

Expeditie IJs deel 5 2008

Tekst en foto's: Harald Paul
Vertaling: Hellen Borgmann en Marijn Schaaf

Harald Paul is samen met zijn vrouw Silvia in de vijfde etappe van Expeditie IJs 2008 op weg naar Groenland. De tocht, die het echtpaar met hond Rat's aan boord van hun Smelhe Vlet onderneemt, bracht hen via Denemarken naar de Noorse kust, naar Spitsbergen. De ijzige kust van Groenland kan door te zware ijsgang vanaf Spitsbergen niet worden bereikt. Deze maand van Spitsbergen terug naar de Noord-Noorse kust, over regels voor het omgaan met beren, pakijns en Wiener Schnitzels.

SVALBARD (SPITSBERGEN)

Longyearbyen was zes jaar geleden naar mijn idee een klein en gezellig stadje. Er reden wat auto's heen en weer tussen het vliegveld en de stad, een paar mensen gingen deuren in en uit en daarmee had je alle activiteit wel zo ongeveer gehad. Vandaag de dag lijkt het met zijn bijna tweeduizend inwoners, dreunende vrachtwagens, werkende arbeiders en graafmachines meer op een grote stad. Overal langs de kaai en de weinige steigers belemmert een manshoog hek de bewegingsvrijheid. De eilandbewoners zijn hun rust verloren en overgeleverd aan de alledaagse stress, veroorzaakt door de vele duizenden

toeristen. Talrijke schepen liggen in het Isfjord voor anker en wachten op hun beurt. Ik ben gedwongen een ankerbal te hijsen, zodat het met dit scheepsverkeer duidelijk blijft wie vaart en wie niet. We slaan wat vers voedsel in, halen de sproeiers voor mijn Yanmar dieselmotor van het vliegveld op en zetten onze reis naar het noorden voort.

REGELS VOOR BEREN

Na de verwisseling van de sproeiers schommelt de toerenteller bij volledige belasting weer rond de 3300 rpm. Kortom: de krukas draait weer

met 160 pk. Dit is een geruststellende gedachte voor Silvia. Omdat we nu in noordelijke richting van Longyearbyen wegvaren, verwacht ik minder toerisme en scheepsverkeer. Het omgekeerde is echter het geval. Bij een van onze eerste ankerplekken worden we meteen door de politie van Sysselmanne gecontroleerd. Vriendelijk vragen ze naar onze registratiekaart. Ze letten scherp op het bezit van wapens en munitie om beren mee af te schrikken. Ik voldoe aan alle eisen. Mijn nieuwsgierigheid brengt mij ertoe om de beambten wat vragen te stellen. Ze zijn blij met mijn interesse en beantwoorden zeer uitgebreid

alle vragen. Drie controleboten patrouilleren tijdens het hoofdseizoen ongeveer drie maanden lang ononderbroken in de fjorden langs de noordwestkust van Spitsbergen. Tot hun taken behoren onder andere het controleren van schepen en bemanning, het onderzoek naar de handelswijze bij het doden van ijsberen, het noteren van de ligplaats en het opmeten van historische objecten, die vervolgens onder monumentenzorg komen te vallen. Het antwoord op mijn vraag over de omgang met beren is helder en onmiskenbaar. De eerste stap is de beer uit de weg gaan. Als de beer blijft aandringen kunnen vervolgens licht- en knalpatronen gebruikt worden. Hierna volgt het waarschuwingsschot voor de voeten van de aanvaller met geladen munitie. Als dit nog niet helpt, volgt het dodelijke schot. Als deze volgorde achteraf niet duidelijk herkenbaar is, wordt een proces voorbereid, dat meestal met een fikse boete of zelfs met gevangenisstraf eindigt. Er zijn nu plusminus tweeduizend beren. In de laatste tien tot vijftien jaar zijn er ongeveer dertig beren doodgeschoten.

MONUMENT

De regels voor de omgang met historische monumenten zijn niet veel anders. Honderd meter afstand houden met tent en vuur, geen

historische souvenirs meenemen en natuurlijk niets beschadigen. Bij een latere controle in het Krossfjord had ik het geluk aan mijn zijde. Een team van archeologen en natuurbeschermingsbeambten kwam aan boord. De natuurbeschermers inventariseren schade, vooral bodembeschadiging vanwege het massatoerisme. Voor mij is dit zo veel als de wind in de rug hebben. Er wordt iets gedaan. De archeologen schrijven hun doctoraalscriptie onder andere over de overblijfselen van het Duitse weerstation in de Signehamna. Op een voettocht daarheen keek ik mijn ogen uit. Ik vond ontelbare oude vaten, benzinekannen, boterhamtrommels, delen van aggregaten, draad, batterijen, gebroken glas et cetera. Als man zonder wetenschappelijke achtergrond vraag ik me af: is zoiets een monument dat de moeite van het beschermen waard en te behouden is? Een andere vraag die me bezig houdt: is het nodig om bij het verlaten van een onderzoeksstation überhaupt iets achter te laten? Mij valt ook op dat het materiaal van de stations in een zeer slechte toestand verkeert

en volkomen verouderd is. Zou er niet juist hier in het noorden met de nieuwste technologie op gebied van verbrandingsmotoren gewerkt worden?

