

Barentsz Journaal

De blik vooruit!



STICHTING EXPEDITIESCHIP WILLEM BARENTSZ

EDITIE 27, JULI 2020

Colofon

Het Barentsz Journaal is een uitgave van de Stichting Expeditieschip Willem Barentsz (SEWB). Het magazine verschijnt drie keer per jaar. 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
Bankrek.: NL70ABNA0589169831
KvK nr.: 01178808





Witte Swaen in coronatijd

Het stond er in het laatste Barentsz Journaal 26 nog zo triomfantelijk en stoer: 2020 wordt voor het Barentszproject een kroonjaar. De bouw, die op de kop af 10 jaar duurde, wordt afgerond. En de Witte Swaen zal historie schrijven bij de maritieme manifestatie Sail Amsterdam.

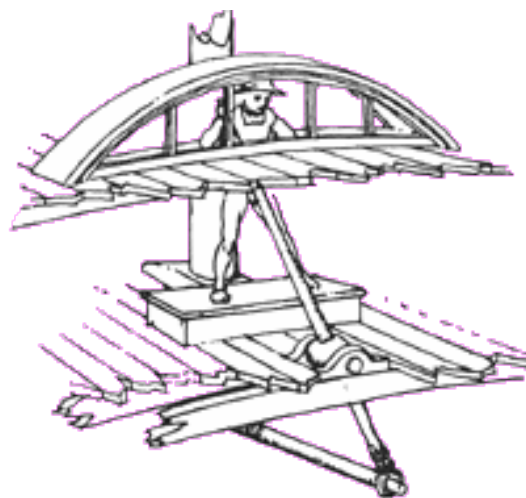
Woorden, vol overtuiging neergeschreven. Wie had bij de jaarwisseling kunnen bevroeden wat voor bizar jaar 2020 werkelijk zou gaan worden? Niemand toch? Historisch, dat zeker, maar dan als coronajaar in plaats van kroonjaar.

Een ongrijpbaar virus raasde in een mum van tijd over de aardbol en legde samenlevingen plat. Bijeenkomsten en evenementen, waaronder Sail, werden afgeblazen, plannen konden overboord. Voornemens en vooruitzichten, ze bleken opeens even vluchtig als stof in de wind.

Ook het bouwschema van de Witte Swaen moest overstag. Tot halverwege maart leek er niks aan de hand: het schip kon gereed zijn voor de eerste zeilproeven in de zomer. En SAIL, hét doel voor dit jaar, prijkte in hoofdletters op de agenda. Totdat de wereld op z'n kop ging en Rutte & co ons land gedeeltelijk op slot draaiden. Het grote werk kwam stil te liggen, het schip dobberde nog vele maanden lang op z'n winterstek in de Noorderhaven.

Gebeurde er al die tijd niks? Toch wel. Met inachtneming van de coronaregels werd er in de loods naast de werf doorgewerkt aan het voorbereiden van onderdelen, voornamelijk tuigwerk. De bezaansmast en boegspriet liggen klaar om geplaatst te worden, net als de ra's en stengen voor de grote mast en fokkemast.





Kolderstok en helmhout



Pas toen enkele weken geleden de coronaregels wat werden versoepeld, is de Witte Swaen naar het Dok gevaren en de afbouw hervat. Tegen de voorsteven, op het galjoen, werd een vorksteun gemonteerd waarin straks de bezaansmast komt te rusten. Aan de achterzijde van het schip is in het verlengde van het bovennet een verhoogd dek, het kampanjederk gemaakt. Hieronder is de kajuit voor de schipper getimmerd. Vlak voor dit onderkomen wordt de bezaansmast geplaatst, en daar weer voor de stuurplecht.

