

# Barentsz Journaal

STICHTING EXPEDITIESCHIP WILLEM BARENTSZ  
EDITIE 19, AUGUSTUS 2017



**IN DEZE EDITIE**  
+ VELE METERS BREEUWERK  
+ BARENTSZPROJECT BEKEND TOT OP DE NOORDKAAP  
+ RENDEZ-VOUS HALVE MAEN 19 SEPTEMBER A.S.

---



## 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  
Karel Jan Elsdijk

**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 koers!

Hartje zomer. Althans volgens de kalender want afgezien van enkele tropische uitschieters is het weer aan de magere kant. Terwijl drommen landgenoten op drift zijn en de economie in een wat lagere versnelling draait, wordt er op de Barentszwerf op volle kracht doorgewerkt. De bouwers hoeven geen zomerreces: het is heerlijk toeven aan de Waddenkust en het schip moet klaar. Ook voor de begeleiders van het bezoekerscentrum is het stevig aanpoten. Ze hebben de handen vol aan het opvangen van bezoekers die in steeds grotere aantallen binnenstromen; op hoogtijdagen kun je soms over de koppen lopen.

## Honderden meters breeuwen

'Redden we het?' Ofwel: is een tewaterlating dit jaar haalbaar? Die vraag werd gesteld in het Barentsz Journaal van mei en nu, enkele maanden verder, kan een aardige inschatting worden gemaakt van de voortgang van de bouw; deze verloopt volgens plan. Wat het timmerwerk betreft zou het zeker kunnen. Mensen die de werf regelmatig bezoeken staan er versteld van wat er de afgelopen weken is gepresteerd. Een impressie. De naden van de huidgangen boven de waterlijn, tot aan het tweede berghout, zijn gebreeuwd. Daarvoor zijn alle huidgangen definitief met honderden eikenhouten pennen vastgezet. Ook alle bouten en vretten zijn door houten pennen vervangen.

Dit volgens de aloude ark- en deutelmethode (wig en keg) die in Barentsz Journaal 16 is beschreven.

Goed breeuwwerk is essentieel, niet alleen om het schip waterdicht te krijgen maar ook om de huid één geheel en de romp 'stijver' te maken. Het breeuwen (of kalfaten) moet dan ook zorgvuldig gebeuren en is vrij arbeidsintensief. Bij het plaatsen van de huidgangen zijn de naden aan de 'natte' buitenzijde met een smalle V-vormige groef geschaafd.

De naden worden eerst gevuld met strengen uitgedroogde hennep die met breeuwijzers tot zo'n halve centimeter diepte worden aangeslagen. Vervolgens worden ze aan weerszijden met tape afgeplakt en met kit afgedicht dat met een plamuurmes wordt gladgestoken.





## Verantwoorde afdichting

Vroeger gebeurde dat afkitten met warme pek (op milieugronden nu verboden), tegenwoordig met moderne rubberkit. Om na te gaan welke soort kit het beste voldoet, heeft bouwmeester De Weerd een opstelling gemaakt met stukken proefhout die met zes verschillende soorten kit werden dichtgesmeerd. De helft van deze proefstukken is een jaar lang blootgesteld aan weer en wind zoals geldt voor het schip boven de waterlijn. De overige helft lag een jaar lang in zee water (voor het onderwaterschip).

Daarna zijn ze getest op treksterkte en hechting op het hout. Op basis hiervan kwamen twee speciale typen kit van Kelfort en Sika als beste uit de bus. Voor de bovenbouw is al besloten om de Kelfort Hybrikit toe te passen. Voor het onderwaterschip worden extra testen uitgevoerd voordat een beslissing wordt genomen.

De toestand van het onderwaterschip is ook een van de redenen dat het schip dit najaar nog niet te water gaat.

Omdat het al te lang droog staat, is het hout van de gangen gekrompen en staan de naden van het onderwaterschip wijd open. Nu breeuwen kan niet want het breeuwwerk wordt door de naden naar binnen geslagen. Bovendien zouden breeuwwerk en kit naar buiten worden geperst als het schip te water gaat en het hout gaat uitzetten.

Om de naden eerst zoveel mogelijk dicht te laten trekken, moet het schip voor het breeuwen behoedzaam worden bevochtigd. Dit kost circa twee maanden.



## Hoger, groter en grootser.

Na het breeuwen van het deel boven de waterlijn, zijn de steigers herplaatst voor het opboeien van het bovenste deel van de romp. Voor en achter het schip zijn speciale platforms gebouwd. Aan de voorkant kan van hieraf gewerkt worden aan het galjoen, de uitbouw aan de boeg. Een solide werkplek op vier meter hoogte met een weergaloos uitzicht over zee. Het galjoen, of scheepssnuit, doet dienst als ondersteuning van de boegspriet. In vroeger tijden was hierin ook een gat uitgespaard waar de manschappen hun behoeften deden – geen aanlokkelijke gedachte, 'hoge nood' in een vliegende storm. Er hing een lang touw met een kwast (het allemansend) waarmee ze hun billen schoonpoetsten. De kwast hing in zee, en werd na gebruik door het zoute water gespoeld. Tot in de negentiende eeuw werd op de Waddeneilanden het toilet daarom wel een galjoen genoemd.

