



Barentsz Journaal



STICHTING EXPEDITIESCHIP WILLEM BARENTSZ
NR. 37, DECEMBER 2024



Colofon

Het Barentsz Journaal is een uitgave van de Stichting Expeditieschip Willem Barentsz (SEWB). Het magazine verschijnt een paar 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

Redactie en eindredactie:

Jan de Jager

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

Vormgeving: Paul Meijeraan

Correspondentieadres:

Joop den Uylstraat 30
8862 BZ HARLINGEN
Telefoon: 06-53 19 11 11

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

Het Barentsz-project op internet:
www.dewillembarentsz.nl. Hier kunt u zich ook aanmelden als vriend of als vrijwilliger.

Facebook: [VriendenvandeWillemBarentsz](https://www.facebook.com/VriendenvandeWillemBarentsz)

Culturele ANBI Stichting, nr.: 8221.57.846
Bankrek.: NL70ABNA0589169831
KvK nr.: 01178808



Arnold de Lange

Wintertij

Het is half november en er valt sneeuw. Hier en daar wordt het zelfs wit, als op kerstplaatjes. Een haast uitzonderlijk fenomeen nu winters steeds meer op een doorlopende herfst lijken. En dat al zo vroeg. Misschien een voorbode van een echte winter, zo eentje van weleer? Nu, rond Kerst, lijkt het er niet op, maar het kan nog steeds. Het zou voor het Barentszproject een prachtig beeld zijn: Witte Swaen te midden van ijschotsen, waar kennen we dat van??

Motor

De decembereditie van het Barentsz Journaal staat in het teken van terugkijken en vooruitblikken. Helaas bracht 2024 niet datgene waar we op hoopten. Het schip bleef aan de kant door gedoe met de motor die tijdens de zeilproef vorig jaar kapot ging. Al is het een klassiek zeilschip, zonder motor kom je vandaag de dag nergens. Deze blijkt meer beschadigd dan gedacht. Er moet een zuiger worden vervangen, die was al vanuit Zuid-Korea naar een maritieme groothandel in Nederland gestuurd.

Dit bedrijf – hoe is het mogelijk, Murphy's law – werd in september door brand verwoest. Intussen is een tweede zuiger onderweg. Als die er is, wordt de motor eindelijk gerepareerd en in het schip teruggeplaatst. **En kan Witte Swaen zich opmaken voor een nieuw seizoen met hervatting van zeilproeven.**





Een nieuwe koers

Het vooruitzicht is varen, de Maiden Voyage en deelname aan Sail Amsterdam in augustus 2025. Witte Swaen is een graag geziene gast. Een mooi schip en een sprekend voorbeeld uit de glorie tijd van Nederland als zeevarende natie.

Deelname aan dit soort festivals zorgt voor publiciteit en, belangrijk, inkomsten. Geld dat nodig is om de hoge kosten te kunnen dekken.

De exploitatie komt in handen van een speciale Barentsz Experience BV die het schip inhuurt van de Stichting. Natuurlijk werd ook gedacht aan promotietoertjes met betalende passagiers. Helaas is dat niet mogelijk. Steeds strengere regels bepalen dat op Witte Swaen alleen mag worden gevaren met bemanningsleden, tot een maximum van twaalf. Een vaste crew van professionals zou ideaal zijn, maar is niet te betalen. Daarom zal ook nu een beroep worden gedaan op vrijwilligers. Probleem is dat er zich weinig gekwalificeerde jonggepensioneerden aandienen en het aantal ervaren 'oudjes' afneemt. Wat dat aangaat is het Barentszproject nog altijd gezegend met een groep betrokken mensen, zoals onlangs weer bleek bij de dokbeurt.



Dokbeurt

Gek genoeg was die dokbeurt, het schip op het droge, een van de hoogtepunten dit jaar. Inspectie had aangetoond dat het onderwaterschip kampte met stevige 'baardgroei' (aangroei zeepokken, algen, schelpdieren). De hoogste tijd voor een pittige behandeling. 'Knippen en scheren', zoals dat in vaktaal heet. Weken, zo niet maanden werd gewerkt aan de voorbereiding. Werd ingespeeld op alle mogelijke scenario's, want het was onzeker hoe het schip er zes jaar na de tewaterlating uit zou zien.

