

Hoge Noorden al 400 jaar in trek

STRIJD OM HET POOLLIJS

De ijskap op de Noordpool smelt door de klimaatverandering. Vierhonderd jaar geleden bleven de Nederlanders, op zoek naar een doorvaart naar China, er nog in steken. Nu hoeven schepen daar niet meer voor te vrezen en wordt het Hoge Noorden een belangrijke doorgangsroute.

door **Menzo Willems**

'Het Noordpoolgebied wordt van groot economisch maar ook strategisch belang", voorspelt historicus Diederick Wildeman. „De noordoostelijke route is sneller en dus goedkoper dan die door het Suez-kanal. Al is het nu vanwege het gebrek aan voorzieningen langs de Siberische kust nog een barre onderneming. Een ander probleem is dat Rusland de route zal proberen te beheersen, wat de strategische belangen van andere burenen, zoals de VS, zal schaden.”

De zeevaartexpert organiseert sinds deze maand de tentoonstelling *Strijd om het ijs* in Het Scheepvaartmuseum. Die behandelt de 400-jarige geschiedenis van de reizen die de Nederlanders naar de arctische wateren hebben gemaakt.

De bekendste tocht is die van Willem Barentsz die in 1596 eindigde in een overwintering op de archipel Nova Zembla. „Geen andere plek op aard, hoe karig ook bedeed, is zo ellendig naakt, zo arm aan groei en teelt”, dichtte Hendrik Tollens in 1820 over dit onherbergzame oord.

„De gebeurtenis is begin 19e-eeuw, toen ons land een pril koninkrijk was en het nationalisme hoogtij vierde, tot een heroïsch drama op-

geblazen”, onderstreept Diederick. „Iedereen leerde het gedicht van Tollens verplicht op school.”

De belangrijkste drijfveer om via het noorden naar China te varen was het legendarische Cathay dat daar in de buurt zou liggen. Toen rond 1650 duidelijk werd dat dit sprookjesland niet bestond en het poolgebied veel groter was dan ze dachten, verminderde de animo van de Nederlanders voor de arctische zoektochten. De laatste, vergeefse poging werd in 1664 gedaan door de Vlielandse Willem de Vlaming. De Nederlanders bleven tot eind 18e eeuw nog wel rond Spitsbergen op walvissen jagen

Pas ver in de 19e-eeuw werd de draad van de pool-expedities weer opgepakt, nu voor de wetenschap en nationale glorie. Zo koos tussen 1878 en 1884 de schoener met de toepasselijke naam *Willem Barents*, gebouwd in opdracht van het *Hoof-comité voor een Nederlandschen pooltocht*, zeven keer het ruime sop. „Er ging een fotograaf mee zodat de donateurs op de wal een mooi album met kiekjes kregen”, vertelt Diederick Wildeman. „Met de foto's kon het comité ook geldschietters voor een nieuwe expeditie over de streep trekken.”

Met de reizen ging steevast scheepshond Sailor mee. Toen hij stierf stond er een rouwadvertentie in de krant met de tekst: „Hij had de sympathie van het publiek en op zijn breeden

hoofd heeft de hand van menig schoone dame gerust.”

Een ander opmerkelijk bemanningslid was Gerrit Westerneng, een jonge visserman die voor de onderzoekers aan boord zeedieren moest vangen. „Maar hij maakte er tot ieders verbazing ook tekeningen van, die allemaal zijn bewaard”, lacht de conservator.

Steenkool was het volgende doelwit van reizen naar de pool waar vanaf eind 19e

eeuw ook goud, ijzer, nikkel, lood, zink en tenslotte olie en gas werd gewonnen. In 2013 voer voor het eerst een Chinees vrachtschip door de noordelijk route naar Rotterdam. Nu is het nog ploegen maar misschien dat op den duur de cruiseschepen van de Holland America Line er doorheen naar China varen. Willem Barentsz zou het toejuichen maar de milieubeweging maakt zich nu al zorgen.





De officieren van de W.Barents met scheepshond Sailor op de kajuit.

FOTO HET SCHEEPVAARTMUSEUM



Een olietanker op de noordelijke route.

YURI KOZYREV / NOOR FOR CARMIGNAC FOUNDATION



Walvisvangst in de Noordelijke IJszee door Abraham Storck (1690).

FOTO'S HET SCHEEPVAARTMUSEUM



Nederlanders en Noren vertrekken in juli 1883 vanaf Nieuw Holland voor een sledetocht.