Aan de achterzijde is de wulf gemaakt, het boven water overhangende deel van de achtersteven van een schip. Het timmerwerk, hoog in de nok van de overkapping, dwong de bouwers tot acrobatisch kruip- en klauterwerk. Het was ploeteren in een benepen ruimte. Bewondering maar ook mededogen zijn hun deel, zeker als de zon hartstochtelijk brandt op de dakplaten en er een bakoven van maakt.

"Hoed je voor de gordingen", was ook het devies voor de bouwers die het tweede dek, het verdek legden. Ook hier was het al met de kop vlak onder de kap. Het verdek ligt er voor een groot deel in. Voordien moesten aan de onderzijde van de dekbalken eerst alle knieën worden vastgezet. Het verankeren van de knieën gebeurde met bouten die net als vroeger werden geklonken. Zwaar werk, zeker in het voorschip waar nauwelijks ruimte is voor een uitzwaai van de klinkhamer.



Het galjoen wordt een imposante snuit



In bochten liggend voor het aftimmeren van de wulf

## Een bijzonder rendez-vous in 't verschiep

In de derde week van september is replicaschip de Halve Maen anno 1609 op Terschelling, ter opluistering van het Springtij Forum Duurzaamheid. Op weg ernaartoe vanuit Hoorn zal het schip natuurlijk Harlingen en de Barentszwerf aandoen om contacten aan te halen en ervaringen uit te wisselen.

De bedoeling is dat het op maandag 18 september in Harlingen aankomt en 19 september een dag lang aan de Willemskade ligt, op steenworpafstand van de evenknie in aanbouw.

Twee schepen die in eenzelfde tijdvak met eenzelfde missie geschiedenis maakten, dat wordt een bijzonder rendez-vous. Voor liefhebbers een prachtige gelegenheid om zo'n historisch schip te zien binnenvaren en te kunnen bekijken. En om alvast een idee te krijgen hoe het Barentszschip er straks uitziet en enthousiast te raken voor een zeilende toekomst. Historisch hebben de schepen veel raakvlakken en op het eerste gezicht lijken ze op elkaar.

Foto Benno Ellerbroek



Groot verschil is dat het Barentszschip 'echter', op-en-top authentiek is en naar de historische zestiende-eeuwse bouwmethode (schaalmethode) is gemaakt. Medewerkers van het Barentszproject, supporters, sponsors en vrienden krijgen sowieso de kans het schip te bezichtigen. Binnenkort volgt hiervoor een uitnodiging.



## De grote plons

De bouw gaat zo voor de wind dat het beplanken van de romp tot aan het rahout (verschansing) dit jaar zeker klaar komt. Volgens de planning zou het schip dan te water kunnen; vroeger gebeurde dat al in een veel eerder stadium. Voor het zover is, moet het eerst volledig waterdicht en weerbestendig worden gemaakt. Dat betekent dat de hele romp en alle dekken moeten worden gebreeuwd. Dit vraagt zoveel voorbereiding en tijd dat besloten is de tewaterlating (tezamen met het breeuwen van het onderwaterschip) over de winter te tillen.

Overigens is achter de schermen de voorbereiding van dat evenement al gaande. Gerekend wordt op een geweldige happening, met dito belangstelling. Gerald de Weerd is in overleg met kraanbedrijf KTF in Harlingen om te bekijken hoe het schip het water in kan worden gehesen. Besloten is dat zonder bovenbouw en zonder ballast te doen. Hij heeft berekeningen gemaakt voor de stabiliteit van het lege casco om zich ervan te vergewissen dat het niet omvalt in het water. Zijn conclusie is dat dit niet zal gebeuren.

Een latere 'doop' leidt overigens niet direct tot ernstige vertraging in de totale bouw. In de naastgelegen loods kan gedurende de winter worden doorgewerkt aan het voorbereiden van allerlei onderdelen. Zoals al gebeurde met het imposante eikenhouten roer dat er onder het wakend oog van de ontzielde potvis Sil geduldig wacht op verdere montage.





## Bekend tot op de Noordkaap

Veel, heel veel bezoekers op de werf. Meer en meer groepsbezoeken van schoolklassen en van bedrijven, soms met vijftig mensen tegelijk. En na afloop natuurlijk met z'n allen op het schip op de kiek. Dan is het voor de begeleiders even alle hens aan dek. Recentelijk was er bezoek van een buurtvereniging uit Balk met de naam Willem Barentsz. Nomen est omen; het kan niet anders dan dat de club met een goed gevoel huiswaarts is gekeerd.

