Barentsz Journaal

Stichting Expeditieschip Willem Barentsz
Editie 20, december 2017

In deze editie

+ opmaat voor de tewaterlating
+ reconstructie van het Barentszschip
+ topjaar met veel hoogtepunten
+ support van alle kanten

Colofon

Het Barentsz Journaal is een uitgave van de Stichting Expeditieschip Willem Barentsz (SEWB).
Het magazine verschijnt drie keer per jaar in de maanden mei, augustus en september.
In bijzondere gevallen verschijnt er een speciale editie. De inhoud van dit magazine valt onder verantwoording van SEWB.

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

Losse nummers € 4,95

Eindredactie: Jan de Jager

Redactie: Jan de Jager
Tiedo de Boer

Tekst en fotografie: Jan de Jager
(tenzij anders vermeld)

Vormgeving: Paul Meijeraan

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.

Facebook:
VriendenvandeWillemBarentsz

ANBI erkenning, nr.: 8221.57.846
KvK nr.: 01178808

Op naar de Grote Plons

Het regent, het waait, het is guur. Loodgrijze luchten dimmen het licht dat in deze donkere dagen toch al aan de schamele kant is. Het zijn de grillige karaktertrekken die horen bij dit jaargetijde. Helaas maken ze het er voor de bouwers niet prettiger op om hun werk aan het Barentszschip te doen, ook al ligt dit beschut onder een overkapping.

In voorgaande jaren hielden ze het dan ook zoetjesaan voor gezien en werden de gereedschappen opgeborgen voor een winterpauze. Niet nu. Met de tewaterlating zo vlak voor de boeg, buffelt een ploegje nog even door. Binnen, in de loods, met het timmeren van de luiken voor de geschutpoorten. Buiten, met de beplanking van het laatste stukje van de romp van het schip aan stuurboordkant. Het vooruitzicht: de Grote Plons, het schip eindelijk in het zilte nat, heiligt de soms barre omstandigheden en geeft een extra boost.
Daarbij deren verkleumde vingers nog nauwelijks.

Foto Ronald Mors

Opmaat voor de tewaterlating

En dan… Dan breekt de laatste fase aan, de aanloop naar de tewaterlating. Voor het zover is, moeten naast het helemaal rompdicht maken nog allerlei klussen worden geklaard, zoals het sluiten van de spiegel, het aftimmeren van het galjoen, het afhangen van het roer, het bevestigen van de geschutluiken. Met als allerbelangrijkste natuurlijk het volledig waterdicht maken van het schip.
De huidgangen boven de waterlijn zijn al gebreeuwd (naden dichtgeklopt met uitgeplozen vezels van hennep) en gekit. Na zoveel jaren droogstaan zijn de gangen in het onderwaterschip sterk gekrompen, waardoor de naden tussen de planken hier en daar wijd openstaan. Verontruste kijkers vallen er soms over als ze in het ruim de buitenlucht kunnen zien: 'die kieren, kan dat wel?'.
Het hout zet weer uit zodra het schip te water gaat. Als nu wordt gebreeuwd, zouden breeuwsel en kit dan naar buiten worden geperst. Daarom wordt het onderwaterschip voor het breeuwen eerst enkele maanden bevochtigd, waarna de gangen onmiddellijk met pennen (meer dan drieduizend!) worden vastgezet en de naden gebreeuwd.
Tot besluit wordt het onderwaterschip met een hechtprimer en antifouling geschilderd. En dan… Dan is het moment daar waar alle medewerkers in gespannen afwachting naar toeleven en waar het schip uiteindelijk voor is bestemd: te water!
Wanneer? Dat hangt af van veel vaak ongewisse factoren. Hoe wordt de winter? De lente? Vlot het werk als gepland? Gewerkt wordt met natuurlijke materialen en met mensen, je weet maar nooit. Gemikt wordt op de Grote Plons volgend jaar, ergens in de zomer van 2018.