In de tijd van Barentsz werd een schip nog bestuurd met een kolderstok. (Pas later, rond 1700 werd dat een stuurwiel.) De kolderstok is een soort verticale hefboom die door een draaibare klos op het verdek loopt naar het eronder gelegen overloopdek. Hier is hij scharnierend verbonden met een lange roerpen, het helmhout. Door de kolderstok naar links of rechts te duwen kan het roer bewogen worden. Om een zo groot mogelijke kracht te kunnen uitoefenen, moet hij vrij hoog boven het dek uitsteken. Met de kolderstok kan het schip overigens slechts marginaal worden bijgestuurd, het navigeren gebeurt voor het grootste deel door de zeilvoering. Om de zeilen en het voorschip te kunnen zien, staat de roerganger op een verhoging met z'n hoofd boven het kampanjederk. In dit dek is daarvoor een uitsparing gezaagd die met een halfopen gebogen kap is afgedekt.



Het bevestigen van het helmhout rond het roer was bepaald geen appeltje-eitje. Scheepsbouwmeester De Weerd ging er zelf mee aan de slag. Hij moest zich door het hennegat in de achtersteven wurmen om bij het roer te kunnen komen en zo enkele bouten in het helmhout vast te draaien. En het water van het Dok was diep....

De fortuining (bovenste deel scheepsboord) van het kampanjederk is intussen met een houten rand afgewerkt. Hetzelfde geldt voor het hakkebord, het bovenste deel van de spiegel. De taps oplopende achterkant, zo karakteristiek voor dit type schip, is daarmee vrijwel af. Vanaf dit hoogverheven dek heb je een magnifiek uitzicht over het schip en de zee rondom.

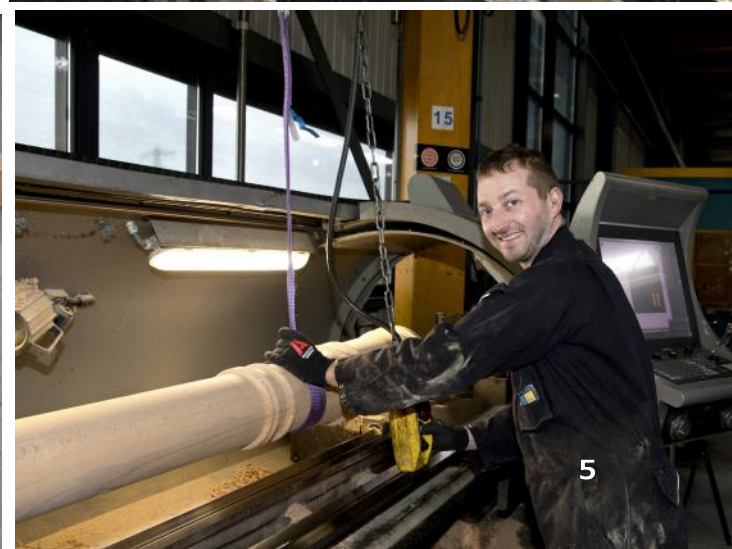


Scheef raam

Ook timmerman Kees had een bijzondere klus te klaren. Om de schipper een blik naar buiten en licht naar binnen te gunnen, was zijn kajuit aan beide boorden voorzien van een raam. Niet zomaar een recht venstertje, maar een scheef geval dat de loop van de romp volgt, aan de bovenkant gebogen is en ook nog open moet kunnen. Een gebogen draaibaar raam in een scheef kozijn, een pittige opgave. Hoewel Kees in zijn loopbaan als meubelmaker veel onder handen heeft gehad was dit toch iets waar hij, naar eigen zeggen, een nachtje over heeft liggen piekeren. Maar hij slaagde, met verve.