Na wikken en wegen werd gekozen voor de Talsma Shipyards in Franeker. Het droogzetten gebeurde er samen met Korpsschip de Sittard, een voormalig mijnenveger uit de jaren 50.

Eigenaar Jelle Talsma was gecharmeerd om beide klassieke Harlinger schepen tegelijk op zijn werf te ontvangen, twee ineen drukte de prijs.



Schoon schip

Op woensdag 16 oktober was het zover. Met enig manoeuvreren lukte het de twee schepen kont aan kont in het dok te krijgen. Wat een sensatie toen de lift omhoog ging en Witte Swaen eindelijk weer in volle glorie te zien was. Een bijzondere herrijzenis. De aangekondigde baard van zeevruchten viel mee. Toen het schip eenmaal droog stond, vlogen de vrijwilligers er als bijen naar de honing op af om het met schoffels en schrapers schoon te maken. De dagen erop werd de aangroei verwijderd en de huid geschuurd. Allesbehalve leuk, letterlijk pokkenwerk. Maar toch. Soms druilerig weer, vieze smurrie, niks weerhield hen ervan onder het schip te kruipen en zich in bochten te wringen.

Positief is dat het schip er verrassend goed uitzag. Hier en daar wat rotte plekken, maar geen gescheurde huidplanken en losgeraakte pennen waarvoor was gevreesd. Na wat reparaties werd het eerst in een primer en daarna in de antifouling (anti-aangroeiverf) gezet.

Binnen een week zag Witte Swaen er weer net zo glanzend uit als vlak voor de tewaterlating in 2018. Na nog een korte vakantie in Franeker werd het schip op 16 november teruggesleept naar Harlingen, naar z'n vertrouwde winterstalling in de Noorderhaven.

Happening

Het was voor de vrijwilligers een spannende dokweek maar tegelijk ook een happening. Waar de lol van samenwerken aan 'hun' schip vanaf spatte. Die stemming had ook z'n weerslag op medewerkers van Talsma en op de slepers van BDS, Tuinman en Griffioen die bijna kosteloos voor het vervoer van en naar Harlingen zorgden. Ook Propeller Service Delfzijl stelde de spoed van de propeller (stand van de bladen van de schroef) gratis bij. Mooie vormen van sponsoring zonder welke een project als dat van Barentsz nooit kan voortbestaan.

Van de dokbeurt is een filmpje gemaakt, te zien op

<https://youtu.be/v1VCzO2oYH8>



Knippen en scheren, pokken schrapen en aangroei wegsteken





Zichtbaar en ook tastbaar resultaat

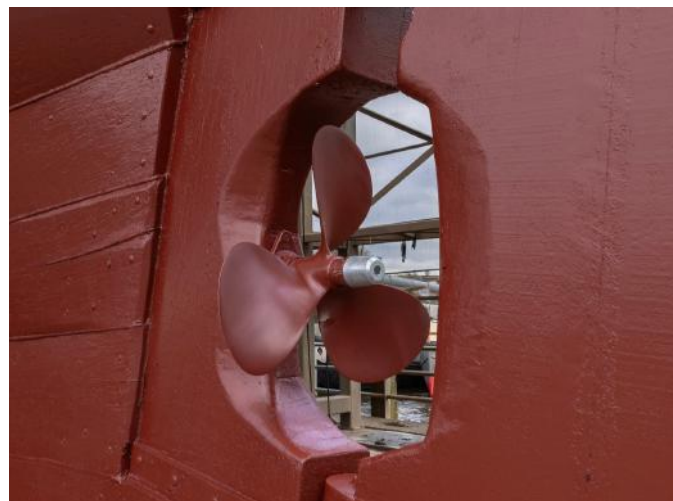


Dankzij sponsoren

Het droogzetten en behandelen van Witte Swaen was een geweldige operatie. Door de organisatie vooraf, het werk zelf en, vooral, het vergaren van de benodigde pecunia. Een dokbeurt is duur en na de coronajaren en enkele tegenvallers is de financiële armslag van de Stichting niet groot. Maar gaande de dokweek met z'n bijzondere uitstraling kwam een aantal bedrijven het project op allerlei manieren tegemoet. Die gunsten waren er van BDS Harlingen BV, Sleepdienst Tuinman, Griffioen, Propeller Service Delfzijl en Talsma Shipyards.



Slepen heenweg: Tuinman Sleepdiensten en BDS Harlingen.



