



Barentsz Journaal

Nieuwsbrief van de Stichting Expeditie-schip Willem Barentsz
editie 16, juli 2016



Het water lonkt

Zomer in Friesland. De zon tovert flonkerende taferelen in het kabbelende water van de Willems haven. Althans: voor zover de zon schijnt en het water kabbelt - waar dit jaar geen garantie op is. Het weer is onbestendig, zo'n typische zwabberzomer waarin depressies als door een magneet naar onze kust lijken te worden getrokken en de wind op veel dagen gedurig doorstaat. Sneu voor degenen die hun vakantieheil in het eigen land zoeken. Prima voor de vrijwilligers die bouwen aan het Barentszschip. Grillig weer past wel bij het project en het aanschroeven van lijmtangen met zweet in de handen is ook niet je-dat. Trouwens: het schip is nu al zover volgebouwd dat er op de overloop, behalve door de geschutpoorten, nauwelijks nog zonlicht binnenvalt. Hier vormt het weer in geen enkel opzicht een hindernis in het bouwproces.



Wegering

Geen komkommertijd dus op de werf. Allerm minst, het project bruist van activiteit. Sinds de herstart van de bouw, nu alweer enkele maanden geleden, is er van buik tot boord vooruitgang geboekt. Aan de buitenzijde wordt het imponerende geraamte van spanten stapsgewijs, gang na gang, bekleed met een houten huid. De romp tussen de twee berghouten is al met huidgangen ingevuld.

In het inwendige zijn de vorderingen het meest zichtbaar. Klim de trap op bij het achterschip en je komt terecht op de overloop (het bemanningsverblijf,

ook in Barentsz' tijd). De spanten hier zijn intussen langsscheeps afgetimmerd met grenen planken – de wegering. De aanblik van deze ruimte is imposant, met de zware dekbalken, houten dekken boven en onder, en de houten boorden links en rechts. Een toonbeeld van een geweldig stuk ambacht, wat bij bezoekers niet zelden reacties van bewondering oproept.

Bewondering natuurlijk voor wat de bouwers nu maken. Maar tegelijkertijd ook, postuum, voor wat onze verre voorvaders hebben gepresteerd. En dat onder minder gunstige omstandigheden en met minder geavanceerde machines.

Uitstroken

Ziet de wegering er nu uit als een indrukwekkende, gladde wand, het aanbrenge ervan ging niet zonder slag of stoot. Het merendeel van de vrijwilligers heeft geen ervaring in scheepsbouw. Voor hen is het vaak leren door doen. Dat niet iedere spant exact in de juiste kromming, of met de juiste zweep (draaiing) is gezaagd, ligt voor de hand. Daarnaast zijn veel inhouten door uitdroging in de loop der jaren wat vervormd. Om alle spanten in een vloeiende lijn te krijgen, moesten er heel wat worden afgeschaafd of opgelapt. Het passen en in model zagen van elk vulstuk afzonderlijk was een tijdrovende,



vervelende klus. ‘Tja’, zo grapte bouwmeester De Weerd, ‘had je het direct maar goed moeten doen, nu moet je bloeden. ‘Schrle troost is dat dat opvullen iets is van alle tijden. Ook in oude scheepswrakken zie je vaak een allegaartje van vulhouten die werden gebruikt om de boord uit te stroken. Zo blijven we de authentieke bouwwijze trouw, in al z’n facetten! Over bloeden gesproken: handicap voor de bouwers is de evolutie van de *homo erectus*, de rechttopgaande mens in de loop der eeuwen. De hoogte van de overloop met amper 1 meter 60 is voor

”

had je het direct maar goed moeten doen, nu moet je bloeden.

de mens van nu eigenlijk te krap om zich normaal te kunnen bewegen. Het heeft bij deze en gene al geleid tot builen en zelfs tot bebloede koppen. Regelmatig hoor je tijdens het werk een bonk als iemand met hoofd of helm tegen een dekbalk botst. Gepaard met een verwensing als: Da’s de achtste vandaag. De meeste werkers nemen nu uit voorzorg bij het betreden van het schip haast automatisch een gebogen houding aan, alsof ze speuren naar een of andere verborgen Pokémon. En om alvast te wennen aan de levensstandaard straks, tijdens de lange reis naar Nova Zembla.

