieven, tot een andere conclusie. Volgens hem heeft de Zeeuwse Admiraliteit al in 1601 fregatten, of zoals ze toen werden genoemde 'frigatten' laten bouwen. Hij noemt ook een aantal namen; 'Zeepost', 'Hont' en 'Hasewint'. Deze schepen waren naar verhouding langer, smaller en voor en achter minder hoog opgebouwd dan oudere scheepstypen en daardoor beter bezeild en sneller dan de bewapende vrachtaarders waarmee de Hollandse, Zeeuwse, West-Friese en Friese admiraliteiten zich aanvankelijk moesten behelpen in de strijd tegen hun Spaanse en Engelse tegenstanders. Ze waren dan ook vooral bedoeld voor de oorlog ter zee. In navolging van de Duinkerkers is er ook nog geëxperimenteerd met een scheepje dat ook geroeid kon worden, maar dat was kennelijk geen succes, want deze ontwikkeling heeft zich niet doorgezet. Steeds aangepast aan de eisen van de tijd bleven fregatten als oorlogsschip dienst doen tot het eind van de zeiltijd. Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwam de naam opnieuw in zwang, toen voor een snelle onderzeebootjager en ook vandaag vormen fregatten nog steeds een belangrijk onderdeel van de vloot.

Zeilfregatten bleken in een wat bredere en vollere vorm ook heel geschikt als vrachtaarder. Voor deze vrachtfregatten kwam de naam fregatschip in zwang.

In het begin van de twintigste eeuw, toen de Nederlandse grote zeilvaart zo goed als ter ziele was, maar de Duitse nog een nabloei doormaakte, werden deze schepen in navolging van het Duitse 'Vollschiff' hier ook wel als 'volschip' aangeduid, maar in eerdere Nederlandse publicaties werd steeds van fregatschepen gesproken.

De eerste barken werden vermeld in de jaren dertig van de negentiende eeuw. Hun voor-



Romp van een zeventiende-eeuws oorlogsfregat, getekend door Willem van de Velde.

deel was dat ze konden volstaan met een kleinere bemanning. Voor de bediening van een bezaansmast zijn minder mensen nodig dan voor een kruismast met zijn soms wel zes ra's en toch ook nog een bezaan. Om die reden werden in de jaren zeventig, toen de stoomschepen hun concurrentie deden voelen, veel fregatschepen omgetuigd tot bark, een operatie die door de zeilschepbemanningen van die tijd beslist als een degradatie werd gezien.



De bark 'Constantia & Elisabeth' werd in 1854 door J. R. Boelen & Zoon gebouwd op de werf 'De Haan' in Amsterdam.

Zoals ook in zijn eerdere standaardwerken koos De Vos voor een brede aanpak. Hij beschrijft de routes die de Nederlandse fregatschepen en barken volgden naar Oost- en naar West-Indië, de werven die ze bouwden en de compagnieën en reders en rederijen die ze uitstuurden. Verder wordt een groot aantal schepen beschreven, royaal geïllustreerd met reproducties van prenten en schilderijen, lijnen- en zeilplannen en, een specialiteit van De Vos, op de computer

samengestelde driedimensionale reconstructies van rompen. Heden en toekomst zijn vertegenwoordigd met een beschrijving van de clipper 'Stad Amsterdam' en een hoofdstuk over mogelijkheden en plannen voor de bouw van nieuwe door windenergie voortgestuwde vrachtschepen, waaronder de Ecoliner van Fairtransport Shipping.

### Het Windschip I

Zelf doet Ron de Vos ook een duit in het zakje met eigen plan voor zo'n schip, het vrachtpassagiersschip Windschip I. Dit schip

zal gebaseerd zijn op enigszins aan de huidige kennis aangepaste lijnen uit het verleden omdat, schrijft hij, 'mensen het schip gaan bouwen en niet computer- en lasergebouwde robots'. De lijnen heeft hij overgenomen van de 'Kosmopoliet III', een mediumclipper die de Dordtse scheepsbouwer Gips in 1871 van stapel liet lopen. Bijzonder aan dit schip was de vrijwel loodrechte voorsteven, een element dat in de tegenwoordige scheepsbouw als uiterst vernieuwend wordt beschouwd! De hoofdvorstuwing moet worden geleverd door een Dyna-tuig van 1751 m<sup>2</sup>, gevoerd aan drie driepootmasten, als de wind het laat afweten moet een dieselelektrische installatie kunnen bijspringen.

Het schip krijgt een klassieke uitstraling met een 'flush deck'. Een hoge verschansing zal veiligheid bieden aan passagiers en beman-

Het fregatschip 'Pieter en Paul', geschilderd door Abraham Storck. Aan de bouw van deze Oostindiëvaarder werd in 1697 op de VOC-werf in Amsterdam meegewerkt door Czaar Peter de Grote.





De 'Johanna Cornelia', geschilderd door J. Spin. Dit fregatschip werd in 1828 in Rotterdam op stapel gezet op de werf van De Jong, Kortlandt en Anthonij.

ning. Het is een tweedeksschip, waarbij het tweede dek onder andere kan worden gebruikt voor passagiers, bemanning, kombuis, zeilhok, bootsmansstore en washok. Er kan ook een plaats worden ingeruimd voor de elektrische braslieren en de zeillieren.