Schroef schoonslijpen en speed (draaiing) verstellen: Propeller Service Delfzijl.



Dok (boven): Talsma Shipyards.

Slepen terugweg (onder): Tuinman Sleepdiensten en Griffioen



Het verhaal van de 'Harlingen'

De faam van Witte Swaen, de reconstructie van het schip van Willem Barentsz, blijft voor een belangrijk deel verbonden aan de roemruchte poolexpeditie. Fraai beschreven door Gerrit de Veer in zijn dagboek van de reis. Er zijn evenwel meer van dit soort heroïsche reizen naar de poolstreken. Die van de walvisvaarder 'Harlingen' onder leiding van kapitein Klaas Hoekstra uit 1826 mag er ook zijn.



In die onderneming speelt Harlingen een centrale rol. Het schip werd gebouwd door de Harlinger scheepsbouwer Johannes Alta. De tewaterlating was op 12 december 1825, drie maanden later werd het schip opgeleverd. De Leeuwarder Courant van 8 december berichtte: 'Men verneemt van Harlingen, dat op maandag den 12 december e.k., ten 9 uren des morgens, zal te water lopen, het aldaar nieuw gebouwde

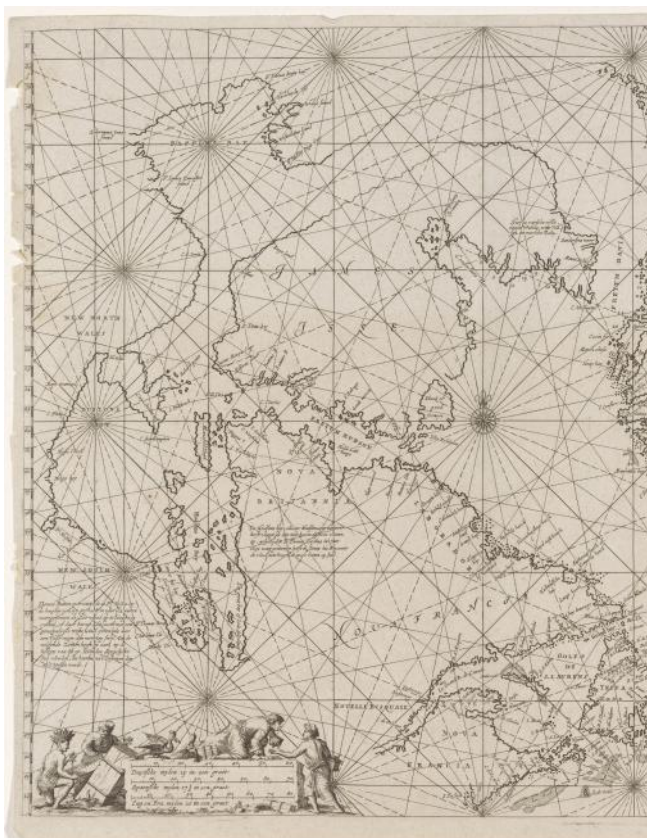
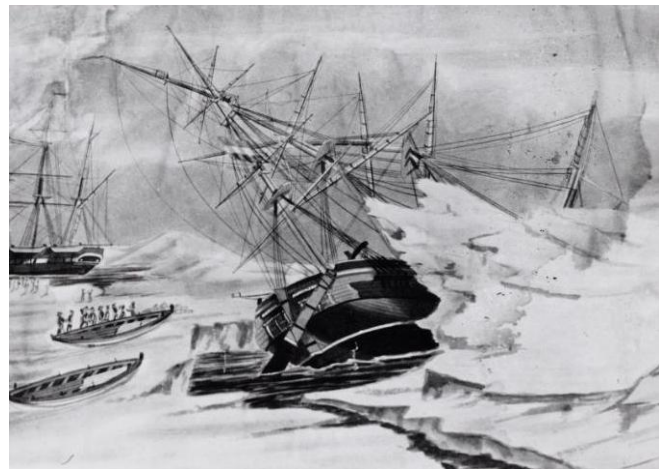
driemast hoekerschip, HARLINGEN genaamd, bestemd voor de Groenlandse en Straat Davids visserij, ene gebeurtenis te belangrijk voor die stad en die wij tevens waardig oordelen als bewijs onzer toenemende nationale nijverheid vermeld te worden.'

Het onderstreept het grote belang van scheepsbouw en visserij voor de havenstad.