Arken en deutelen

Bezoekers wijzen vaak op de stalen bouten en fretten. Ook authentiek? Zeker niet, het betreft alleen een provisorische bevestiging. De binnenbetimmering, spanten en huidplanken worden

uiteindelijk met elkaar verbonden door lange eikenhouten pennen. In totaal een kleine vierduizend die door de vrijwilligers zelf worden gemaakt, stuk voor stuk. De pennen worden op ingenieuze wijze, net als in Barentsz’ tijd, aan de binnenzijde met een wig (in oude scheepsterminologie *ark*) en aan de buitenzijde met een keg (*deutel*) vastgezet. Het zetten van pennen heette vroeger *arken en deutelen*. Zo ontstaat een ‘muurvaste’ constructie. Vrijwel dagelijks kun je van de straatkant bouwers bezig zien met het boren van gaten in de huidplanken, en het vastslaan en deutelen van de pennen.

Knieën uit Drenthe

Rondom het achterschip liggen verspreid V-vormige bonken hout waaruit de knieën worden gehaald. Die knieën zorgen voor een stevige verbinding tussen de dekbalken en de romp van het schip. Vanwege de sterkte moet een knie uit één stuk zijn, ook moet de specifieke kromming al in het hout

zitten. Daarom is het materiaal vaak alleen te vinden in takvorken of in boomkruinen, onderdelen die veelal bij de kap sneuvelen omdat houtvesters alleen geïnteresseerd zijn in rechte delen. Enkele van de knieën voor het Barentszschip komen van dichtbij-huis. Staatsbosbeheer seinde bouwmeester De Weerd in dat er in het Drents-Friese Wold eiken werden gekapt waaruit hij materiaal voor knieën mocht uitzoeken. Gewapend met tekeningen en mallen toog hij naar houtbedrijf Annehiel in Hoogersmilde om het hout te selecteren. De medewerkers van het bedrijf werden vooraf geïnstrueerd hoe ze de bomen behoedzaam moesten zagen om de kwetsbare delen te sparen. RTV-Drenthe besteedde er zelfs aandacht aan. Voor De Weerd en zijn



medewerkers is het puzzelen om zo veel mogelijk knieën uit een plak te halen, waarbij ze rekening moeten houden met zowel de vorm van de knie als de nerf van het hout. Daarna is het een kwestie van uitzagen en ter plekke inpassen. Iedere knie wordt aan de bovenzijde voor een deel ingelaten in een dekbalk en moet verder naadloos aansluiten aan de romp. Kwestie van meerdere malen zo’n kolos optillen, passen, schaven, tillen, passen.... Elke dekbalk krijgt aan de boordzijden een linker- en een rechterknie. Dat keer twee dekken en tweeëntwintig balken. Pfff....



Blik vooruit

De bouw bevindt zich in een eindfase, althans van wat er mogelijk is op 'het droge' aan de Willemskade. Stilaan wordt gespeculeerd over de tewaterlating, misschien in het tweede halfjaar van 2017. Ergens in de haven wordt het schip daarna afgebouwd. Een optie is 't Dok, vlak achter treinstation Harlingen Haven en vlakbij de werf en het bezoekerscentrum. Voor het zover is, moet het schip waterdicht worden gemaakt. Bij het aanbrengen van de huidgangen wordt hier al rekening mee gehouden. Natuurlijk moeten de huidplanken zo goed mogelijk aansluiten, maar toch niet al te strak. Hout dat nat wordt, zet uit. Als de planken te stijf worden opgesloten, bestaat het risico dat de zaak uiteenbarst. Om de werking op te vangen, wordt tussen de huidgangen nu al een naad gelaten, soms zelfs van variabele breedte. Deze wordt straks opgevuld. Dat opvullen, breeuwen, gaat in principe net als vroeger. Toen werd er in de kieren hennep en teer geklopt. Dat laatste mag niet meer vanwege milieuvoorschriften. Bouwmeester De Weerdt is driftig op zoek naar een alternatief in de vorm van eigentijdse kitten. Kit die duurzaam is, overschilderbaar, hecht op een vette ondergrond (het hout is in lijnolie gesopt), en voldoende flexibel om krimpen en uitzetten op te vangen. Om na te gaan hoe verschillende soorten kit zich in de loop der tijd en onder wisselende omstandigheden gedragen, heeft De Weerdt afgelopen winter met wat plankjes proefopstellingen gemaakt. Regelmatig checkt hij hoe zijn 'maaksels' erbij staan. Aan de hand hiervan besluit hij met wat voor breeuwsel de naden van de Barentsz straks worden volgestopt.