Halfmodel van de 'Kosmopoliet III' uit 1871 met rechte voorsteven. Foto Maritiem Museum Rotterdam.



Voordeel daarvan is dat de lieren beschut staan en het gewichtszwaartepunt lager komt te liggen.

Onder het tweede dek is er ruimte voor de lading. Om deze makkelijk in de onderste delen van het schip te krijgen, zullen in het bovendek twee ruime luikhoofden worden geconstrueerd. Een belangrijk uitgangspunt bij de uitrusting is dat de bemanning het meeste zelf moet kunnen repareren.

Het Windschip moet 57,26 m lang worden bij een breedte van 12,90m.

De holte zou 7,08 m bedragen en de diepgang 5,80 m.

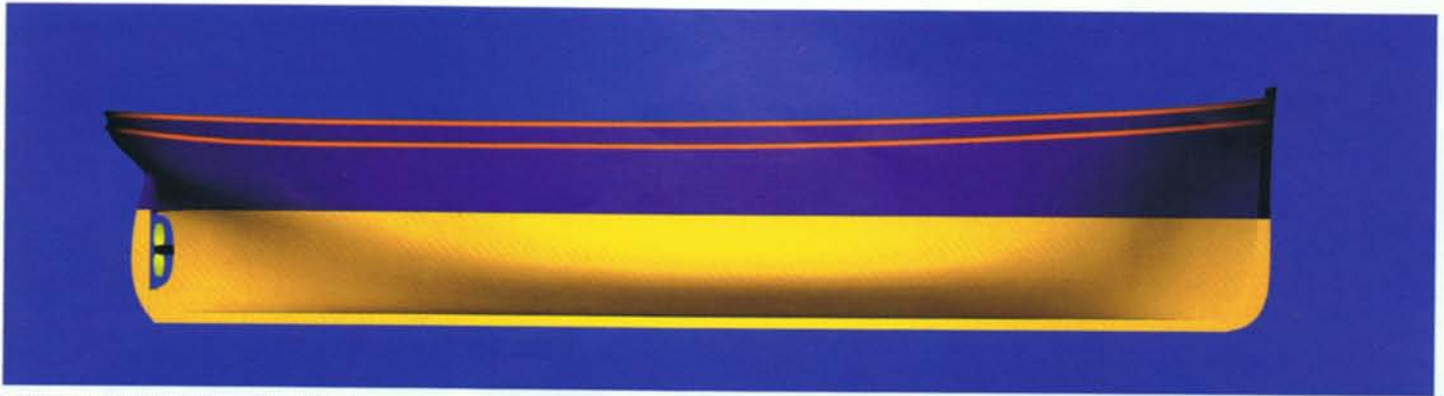
Als laadvermogen wordt 1000 ton opgegeven bij een waterverplaatsing van 2270 ton

Interessant is het idee van De Vos voor de bouw. Net als bij sommige replicaprojecten zou die onder leiding van een ontwerper en een scheepsbouwmeester moeten worden uitgevoerd door vrijwilligers, werklozen en

mensen in opleiding. Als bouw materiaal geeft hij de voorkeur aan hout of, nog liever

Digitale impressie van het door Ron de Vos ontworpen Windschip 1.





Digitaal halfmodel van het Windschip I.

hout-epoxy. Voordeel van de laatste methode is dat er veel mensen bij aan de slag kunnen, nadeel is dat alleen in een goede geventileerde loods kan worden gewerkt, terwijl normale houtbouw ook in de open lucht kan gebeuren. .

Het denkbeeld om de bouw van het Windschip net zo op te pakken als bepaalde replicaprojecten, dus in de vorm van een werkgelegenheids- en opleidingsproject, lijkt

niet onrealistisch, maar een probleem is wel dat de subsidies hiervoor een stuk moeilijker te krijgen zijn dan voor het uitbreken van de huidige crisis. Bovendien staat of valt het project met het vinden van een groepje bevlogen, gedreven en tegelijk ter zake kundige mensen, die niet alleen in staat zijn fondsen te verwerven en de bouw te realiseren, maar die ook voor de dag kunnen komen met een goed bedrijfsplan voor de

exploitatie van het schip. Mensen van het slag van Willem de Vos met zijn replica van het VOC-schip 'Batavia' of het driemanschap Van der Veen, Langelaan en Lackner, die een oude 'vorpostenboot' verbouwden tot de vrachtvarende schoenerbrik 'Tres Hombres' en die nu alles op haren en snaren zetten om een modern zeilend vrachtschip in de vaart te brengen. Om die te vinden zal nog niet meevallen.

Auteur De Vos aan de slag met een model van zijn Windschip



Fregatschepen en Barken is een wel-doortimmerd en door Uitgeverij Van Wijnen fraai en op groot formaat (25,5 x 30 cm) uitgegeven werk dat een schat aan informatie bevat. Het boek (ISBN 978-90-519-4452-5) is zijn prijs van € 89,50 beslist waard.