De verwachtingen waren hooggespannen. Uitgeluid door een enthousiaste menigte vertrok de nieuw gebouwde galjoet (een rondgebouwd schip voor de visserij) op 14 maart 1826 uit de haven van Harlingen voor walvisvaart in Straat Davids, een zeestraat tussen Canada en Groenland.

Helaas was het schip maar een kort leven beschoren. Door letterlijk moordende concurrentie van andere visjagende naties waren aan de zuidkant van Groenland weinig walvissen te vinden, dus reisde de Harlingen steeds noordelijker. Daar kwam het schip terecht in het poolijs waarin het uiteindelijk werd gekraakt. Klaas Hoekstra schrijft hierover in zijn dagboek:

'Den 23 Augustus 's morgens 3 uren op de breedte van 74 gr. 1 min. Storm weer, de wind Z.W. liepen de vladen aan. Wij hadden toen een vat boter op het dek en in 5 minuten tijds de schotsen tusschen deks, en het schip vol water. Het ijs drong meer en meer aan, zoo dat zeer spoedig het geheele dek onder het ijs bedolven lag, en het schip zoo schielijk was verloren, dat de meesten van het scheepsvolk hunne klederen niet konden bergen. Sommigen iets en weer anderen niets...'



De Harlingen was trouwens niet het enige schip dat in die contreien ten onder ging, de walvisjacht eiste een zware tol. Aanvankelijk werden de bemanningsleden opgevangen op een Engels schip dat in de buurt lag, tot ze gelast werden met sloepjes te vertrekken omdat er te weinig proviand aan boord was. Het begin van een barre tocht en overwintering op Groenland.

Ook in dit geval werd de reis legendarisch door het dagboek van Hoekstra dat later verscheen onder de titel: *'De togt van de Equipagie met sloepen over en langs het ijs, en overwintering van dezelfde in het Noordelijk gedeelte van Groenland'*. Daarin tal van anekdotes die wij ook kennen uit het reisverslag van Barentsz: bevroren ledematen, sneeuwstormen, gevechten met beren, honger en ellende. Maar niet alleen: hier ook avonturen uit het leven met en onder Groenlanders.

In groepjes keerden de mannen tenslotte in 1827 terug. *'Den 10 october kwam het laatste volk mijner equipagie te Harlingen, zoodat wij toen allen, op twee na, na grote gevaren te hebben doorgestaan - hoewel eenigen met verlies van teenen, waaronder twee, welke thans nog niet genezen zijnde, voor rekening der Societeit, geneesmiddelen bezorgd worden, - eindelijk in het Vaderland terug waren.'*, meldt het dagboek.

In Gemeentemuseum Het Hannemahuis is over de tocht van de Harlingen het nodige te lezen en te zien. Als het Vispad, waar Harlingen op inzet, er komt zal in de Expo op de Barentszwerf aan deze reis ongetwijfeld ook aandacht worden besteed.

Schilderij van Abraham Storck. 1629, Spitsbergen. Omdat de walvissen in deze wateren verdwenen, moest er veel Noorderlijker worden gevist. Toen kwam Groenland in beeld en kreeg je de Groenlandvaarders.





Re-enactmentgroep Allemansend gaf een demonstratie met het schieten met musketten.