Bijzonder, nog bijzonderder

Het is in deze kolommen al vaker be-toogd: Het Barentszproject is een bijzonder project. Bijzonder door het iconische schip dat wordt gebouwd. Door de oud-Hollandse bouwwijze die hierbij wordt gevolgd. Door de verhalen rond de heldhaftige overwintering op Nova Zembla - die van de gevechten met hongerige ijsberen doen het altijd goed bij met name (school)kinderen. Maar vooral doordat zo'n prachtig product wordt gemaakt door uitsluitend vrijwilligers - onbezoldigd - met in feite een minimum aan middelen. De inzet, de bevoegenheid van al die vrijwilligers: bouwers en medewerkers van het bezoekerscentrum, waarvan velen al stevig op leeftijd, vormt de ruggengraat van het project. Dat maakt het nog bijzonderder. Of, zoals een nieuwbakken rondleider het uitdrukte: 'Je kunt merken dat het een project is met een ziel'. Nu er steeds meer te zien is, het karkas echt een schip wordt, neemt ook de

belangstelling merkbaar toe. En de bewondering. Veel bezoekers raken diep onder de indruk van de immense houten constructie waarvan veel met handen is gemaakt. Van de duizenden pennen waarmee onderdelen worden verankerd. Een bewondering die trouwens later in het bezoekerscentrum een vervolg krijgt als ze bij het model staan en hun wordt verteld dat de minuscule puntjes in de huidgangen óók echte houten pennetjes zijn. Het werk van Koos Westra, ook een vrijwilliger. 'Cool, gaaf, a great exhibit, interesting, wat een passie, een donderend succes!', het zijn maar enkele van de kreten waarmee ze hun waardering uiten.



Je kunt merken dat het een project is met een ziel.

Toch nog even dit: het project moet het hebben van subsidies, giften, donaties. De ondersteuning van velen, in geld of in natura, gecombineerd met het inzetten van vrijwilligers, hebben het door de zware economische tegenwinden geloodst. Het Barentszschip nadert steeds meer het doel waarvoor het is gemaakt: varen! Wat moet het een sensatie zijn om de driemaster onder volle zeilen door het water van de Waddenzee te zien schuimen. Voor het zover is, zijn er nog wat kostbare investeringen nodig: masten, rondhouten, zeilen, blokken. We hopen dat veel mensen bereid zijn om ook de finale, de afbouw van het schip, mogelijk te maken. Help de nieuwe Barentsz het zeegat uit... En: het bezoekerscentrum heeft behoefte aan enkele enthousiaste mensen, die rondleidingen willen verzorgen. Belangstelling? Neem contact op.



Knal, knie, bom

Naast de bouw van het schip waren er de afgelopen maanden verschillende activiteiten die belangstellenden naar de werf trokken.



Knal

Met drie knetterende knallen werd op zaterdagmiddag 9 april het eerste scheepskanon ingeluid. Het kanon was een cadeau van metaalbewerkingsbedrijf Mannen van Staal in Leeuwarden en werd die middag door Lize en Theunis Bakker van de firma onthuld én beproefd. Dat leverde een daverend spektakel op, bijgewoond door tientallen bezoekers, met hun vingers in de oren.

Het Barentsz-schip was geen oorlogsschip. Omdat het rond de zestiende eeuw allesbehalve veilig was op zee, werden echter ook handels- en expeditie-schepen uitgerust met geschut. De herbouw van de Barentsz



ijzer gegoten. Directeur Theunis Bakker en zijn mannen bedachten een eigen, eigentijdse methode, gebruikmakend van moderne (computer-)technieken. Het kanon werd gemaakt door het assembleren van stalen pijpen die vervolgens naar een voorbeeld van een kanon uit het eind van de zestiende eeuw werden afgedraaid. Het resultaat is verbluffend. Bakker was er zelf zo enthousiast over dat hij voorstelde nog een tweede kanon te fabriceren. 'Ach, ik

weet nu hoe het moet, en de machines heb ik toch al geprogrammeerd', zo verklaarde hij. De overige acht kanonnen krijgen een functie als decorstukken en worden niet uit ijzer gemaakt. Waar-

van wel is nu nog onbekend. De eerste 'echte' is in ieder geval helemaal schietklaar, zoals op 9 april wel is gebleken. Laat de vijand maar komen.