Op oorlogssterkte

Om aan het beeld van het schip uit eind zestiende eeuw te voldoen, heeft Mannen van Staal uit Leeuwarden nog acht kanonnen geproduceerd. Eerder leverde dit metaalbewerkingsbedrijf al twee ijzeren kanonnen, ditmaal werden het acht houten. De firma gebruikte daarvoor het computerprogramma waarmee ook de eerste twee 'echte' kanonnen waren 'gedraaid'. Met die tien kanonnen is het schip, symbolisch althans, volledig op oorlogssterkte. Het lijkt wat tegenstrijdig dat er op het schip minder kanonnen zijn dan geschutpoorten. De kanonnen stonden alleen opgesteld bij poorten aan de zijanten, dat spaart gewicht en ruimte. Als een vijand het schip van achteren of boegzijde naderde, werden er kanonnen naar die poorten gereden.





Barentszproject op MAX

Uniek, dat is het Barentszproject. Allereerst vanwege de reconstructie op authentieke wijze van een schip met een roemruchte achtergrond. Maar ook vanwege het sociale aspect. Het project wordt vrijwel volledig gedragen door vrijwilligers, waarvan een groot aantal al 'op leeftijd'. De rol van deze ouderen, in deze coronacrisis de zogenoemde kwetsbaren, zetten mij (Jan de Jager, red.) aan tot het schrijven van een brief aan omroep MAX.

Het is helaas een statistisch gegeven dat vooral zij slachtoffer worden van de pandemie. Wat mij in de discussies trof was een soort tweedeling die in de maatschappij ging ontstaan. Jongeren die zich veel moeten ontfangen om ouderen te beschermen.

Terwijl ouderen worden weggezet als een soort tweederangsburgers, mensen die er niet meer toe doen, in een column zelfs betiteld als 'dor hout'. Vervullen juist zij in onze samenleving niet een belangrijke rol als mantelzorgers, als vrijwilligers in het verenigingsleven?

Ons project stelde ik daarbij als voorbeeld. Een project waarbij mensen, zonder enig eigenbelang, weer en wind trotserend, zich in het stof werken om iets moois te maken. Om te bouwen aan een pronkstukje in onze maritieme geschiedenis.

Zie ze zwoegen, klauteren, met balken sjouwen, zich in onmogelijke bochten wringen. Hoezo dor hout, nog zeer buigzame twijgen!

De omroep pakte dit verhaal op en maakte er een reportage van die op woensdag 10 juni in het ouderenjournaal is uitgezonden. De uitzending gaf een mooie impressie van de bouw en fraaie beelden van de Witte Swaen in de Noorderhaven. Al bleef het punt van de inzet van de senioren juist in deze coronatijd daarin wat onderbelicht.





Jufferblokken en de één-, twee- en drieschijfsblokken.

De jufferblokken worden voornamelijk gebruikt om het staande want vast te zetten en om dit op spanning te houden. In de tijd van Barentsz waren ze peervormig. Later werden ze ronder. Het jufferblok heeft drie gaten om het touw (talreep) te geleiden, te schoren. Er omheen zit een stalen band of een lus van touw. Ambachtelijk? Ja, dat kun je wel zeggen...

De schijfsblokken voor het lopende want werden vroeger voorzien van een pokhouten schijf. Pokhout heeft de eigenschap dat het smeert als het hout nat wordt. In verband met milieueisen mag pokhout niet meer worden gekapt. Op de foto rechtsonder de fraai gevormde vorksteun voor de boegspriet.





Kilometer na kilometer schiemannen....

Met 'mens en macht' wordt er aan het touwwerk gewerkt, zo'n 4,8 kilometer moet er worden verwerkt. Niet niks. Oog- en eindsplitsen, muizingen (bindsels van kabelgaren) en het bekleden van de kabels worden door een enthousiaste ploeg eigen vrijwilligers gerealiseerd. Dit alles onder leiding van Janine Oosterloo die deze kennis en ervaring heeft opgedaan als vrijwilliger en als bootsman op de HMS Endeavour, de Halve Maen en de Duyfken. In de loods naast de werf zijn handige hulptoestellen geconstrueerd, waar het touwwerk wordt voorbereid. Voor het goede begrip: het staande want is het touwwerk waarmee de masten worden vastgezet, worden gestaagd. Als dit staande want eenmaal klaar is - naar verwachting over enkele weken - kunnen de stengen (verlengmasten) worden ingehesen.