Knallende vriendendag

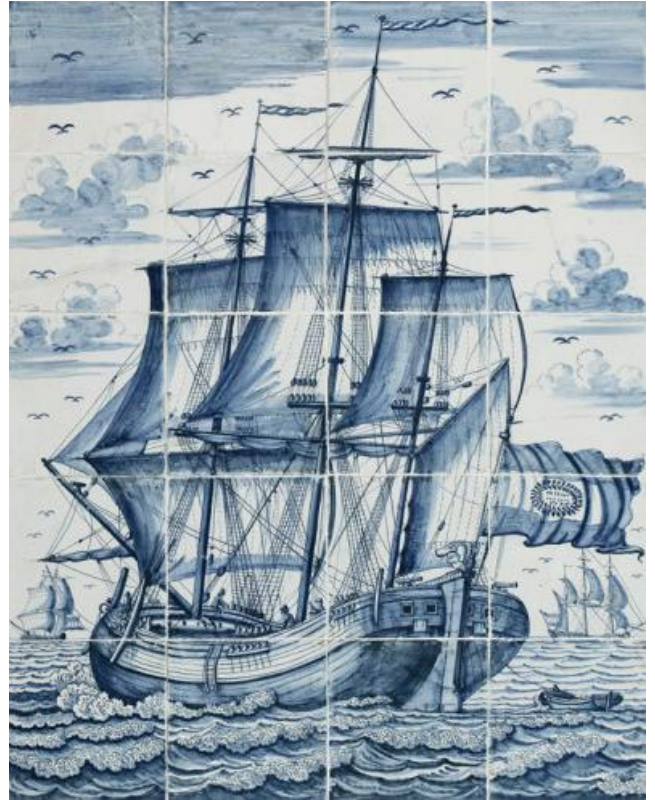
Naast sponsoring, in welke vorm dan ook, zijn de vaste 'Vrienden' van grote waarde voor het Barentszproject. Voor deze groep supporters organiseert de Stichting een vriendendag. Deze jaarlijkse bijeenkomst, sinds corona niet meer georganiseerd, maakte op 28 september een herstart met een knallend festijn. Het thema was leven en overleven aan boord van Witte Swaen. De deelnemers kregen onder meer te horen hoe de naam 'Witte Swaen' - die in het dagboek van Gerrit de Veer nergens wordt genoemd - via nasporingen in archieven kon worden achterhaald. En hoe daarna de bijpassende houtsculptuur op de achtersteven, een witte zwaan, ergens in een Gelders schuurtje werd gebeiteld. In het geheim, ook voor vrijwilligers die pas bij de doop van het schip op 27 oktober 2018 te horen en zien kregen dat 'hun' schip Witte Swaen zou heten.

Leden van de re-enactmentgroep Allemansend zorgden voor een daverend intermezzo op het dek van het schip, het geknal van musketten was tot in de wijde omtrek te horen. Zachtzinnig ging het er aan boord sowieso niet toe, het was geen bestaan voor watjes. Veel variatie in het eten was er niet, het dagelijkse maal bestond uit peulvruchten, gort en een voedzaam 'hachje' spek. Met dat laatste probeerden de zeelieden te overleven, scheurbuik te voorkomen, hun hachje te redden. Op Nova Zembla kregen ze trouwens, zonder dat ze dat wisten, de broodnodige vitamine C ook binnen uit het vlees van poolvossen. Met een borrel en een smakelijk 'hachje' in stijl werd de gezellige en leerzame vriendendag afgesloten.



Maritiem Historisch Centrum

Was 2024 voor Witte Swaen een wat kleurloos jaar, ook op de Barentszwerf gebeurde weinig. Maar er gloort perspectief. Scheepsbouw en visserij - ook walvisvangst- zijn van groot belang geweest voor de economische ontwikkeling van Harlingen. De laatste jaren staat de visserij sterk onder druk. Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit stelt 30 miljoen beschikbaar voor de omschakeling van deze bedrijfstak naar een duurzame toekomst. Harlingen deelt daar ook in mee. De Gemeente werkt aan plannen het verhaal van de visserij dichter bij het publiek te brengen. Een ervan is een wandelroute door de binnenstad en havens langs het visserijverleden van de stad. Dat zogeheten vispad voert mogelijk ook langs de Barentszwerf. Wellicht komt een vurig gekoesterde wens tot vervulling: de werf als Maritiem Historisch Centrum.



Tegeltableau (boven) Een galjoentschip, schilderij Arnold de Lange (onder) - schip van Barentsz is hopeloos vastgelopen in het ijs...





Witte Swaen als filmlocatie

Een jaar geleden werd Witte Swaen gebruikt als decor voor opnamen voor de docuserie 'Het verhaal van Nederland'.

Onlangs fungeerde het schip opnieuw als filmlocatie. Dit keer in het kader van een wereldwijd evenement: 'The 48 Hour Film Project Experience'. In deze wedstrijd nemen filmmakers het tegen elkaar op om binnen 48 uur de beste korte fictiefilm (rond vijf minuten) te maken.

De makers die Witte Swaen als object gebruikten, kennen elkaar van hun studie in Groningen. In oktober wonnen ze het 48 Hour Film Project Groningen. In het weekend van 7 december deden ze, samen met 117 andere teams, in Harlingen mee aan de internationale editie.

Pas op vrijdagavond kregen ze te horen aan welke elementen de film moet voldoen: een personage, een dialoogzin en een voorwerp.