Knie

Hij is nog geen jaar oud en zijn wereldje is nog heel klein. Van het fenomeen Willem Barentsz heeft hij geen flauw benul. Toch wordt zijn naam – Stan Valk – binnenkort in krachtige letters gegraveerd in een knie van het Barentszschip. Wat een vooruitzicht: zo lang het schip blijft varen, draagt het zijn naam mee over wijde zeeën en naar verre landen.

Stan Valk was ongetwijfeld de jongste van de 'knie-eigenaren' die zaterdagmiddag 21 mei aanwezig waren op de werf in Harlingen. Voor het supporters-event waren mensen uitgenodigd die vorig jaar deelnamen aan de *crowdfundingsactie* 'Jouw knie naar Nova Zembla'. Er was voor deze speciale gasten in de loods naast de Barentzwerf een gevarieerd programma. Potvis Syl zag toe hoe voorzitter Paul Meijeraan een welkomstwoord sprak, Karel Jan Elsdijk een deel van het Barentszverhaal voordroeg, en Era en Henk Roodbergen (ook vrijwilligers) voor een muzikaal entertainment zorgden met toepasselijke liederen, deels door henzelf geschreven. Tussendoor konden de bezoekers zich uitleven in oud-Hollandse spelen. En, waar het met name om ging: zich laten informeren over alles rondom knieën. Vrijwilligers van de bouw ploeg demonstreerden hoe deze zo belangrij-



krijgt dat ook. Het schip wordt voorzien van tien kanonnen op rolpaarden die op de overloop worden opgesteld. Mannen van Staal, gespecialiseerd in allerlei vormen van metaalconstructie en -bewerking, bood als sponsoring aan alvast één kanon te maken. Voor het bedrijf een hele uitdaging. Vroeger werden de kanonnen als een geheel uit



ke onderdelen worden gezaagd uit ruwe boomstukken en na tal van bewerkingen in het schip worden verankerd. Maar ook hoe de namen van de kopers in 'hun' knie worden vereeuwigd. Die van Stan Valk komt binnenkort, als zijn



knies gebruiksklaar is. Luciano Maaij van Diemen, met vier jaar ook een jonkie, stopte zijn vingers in de oren toen de frees van vrijwilliger Jan Steenbeek zijn naam in een knie graveerde. Deze ligt in het ruim te wachten om definitief te worden gemonteerd. Stan, Luciano Maaij en vele anderen hebben de bouw van het schip een flinke stap vooruit geholpen. Richting tewaterlating. Waar ze ongetwijfeld ook bij zullen zijn.

Bom

In de schaduw van het 'grootse' Barentschip verrees enkele weken geleden

een opvallend vaartuigje. In het kader van hun maatschappelijke stage knutselden Mark Wiggers, Homme-Jan Dijkstra en Mike de Wijne, tweedeklassers van de Maritieme Academie, er met hulp van bouwers van de Barentsz de eerste 'Harnser Bom' in elkaar. Niet van hout, maar van piepschuim. Opzet was de jongens te laten ervaren hoe je met eigentijds materiaal binnen een week een (zeewaardige) boot kunt bouwen. De bomschuit, in de volksmond kortweg ook wel 'bom' genoemd, was een wat plomp ogend, 'hoekig' scheepje dat vroeger onder meer werd gebruikt door vissers aan de Noord- en Zuid-Hollandse kust. Door z'n specifieke bouw konden bomschuiten gemakkelijk op het vlakke strand lopen. In Harlingen was de bomschuit onbekend, dit werd dus met ere de eerste Harlinger

Bom. Voor de drie leerlingen een bijzondere ervaring. Die nog veel meer reliëf kreeg tijdens de doop en proefvaart op woensdagavond 15 juni. Talloze kijkers waren naar de haven gekomen voor de tewaterlating. Wethouder Maria le Roy besprenkelde het vaartuig met champagne, journalisten interviewden de trotse bouwers en Piet Paulusma vlocht er zijn bekende weerpraatje omheen. Onder tromgeroffel van slagwerkgroep Cadence en applaus van het publiek gleed 't Maatje (zoals het scheepje was genoemd) daarna de helling af en de Willemshaven in voor zijn maidenrip.