Reconstructie volgens schaalmethode

In de beginjaren leek er nauwelijks schot in de bouw te zitten. Waar schepen na 1600 werden gemaakt volgens tekeningen en spantenplannen, werd het Barentszschip eind zestiende eeuw als een van de laatste nog gebouwd volgens de oudhollandse schaalmethode. Zo ook het schip dat momenteel in Harlingen zo nauwgezet mogelijk wordt gereconstrueerd. In 2011 is begonnen met die bodemschaal welke bestond uit enkele simpele richtspanten omhuld door negen huidgangen van dikke eiken planken. Daarna werd deze ingevuld met honderden spantdelen (liggers en zitters). Het stuk voor stuk inpassen en vastzetten van die zware inhouten kostte zeeën van tijd waardoor het van buitenaf leek alsof er niks gebeurde. Het ontlokte bij kijkers vanachter de omheining regelmatig uitlatingen als: 'Het schiet ook niks op'.

Pas toen de hogere spantdelen (de oplangers) werden opgericht, kreeg het schip reliëf en begon het te groeien. Vanaf 2013 volgden het opbouwen van het spantengeraamte, het inlaten van de dekbalken, het leggen van de twee dekken, het monteren van 88 knieën en tenslotte het verder opboeien van de romp.
Ziehier het proces in vogelvlucht. Het klinkt zo simpel, achter elke handeling zit onnoemlijk veel pas- en meetwerk, zaag- en schaafwerk.
Elke huidplank wordt vastgezet met tientallen houten pennen die, inclusief wiggen en keggen, óók zelf worden gefabriceerd.
Bezoekers die een kijkje nemen in het inwendige van het schip, vergapen zich keer op keer aan de indrukwekkende constructie. Alles handwerk, een fenomenaal ambacht. En dan te bedenken dat het Barentszschip - een zogeheten *jagt* - met z'n 25 meter lengte nog lang niet de grootste was.

Wow, wat een schip!

Zeven jaar na de start en zo'n 25000 manuren verder, zit de bouw in de eindfase. Althans: voor wat nog haalbaar is op het droge. Wat op zich al een imposante geraamte van spanten was, is bijna volledig bekleed met eiken huidplanken. Doel is de romp aan stuurboordkant (zeg maar: aan de straatzijde) voor de winter helemaal dicht te maken. Nu de steigers daar zijn weggehaald komt het schip 'in het echt', in z'n ware gedaante tevoorschijn. En baart bewondering: 'Wow, wat een fraaie houten huid, wat een mooie zeeg (gebogen lijn)'. Buiten het zicht, aan bakboordkant ligt nog een deel van de romp boven het tweede berghout open. In de vroege lente wordt direct begonnen met het sluiten van deze huid tot aan het ra-hout (de verschansing);
hiermee zijn naar schatting nog drie maanden gemoeid.

Honderden meters breeuwen en kitten

Het dichttimmeren van het schip met planken valt het meest op. Het breeuwen en afkitten van de naden is zeker zo belangrijk. Het inkloppen van hennep in de naden met de speciale kalefaatijzers (zie foto) en daarna het afkitten met Kelfort Hybridekit vragen veel tijd en geduld.

In totaal moet er 1,2 kilometer aan naden worden gebreeuwd. Het grootste deel van het bovenwaterschip is al behandeld. Voor het onderwaterschip rest nog 500 meter in 2018. En daarna volgen nog de dekken...

Hoe ging het vroeger

'Deed men er vroeger ook zo lang over? Die vraag wordt vaak gesteld als het gaat over de bouwduur van het schip. Het antwoord is ja en nee. Bouwmeester De Weerdt deed er onderzoek naar en kwam tot de opmerkelijke conclusie dat in manuren gemeten de bouw nu redelijk in de pas loopt met die van vroeger. Groot verschil is dat er toen honderden mensen tegelijk aan een schip bouwden, zeven lange dagen in de week, zomer en winter. Zodra het onderwaterschip klaar kwam (en dat was al na een maand of vier), ging het te water.
Bij de herbouw nu wordt wekelijks vier dagen gewerkt, per dag met een ploeg van een man of acht. In de wintermaanden ligt het werk stil. Bovendien wordt op de huidige bouwplaats - op het droge - veel verder doorgebouwd aan het schip, de romp is al helemaal tot aan het ra-hout beplankt.
Zou het aantal reële manuren van vroeger worden omgezet naar het werkschema van het Barentszchip nu, dan kom je uit op dezelfde bouwduur. Vergeleken met vroeger lijkt zeven jaar misschien lang. Afgezet tegen het aantal uren is onze bouwduur zeker zo gek nog niet!