Met het zogeheten lopend tuig wordt al het touwwerk bedoeld nodig om de zeilen, ra's en stengen te verstellen, te hijsen of te vieren. De talrepen die door de jufferblokken zijn geschoren houden het want (de hoofdtouwen) strakgespannen. In de hoofdtouwen worden horizontale

weeflijnen geknoopt. Deze vormen een touwladder waarmee mensen in de mast kunnen klimmen.





Werfterrein en bezoekerscentrum

De coronacrisis heeft niet alleen de afbouw van het schip vertraagd, het hele Barentszproject ondervindt de gevolgen. De afgelasting van Sail Amsterdam, het ultieme doel waar het schip zich kon presenteren, is uit publicitair oogpunt een fikse streep door de rekening. De gedwongen, tijdelijke sluiting van het bezoekerscentrum geeft een behoorlijke derving aan inkomsten.

Voor het werfterrein, dat er na de tewaterlating al meer dan een jaar verloren bijligt, en het bezoekerscentrum lagen veelbelovende ontwerpen klaar. In maart zou met de uitvoering worden begonnen. Ook die plannen moesten de ijskast in. De Gemeente omarmt het idee om het terrein anders in te richten en aantrekkelijker te maken; het gaat behoorlijk op de schop. Doel is om de levendigheid terug te brengen uit de tijd dat de Witte Swaen werd gebouwd. Op het geboenk van mokers en janken van zagen kwamen toen tal van nieuwsgierigen af. Het accent komt te liggen op de klassieke en de Harlinger scheepsbouw. Het vooruitzicht van een opgeleefde werf doet een enkeling zelfs dromen van de bouw van nóg een klassiek zeilschip. Of dat een reëel plan wordt of een droom blijft, zal de toekomst uitwijzen. Op korte termijn zeker niet.

Met de herinrichting van het terrein is intussen een begin gemaakt. Wat er gaat veranderen? Allereerst het verplaatsen van de containers en de bouwkeet; de laatste omdat er vijf meter afstand moet zijn tot het op de kade geplaatste trechterhotel. Met de containers wordt aan de noordzijde van het terrein een onderkomen gemaakt, een multifunctionele ruimte van circa 100 m². Er wordt gedacht aan een filmzaaltje en een expositieruimte. Waarschijnlijk komt er ook ruimte voor bouwers om te zagen en het uitvoeren van andere voorkomende werkzaamheden.

Stap twee is het bekleden van de containers en het maken van een overkapping. Tenslotte, het meest ambitieuze onderdeel van het plan, is de constructie van een halfopen loods (kapschuur) voor een nieuw te bouwen boot of schip.

Planning? Afhankelijk van veel factoren. Wat doet het virus, wat zijn de RIVM-maatregelen, hoe ontwikkelt de economie zich? Hoe dan ook: de eerste stappen zijn gezet! Het Bezoekerscentrum blijft overigens op de huidige plek en behoudt zijn karakteristieke vorm van twee Zaanse huisjes. Aan de werfzijde is een terrasluifel gepland. Vrijwilligers zijn druk bezig het gebouw op te knappen en van een nieuw verfje te voorzien.





Motor

Het schip wordt zoveel mogelijk authentiek gebouwd, volgens de methode uit eind zestiende eeuw. Evenwel zijn we nu vier eeuwen verder en worden er aan schepen, ook aan dit soort reconstructies, andere veiligheidseisen gesteld dan in Barentsz' tijd. Onder meer moet het schip de beschikking hebben over een motor. Deze, een common rail dieselmotor, is intussen in het ruim van de Witte Swaen geplaatst. Er wordt druk gewerkt aan de installatie en het leggen van leidingen. In een volgend Barentsz Journaal meer informatie over eigentijdse voorzieningen en stukjes moderne techniek in een historisch schip.