Voor aankondiging

Het is de bedoeling om in het najaar een middag voor supporters en een borrel voor sponsors te organiseren. Betrokkenen ontvangen over enkele weken een uitnodiging.

Het Barentsz Journaal is een uitgave van de Stichting Expeditiechip Willem Barentsz en verschijnt minimaal drie keer per jaar.

Redactie

Jan de Jager
Tiedo de Boer

Eindredactie en vormgeving

Jan de Jager

Fotografie

Jan de Jager (tenzij anders vermeld)

Correspondentieadres

De Leeuwerik 4
8862 LA HARLINGEN
Telefoon: (0517) 416 051 /
06-48129591

Voor reacties, adreswijzigingen, aanmeldingen en dergelijke:
info@dewillembarentsz.nl

Het Barentsz-project op internet

www.dewillembarentsz.nl.
Hier kunt u zich ook aanmelden als vriend of als vrijwilliger.

VriendenvandeWillemBarentsz

© Voor het overnemen van artikelen en foto's is toestemming nodig van de redactie.

ANBI erkende stichting
KvK Leeuwarden: 123.456.78

Sponsors (in geld en/of natura)

ABL Boomverzorging & Transport, Ede
ANWB, Den Haag
Arriva, Heerenveen
Bodewes Shipyard, Harlingen
Bouwbedrijf van der Zee, Harlingen
Chipmunk Consultancy, Veessen
Cygnea, Schoonhoven
De Groot en de Boer B.V., Harlingen
Dick Bijlsma
ERIKS bv
Exploitatiemaatschappij De Ried bv, Harlingen
Frisia Zout, Harlingen
Gamma, Harlingen
Garage Cats, Witmarsum
Gemeente Harlingen
Grafisch Centrum Harlingen
Grand-Café-Restaurant Zeezicht, Terschelling
Gravin van Bylandt Stichting, Den Haag
Harlingenboeit.nl
Harlinger aardewerk- en tegelfabriek
Harlinger Overslag- en Veembedrijf (HOV)
H&M Houtbewerkingsmachines, Sneek
Herensociëteit Zeeburg, Harlingen
Herman Horselenberg, restaurator antieke uurwerken
Heymans Utiliteit, Drachten
Hotel-Restaurant Zeezicht, Harlingen
Houtcompagnie Almenum bv, Harlingen
Houthandel De Kleine, Heteren
Houtzagerij & Houthandel De Zeewering, Zurich
Jansma Wegen en Milieu, Drachten
Je Maintiendrai Fonds, Leeuwarden
Jilderts Holding, Harlingen

Joachim de Ruijter Fotografie, Harlingen
Kamphuis Hoogwerkers B.V., Zutphen
Kieftenburg Boomsma B.V., Pingjum
KTF kraanverhuur, Harlingen
Kuipers Woudsend B.V.
Kunstenaarsassociëteit 'Het Zilt', Harlingen
Langhout hefrucks, Franeker
Lions Club Tsjerk Hiddes, Harlingen
Makelaardij Stegenga, Harlingen
Mannen van Staal, Leeuwarden
MDC Oosterbierum
Metabo Nederland bv, Breukelen
Nesta Shipping, Harlingen
Oosterhof Holman, Harlingen
Provincie Fryslân
Rabobank NW Friesland
Sail-Point webmagazine voor klassieke scheepvaart
Smeding, groente en fruit
Staatsbosbeheer, Driebergen
Stichting Vakantieverblijven
Ten Bulte Rondhout, Winterswijk
Terp 10 Communicatie, Oosterbierum
Tuyl Kars/stichting
Van den Herik Bouw, Sliedrecht
Van Smeden IJzerwaren, Harlingen
Ventura Systems bv, Bolsward
Vermilion Energy, Harlingen
Visser A.T.R b.v., Harlingen
Visser Special Metal Products, Harlingen
Vrienden van Jan Vijver, Harlingen
Wateler ATB bv, Minnertsgra
Windpowercentre bv, Harlingen