Daarnaast kreeg elk team een uniek filmgenre dat in hun verhaal verwerkt moest worden.

Zaterdag was de dag van het script en de opnamen, op zondag volgde de montage. Behoorlijk stressvol, 's avonds moest de film worden ingezonden.

Op de wedstrijd rust een streng embargo. Wel is bekend dat de film op Witte Swaen gaat over gebrek aan voedsel en een daarop volgende muiterij. Hij zal te zijner tijd online te zien zijn. De winnaar maakt kans op allerlei prijzen en misschien zelfs op een vertoning tijdens de Short Film Corner op het gerenommeerde filmfestival van Cannes.





Website: debarentsz.nl

Word vriend van Willem Barentsz

Voor slechts € 25 per jaar steunt u ons.
Wat krijgt u hiervoor?

- U bent altijd welkom op de werf en Witte Swaen voor lezingen of evenementen.
- U wordt jaarlijks uitgenodigd voor een Barentsz-vriendendag.
- Enkele keren per jaar krijgt u het Barentsz Journaal met info over de ontwikkelingen van ons project.

Bovenal krijgt u de voldoening dat als u straks Witte Swaen in al z'n glorie onder vijf zeilen ziet varen, kunt zeggen:
"Wat mooi!, ook dankzij mij!"



De blik vooruit

Weer een jaar voorbij.
Voor het Barentszproject één zonder noemenswaardige ophef.
Dankzij de inzet en steun van vrijwilligers, vrienden en sponsors toch een jaar waarin we met vertrouwen vooruitkijken. Vooruit naar een nieuw seizoen met Witte Swaen de zee op.

Vrijwilligers en bestuur van Stichting Expeditieschip Willem Barentsz wensen u fijne feestdagen en een voortvarend 2025. Volle kracht vooruit!



Veel bedrijven steunen ons, steun ook hen waar het kan!

ABL Boomverzorging & Transport, Ede
Allpa Marine Equipment, Nijmegen
Annehiel Rondhoutverwerking, Hoogersmilde
Bataviawerf, Lelystad
BDS Harlingen
Boomrooierij Terpstra, Firdgum
Cees Zijsling techniek B.V., IJlst
Cor Bos, Terschelling
Cygnea, Schoonhoven
De Boer & De Groot b.v., Harlingen
De Vlas Transport B.V., Harlingen
Exploitiemaatschappij De Ried bv, Harlingen
Gemeente Harlingen
Grafisch Centrum Harlingen
Griffoen, Harlingen
Haisma Scheeps & Industriemotoren B.V., Harlingen
Harlingenboeit.nl
Harlinger Overslag- en Veembedrijf B.V. (HOV)
Harnsinvest - Leeuwarden
H&M Houtbewerkingsmachines, Sneek
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
Hyundai Seasall Co Ltd., South Korea
Joachim de Ruijter Fotografie, Harlingen
Kelfort Hybride kit - Ferney Group BV, Heerhugowaard

KTF Harlingen BV
Lasaulec, techn.groothandel, Heerenveen
Lions Club Tsjerk Hiddes, Harlingen
Mannen van Staal, Leeuwarden
MDC (Maritieme Designs Company), Oosterbierum
Oosterhof Holman BV, Harlingen
Project Delta Group
Provincie Fryslân
Reiny Bourgonje Fotografie, Heerenveen
Rotary Club Harlingen
Salomé Advocatuur, Bilthoven
Scheepswinkel van Meer, Harlingen
Sleepdienst - Tuinman, Harlingen
Sociëteit Zeeburg, Harlingen
Staatsbosbeheer (diverse regio's)
Stichting Friesland Vaart, Lemmer
Stichting Maritiem Centrum, Doorn
Tehado Engineering B.V., Drachten
Ten Bulte Rondhout, Winterswijk
Touwfabriek Langman BV, Nijkerk
Van Smeden Harlingen B.V.
Ventura Systems BV, Bolsward
Vermilion Energy Netherlands B.V., Harlingen
Victron Energy B.V., Almere
Visser A.T.R B.V., Harlingen
Visser Special Metal Products, Harlingen
Wateler a.t.b. B.V., Minnertsga
Werf, H. van der, Harlingen
Zuidema Kraanbedrijf BV, Harlingen



STICHTING EXPEDITIESCHIP
Willem Barentsz