Corona en bezoek

Veiligheid gaat voor alles, dat geldt voor bezoekers zowel als voor de medewerkers. Volgens de richtlijnen van het RIVM, kunnen aan boord van de Witte Swaen voorlopig nog geen groepen worden rondgeleid. Bezoekers zijn welkom in het bezoekerscentrum, maar moeten zich minimaal 48 uur van tevoren melden. Kijk hiervoor op de website www.debarentsz.nl. Op de kade bij het schip zijn overigens geregeld vrijwilligers die uitleg kunnen geven over de bouw en de bijzondere bouwmethode.

De eindstreep

En die eindstreep, wordt die dit jaar toch nog gehaald? Wordt het toch nog een beetje een kroonjaar? Moet kunnen, maar wat is zekerheid als het virus nog altijd niet is uitgebannen? Het timmerwerk is voor een groot deel af, althans voor zover nodig om met het schip te kunnen varen en zoals het ook aan Sail Amsterdam zou hebben deelgenomen. Pas later komen er nog extra voorzieningen voor bezoekers en medereizigers. De zeilen zijn genaaid door mensen op de Bataviawerf, samen met enkele vrijwilligers van het Barentszproject die daarvoor geregeld naar Lelystad reisden. De zeilen zullen binnenkort, enigszins ceremonieel, worden overgedragen. Momenteel zie je geregeld mensen in de ondermasten klimmen voor het tuigen van het schip. Het inhijzen van de stengen, het plaatsen van de bezaansmast en boegspriet volgt over enkele weken.

Onze zakelijke
sponsoren
steunen ons,

steun daarom
onze sponsoren
waar het kan!

ABL Boomverzorging & Transport, Ede
Allpa Marine Equipment, Nijmegen
Annehiel Rondhoutverwerking, Hoogersmilde
Arriva Nederland
BDS Harlingen
Bilderberg Landgoed Lauswolt, Beetsterzwaag
Bodewes Shipyard, Harlingen
Boerderijstroom.nl
Boomrooierij Terpstra, Firdgum
Bouwbedrijf Firma H van der Zee & Zn, Harlingen
Bruinsma installatiebedrijf, Achlum
CeesZijlsing techniek B.V., IJlst
Chipmunk Consultancy, Veessen
Cor Bos, Terschelling
Cygnea, Schoonhoven
Damen Shiprepair Harlingen
De Boer & De Groot b.v., Harlingen
De Vlas Transport B.V., Harlingen
DeWALT B.V.
ERIKS bv, Alkmaar
Exploitiemaatschappij De Ried bv, Harlingen
Fam. Bouwmeester, Duitsland
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
Hempenius metaalbewerking, Harlingen
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
Kelfort Hybride kit - Ferney Group BV, Heerhugowaard
Kieftenburg Boomsma B.V., Pingjum
KTF Harlingen BV
Kuipers Woudsend B.V.
Kunstenaarsassociatie '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
Meer dan Media, Harlingen
Metabo Nederland BV, Breukelen
Nesta Shipping B.V., Harlingen
Nuon, Leeuwarden
Oosterhof Holman BV, Harlingen
P.K. Koopmans Lakfabrieken B.V., Marrum
Project Delta Group
Provincie Fryslân
Rabobank NW Friesland
Rotary Club Harlingen
Reiny Bourgonje Fotografie, Heerenveen
Sail-Point webmagazine voor kl. Scheepvaart
Salomé Advocatuur, Bilthoven
Scheepswinkel van Meer, Harlingen
SMTS Designers & Constructors, Drachten
Sociëteit Zeeburg, Harlingen
Staatsbosbeheer (diverse regio's)
Stichting Friesland Vaart
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
Werf, H. van der, Harlingen
Wierda Scheepsreparatie B.V., Harlingen
Windpowercentre BV, Harlingen
Zuidema Kraanbedrijf BV, Harlingen



STICHTING EXPEDITIESCHIP
Willem Barentsz