De bezoekers komen vanuit alle hoeken van het land en vanuit alle windstreken op de wereld. De vraag natuurlijk hoe deze mensen de weg naar de werf hebben weten te vinden. De meesten omdat ze in Harlingen zijn. Anderen doordat ze ervan gehoord of erover gelezen hebben. Of bij toeval. Zoals het Frans/ Spaanse koppel Annebelle en Paul die, nota bene, op de Noordkaap Willem Barentsz op het spoor kwamen. En toen ze in Harlingen een hapje gingen eten, in een Engelstalige folder over de herbouw lazen.

Voor de begeleider een hele krachtproef om het verhaal van Barentsz en de bouw van het schip uiteen te zetten. Een driegesprek vanuit het Spaans naar het Frans, van het Frans naar het Engels en terug. Gelukkig blijkt scheepstaal vaak universeel, en met duidingen en gebaren kom je een heel eind - dat moet voor de bemanningsleden vroeger niet anders zijn geweest. Annabelle en Paul waren hoe dan ook diep onder de indruk, zoals ze na afloop lieten weten: "C'est amusant. Très intéressant. Grand courage." De oh's, ah's, thanks, gracias, merci's, fascinating en fabulous zijn trouwens toch niet van de lucht.



Buste van Willem Barentsz in Vardo Noorwegen

Een familie uit Amersfoort komt elk jaar een kijkje nemen en laat in het gastenboek achter: "Hallo zeevaarders en vrijwilligers, hierbij het zoveelste verslag. Felicitaties! Indrukwekkend, indrukwekkender..., onze zeemansgroeten uit Amersfoort".

Dat het project op bewonderenswaardige wijze door de economische malaise is geloodst, wordt nog eens onderschreven door een supporter uit een concurrerende havenstad: "Mooi hoor, deze Rotterdammer is jaloers. Er komt van de Delft niets terecht. Het schip is prachtig hier!" Opvallend trouwens dat te midden van al die buitenlanders de Chinezen zich nog maar sporadisch laten zien. Dat terwijl ze ons land massaal bezoeken en Barentsz tijdens zijn (wereld) beroemde expeditie op weg was naar hun land. Hier ligt een educatief terrein braak.

## Jong en oud

Wat betreft de personele bezetting nog een aardige anekdote. Een groot deel van vrijwilligers behoort tot de categorie grijze haren en kalende kruinen. Gelukkig is de gemiddelde leeftijd de laatste tijd omlaag gehaald. Eerst al met Blanca Hiemstra, 16 jaar jong, die meestal op zondagen in het bezoekerscentrum is te vinden.

En sinds kort door Wessel van der Pol, 12 jaar en op weg naar de brugklas, die in de vakantietijd op woensdag en vrijdag rondleidingen geeft. Via school maakte Wessel op een Open Monumentendag kennis met het project. Hij raakte zo geïnspireerd door de verhalen en de rondleiding dat hij zich aanmeldde als vrijwilliger. Waarmee het verschil in leeftijd tussen de jongste en oudste medewerker nu rond 70 jaar bedraagt.

## Dolende supporters op de werf

Op zaterdag 8 juni jl. was er op de werf een speciale bijeenkomst voor supporters; mensen die via de crowdfundingdactie 'jouw knie naar Nova Zembla' geld hadden gedoneerd. In de knieën (en ook in dekbalken) waren de namen gegraveerd van de (papier) eigenaren. Het werd een bijzondere middag. Overal in het schip, in het ruim en op de overloop zag je mensen naarstig op zoek naar 'hun' knie of dekbalk. Tijdens hun speurtocht kregen ze van de begeleiders ook nog uitleg over de bouw. Het werd naast een gezellige ook een leerzame middag.



De mannen aten in 1597 lepelblad

### Weet u dat we lepelblad kweken?

De terugkerende zeelieden vonden in 1597 aan de kust van Nova Zembla " lepelblad".

Zij aten gretig van dit kruid omdat zij wisten dat hun scheurbuik hierdoor zou genezen. Lepelblad bevat veel vitamine C en wordt tegenwoordig weer in de keuken gebruikt. Het werkt desinfecterend, activeert de stofwisseling en werkt licht vochtregulerend (vochtafdrijvend), het kan reumaklachten verminderen.

Je kunt blaadjes toevoegen aan salades, ze smaken goed bij aardappels, in kwark of als broodbeleg. Het uitgeperste sap kan je gebruiken in sla of mengen in sappen. De plant kan buiten worden gekweekt in de volle grond of in potten. Wij verkopen de lepelblad plantjes voor €2,50 per stuk.





# Willem Barentsz

Onze zakelijke sponsors steunen ons, steun onze sponsors!

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  
 Ferney Group BV, Heerhugowaard  
 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  
 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