Gerald de Weerdt, Waling Gorter en prof. dr. Louwrens Hacquebord op het verdek

Bijzonder bezoek

Onlangs kwamen bijzondere gasten de voortgang van de bouw in ogenschouw nemen. Het waren prof. dr. Louwrens Hacquebord en Waling Gorter. Hacquebord is emeritus-hoogleraar Arctische en Antarctische studiën in Groningen en lid van het comité van aanbeveling van het project. Gorter, Terschellinger van geboorte, woont bijna z'n hele leven al op Spitsbergen waar hij nu cultureel attaché is voor Noorwegen. Beide mannen zijn doorgewinterde poolvorsers en kenners van onze rijke maritieme geschiedenis, vooral in de noordelijke streken. Ook zij raakten onder de indruk van het schip dat ze vrijwel alleen kenden van de afbeeldingen in het dagboek van Gerrit de Veer. Natuurlijk werd al voorzichtig gesproken over de mogelijkheid van een herhaling van Barentsz' roemruchte reis om de Noord. Maar dan wel een die verder reikt dan Nova Zembla. Gelet op de opwarming van het water in de Noordelijke IJszee is dat geen utopie meer. In vier eeuwen is er veel veranderd.

Glorieus jaar voor het bezoekerscentrum

Niet alleen de bouw van het schip maakte een geweldige opgang, ook het bezoekerscentrum beleefde een topjaar. Voor een deel een gevolg van de aantrekkingskracht van het schip, maar niet alleen daardoor. Het enthousiasme waarmee de begeleiders in het centrum hun gasten onthalen en rondleiden speelt ook een grote rol, zoals te lezen valt in de lovende woorden in het gastenboek. Als bekroning van dat topjaar mocht het bezoekerscentrum in november haar 10000ste gast verwelkomen. Tienduizend bezoekers in een jaar: een doorsnee museum zou er jaloers op zijn.

De tienduizendste, Samir Alaoui Ismaïli, maakte deel uit van een groep van 42 Sonttol vrijwilligers die op 16 november de werf bezochten. Deze vrijwilligers houden zich bezig met het ontcijferen en digitaliseren van de Sonttolregisters. In deze registers staan gegevens opgetekend van de schepen die tussen 1497 en 1857 de Sont (de zeestraat tussen de Oostzee en de Noordzee) passeerden en daarvoor tol moesten betalen aan de Deense koning. Ongeveer de helft van de Sontschippers was Nederlands. De vrijwilligers proberen in de vaak moeilijk leesbare handschriften te achterhalen welke schepen dat geweest zijn, de lading, herkomst en bestemming. Om die reden vormen de Sonttolregisters een belangrijke bron van informatie voor de economische en maritieme geschiedenis van ons land. Wie weet, is het schip dat later met Willem Barentsz aan boord de expeditie om de Noord begon, ooit eerder de Sont gepasseerd. Alaoui Ismaïli werd volledig overrompeld toen hij nietsvermoedend de werf betrad en als eregast werd ingehaald. Compleet met bloemen en een Barentszmuts.

Hoogtepunten

Halve Maen op bezoek

In het laatste kwartaal van dit Barentszjaar regen de hoogtepunten zich aaneen. Het begon in september met het bezoek aan Harlingen van de Halve Maen Hoorn.
De oorspronkelijke Halve Maen was een VOC-schip dat in 1609 onder leiding van kapitein Henry Hudson in een poging een kortere route om de Noord naar Azië te vinden aan de kust van Amerika belandde. Het schip dat Harlingen aandeed is een replica, anders dan het Barentszschip dat op oorspronkelijke wijze en uit alleen maar uit echt hout is gebouwd. Uiterlijk hebben de schepen overeenkomsten en historisch gezien raakvlakken. Daarom was de komst van de Halve Maen naar Harlingen een bijzonder rendez-vous.

Enkele Barentszwerkers mochten voor een tocht mee op zee en konden ervaren wat het is om met zo'n schip te zeilen. Aangemoedigd door veel aandacht in de pers kwamen honderden mensen naar de Willemshaven en kregen via de Halve Maen alvast een beeld hoe de Barentsz straks gaat worden. Maar dan veel echter.

Volop in de schijnwerpers

Door het bezoek van de Halve Maen kwam ook het Barentszproject volop in de regionale media. Daarnaast verschenen er cameraploegen van de Duitse NDR1 en de EO om opnamen te maken van de bouw van het schip. In het ene geval als onderdeel van een programma over de *Westfriesische Kueste*, in het andere als item in het programma Geloof en een Hoop Liefde waarin Harlingen centraal stond. In beide werd het project fraai uitgelicht; een mooi stukje pr.

Foto Ronald Mors

Van verschillende kanten kreeg het project ondersteuning, zowel in geld als in producten.

Voor Harlingen is de reconstructie van het Barentszschip een toeristische trekker van formaat waar duizenden bezoekers op afkomen.
De gemeenteraad onderkent het belang van het project voor de stad en looft het werk van de vele vrijwilligers door in te stemmen met een subsidieverzoek van de Stichting. Voor de aanschaf van een milieuvriendelijke 'groene' motor stelt zij een bedrag van € 50.000 beschikbaar.
Een groep vrijwilligers was naar het stadhuis getrokken om getuige te zijn van deze toekenning.

Lionsclub Franeker-Harlingen lanceerde een speciale actie waarvan de opbrengst ten goede kwam aan het project. Uit handen van de voorzitter ontving de Stichting een voucher van € 500.

Vingerlingen van Visser
Bram Visser van de firma Visser Special Metal Products in Harlingen leverde vijf sets vingerlingen voor de ophanging van het roer.
Dit roer is al gezaagd en ligt in de loods te wachten op montage. De vingerlingen zijn ruwgezegd de scharnieren waarmee het roer straks aan de achtersteven wordt bevestigd.
Het zwaarste tweetal weegt samen rond 60 kilo.
Vroeger waren er smederijen op de scheepswerf waar dit soort onderdelen werden gemaakt.
Nu gebeurt dat op een eigentijdse manier. Visser sneed de vingerlingen met een waterstraal onder druk van 4000 bar uit zeven cm dik plaatstaal.

Kanonnen van Mannen van Staal
Verleden voorjaar schonk Theunis Bakker van de firma MannenvanStaal uit Leeuwarden een eerste, geheel uit stalen onderdelen geassembleerd kanon dat met veel kabaal werd onthuld.
In november bracht hij een tweede exemplaar.
De gevaarten, die elk zo'n 300 kg wegen, houden het schip zo mede in balans. Ze krijgen een plek op de overloop, het dek waar ook de bemanning verblijft. Het is moeilijk voor te stellen hoe het 'leven' daar moet zijn geweest als er een zeeslag uitbrak en de kanonnen bij de terugslag heen en weer schoten. Zo'n vaart zal het met deze Barentsz niet meer lopen, maar als echte reconstructie moet het natuurlijk wel uitgerust zijn met geschut.

Bakker was overigens zo enthousiast dat hij aanbood ook de overige acht kanonnen te maken. Dat worden dan niet stalen, maar houten gevallen. Vijanden zullen de kanonnen dan wel niet meer bestrijden maar bij gelegenheden zullen ze zeker van zich laten horen.

De Boei naar Barentsz?

Wint het Barentszproject dit jaar de Boei van Harlingen? Deze Harlinger persprijs wordt ieder jaar uitgereikt tijdens de traditionele nieuwjaarsreceptie (op 8 januari 2018).

Vorig jaar moest het project concurreren met "Harlinger weerman" Piet Paulusma en won niet.

Ook dit jaar is het project weer aangemeld als kandidaat. Gelet op alle publiciteit en pr zou je toch zeggen dat men er nu niet meer om heen kan!

Vrijwilligers en bestuur van de Stichting Expeditieschip Willem Barentsz wensen u plezierige feestdagen en een veelbelovend 2018

Barentsz in Beeld
2017
©Jan de Jager

Stichting Expeditieschip

Willem Barentsz

Onze zakelijke sponsoren steunen ons, steun onze sponsoren!

ABL Boomverzorging & Transport, Ede
Annehiel Rondhoutverwerking, Hoogersmilde
ANWB, Den Haag
Arriva Nederland
BDS Harlingen
Bilderberg Landgoed Lauswolt, Beetsterzwaag
Bodewes Shipyard, Harlingen
Boerderijstroom.nl
Boers Tuinhout Harlingen BV
Boomrooierij Terpstra, Firdgum
Bouwbedrijf Firma H van der Zee & Zn, Harlingen
Bruinsma installatiebedrijf, Achlum
BWV borstels & reinigingstechniek VOF, Harlingen
Chipmunk Consultancy, Veessen
Cor Bos, Terschelling
Cygnea, Schoonhoven
De Boer & De Groot b.v., Harlingen
De Vlas Transport B.V., Harlingen
DeWALT B.V.
Dick Bijlsma
ERIKS bv, Alkmaar
Exploitatiemaatschappij De Ried bv, Harlingen
Forensisch Psychiatrisch Centrum Veldzicht, Balkbrug
Frisia Zout BV, Harlingen
GAMMA Harlingen
Garage Cats, Witmarsum
Gemeente Harlingen
Grafisch Centrum Harlingen
Grand Café Restaurant Zeezicht, Terschelling
Gravin van Bylandt Stichting, Den Haag
Haisma Scheeps & Industriemotoren B.V., Harlingen
Harlingenboeit.nl
Harlinger Aardewerk- en Tegelfabriek
Harlinger Overslag- en Veembedrijf B.V. (HOV)
H&M Houtbewerkingsmachines, Sneek
Heijmans Utiliteitsbouw, Drachten
Herman Horselenberg, restaurator ant. uurwerken
H.J. Jilderts Holding B.V., Harlingen
Holland Hotel Restaurant Zeezicht, Harlingen
Houtcompagnie Almenum bv, Harlingen
Houthandel De Kleine, Heteren
Houtverzorging club Drachten e.o
Houtzagerij & Houthandel De Zeewering, Zurich
It Fryske Gea, Rijs
Jansma Wegen en Milieu B.V., Drachten
Je Maintiendrai Fonds, Leeuwarden
Joachim de Ruijter Fotografie, Harlingen
JR Shipping BV, Harlingen
Kamphuis Hoogwerkers B.V., Zutphen
Kelfort Hybride kit - Ferney Group BV, Heerhugowaard
Kieftenburg Boomsma B.V., Pingjum
KTF Harlingen BV
Kuipers Woudsend B.V.
Kunstenaarssociëteit 'Het Zilt', Harlingen
Langhout Heftrucks, Franeker
Lions Club Tsjerk Hiddes, Harlingen
Makelaardij Stegenga B.V., Harlingen
Mannen van Staal, Leeuwarden
MDC (Maritieme Designs Company), Oosterbierum
Metabo Nederland BV, Breukelen
Nesta Shipping B.V., Harlingen
Nuon, Leeuwarden
Oosterhof Holman BV, Harlingen
Project Delta Group
Provincie Fryslân
Rabobank NW Friesland
Sail-Point webmagazine voor kl. Scheepvaart
Scheepswinkel van Meer, Harlingen
Smeding Groenten en Fruit, St. Annaparochie
Sociëteit Zeeburg, Harlingen
Staatsbosbeheer (diverse regio's)
Steemar marine service, Harlingen
Stichting Maritiem Centrum, Doorn
Tehado Engineering B.V., Drachten
Ten Bulte Rondhout, Winterswijk
Terp 10 Communicatie, Oosterbierum
Touwfabriek Langman BV, Nijkerk
Van den Herik, Sliedrecht
Van der Wal v.o.f. boomrooierij, Quatrebras
Van Smeden Harlingen B.V.
Ventura Systems BV, Bolsward
Vermilion Energy Netherlands B.V., Harlingen
Visser A.T.R B.V., Harlingen
Visser Special Metal Products, Harlingen
Wateler a.t.b. B.V., Minnertsga
Wierda Scheepsreparatie B.V., Harlingen
Windpowercentre BV, Harlingen
Zuidema Kraanbedrijf BV, Harlingen