'WE HEBBEN VERLOREN'

In kleine maar mentaal zekere stappen klauteren we breedtegraad na breedtegraad naar het noorden. Laaghangende mistbanken maken het klauteren er niet makkelijker op en bovendien komt ons kaartenmateriaal niet met de WGS 84 (World Geodetic System) overeen. Ook de schaal van 1:100.000 tot 1:600.000 maakt de navigatie hier boven lastig. Een aantal delen van Svalbard is überhaupt niet of slechts oppervlakkig in kaart gebracht. We moeten dus vertrouwen op ons gevoel en op onze bereidheid om risico's te nemen. Ik heb voor mezelf twee doelen gesteld. Ten eerste wil ik in het poolgebied 80° noorderbreedte bereiken en ten tweede wil ik Spitsbergen ronden. Vanaf een veilige ankerplaats op 79° 39,899' noorderbreedte en 011°01,743' oosterbreedte vertrekken we om de individuele

De gps geeft iets meer dan 80° noorderbreedte aan





doelen te bereiken. Om de algemene toestand van het ijs te verkennen sturen we met bijna 0° op de 80° breedtegraad aan. Op ongeveer 79°56,00' noorderbreedte treffen we al de eerste grote pakijsvelden aan en bij ongeveer 79°57,50' noorderbreedte hebben we veertig à zestig procent ijsbedekking. Bij 79°59,90' noorderbreedte kunnen we niet meer verder. Ik heb al eerder veel meer geriskeerd dan Silvia's zenuwen aankunnen. Hier en daar iets breken, een ijsschots aan de kant schuiven enzovoort veroorzaakt al een oorverdovend lawaai binnen in het schip. Ijs, ijs en nog eens ijs. Voor Silvia een uitzichtsloze situatie. Hier boven is de ijsbedekking zeventig tot tachtig procent. Ik blijf maar enkele minuten op deze plek, want wind en stroming verschuiven razendsnel de ijsschotsen. Als de bliksem terug! Ik geef mijn diesel de sporen en

ik schiet met 7-8 knopen tussen de schotsen door om weer terug te komen bij het minder dichte pakij. Ik denk: verloren; we hebben nu 3200 zeemijlen gevaren en nu halen we de tachtigste breedtegraad op een paar meter na niet. Wat moet ik doen? Voorzichtig stel ik voor om nog een tweede poging te wagen. Vanwege de mist en een beginnende sneeuwbuï reageert mijn vrouw furieus op mijn voorstel. Ik smelt met mijn bijna twee meter en 110 kilo in de stuurmansstoel. Maar de wil is sterk. Een plotselinge weersomslag zorgt voor beter zicht. Ik stuur naar het oosten richting de twaalfde lengtegraad, voortdurend met een neiging naar bakboord, dus naar het noorden. Silvia heeft mijn tactiek niet meteen door. Pas als ik zeg: 'Geef de camera eens' wordt ze wakker. De gps geeft iets meer dan 80° noorderbreedte aan.

Liever nog wat verder, zeg ik tegen mezelf, zodat ik ook onze sceptica kan overtuigen. Ongelofelijk dat een 11,7 meter lange 'motorboot' hiertoe in staat is. Silvia lacht nu toch en is blij met dit succes.

POOLGEBIED, 80° NOORDERBREEDTE

Mist, sneeuwbuïen en de drie windrichtingen NW, N en NO laten ons ongeveer acht dagen op een gunstiger tijdstip voor de rondvaart wachten. De volgende situatie ontspint zich nu: door de windrichtingen breekt steeds meer ijs van de poolkap af en het drijft naar de noordkust. De toch al niet zo brede doorgang naar het oosten wordt langzaam afgesloten. We moeten zelfs een goed beschutte ankerplaats verlaten, doordat het ijs de uitgang steeds verder blokkeert. Het is weliswaar nog maar tachtig zeemijl naar de

oostkant van het eiland, maar de gedachte dat de deur achter ons zou kunnen dichtvallen ontneeemt ons de moed. Twee factoren maken het nog lastiger: constante mist en sneeuw en de zeestraat 'Hinlopenstretet' kan met deze hoeveelheden ijs een muizenval worden. Men moet ons maar vergeven, maar alleen mist en sneeuw op de foto's is nou niet bepaald waar onze lezer op zit te wachten. Bij een rondje koffie met de bemanning van de drie patrouilleboten op onze GypsyLife komen we te weten dat ook schepen die voor ijsomstandigheden bedoeld zijn niet altijd de 80° bereiken; de ijsvelden bewegen te veel. Iemand heeft een lijst met ongeveer vijftien zeilboten die hier boven zouden zijn. Zelfs een groep kanovaarders heeft zich aangemeld. Ze wilden met kajaks de noordpool bereiken. Ze waren wel verbaasd dat hier boven ijs was,

want in het zuiden werd toch gezegd dat vanwege de opwarming van de aarde alles gesmolten was. Dit verhaal ontlokt ons allemaal een glimlach.

WIENER SCHNITZEL

In relatief grote etappes varen we langs de westkust terug naar de Sorkapp, de zuidpunt van Spitsbergen. Een frisse wind van ongeveer 6 tot 8 Bft blaast samen met mist en sneeuw uit zuidwestelijke richting onze ankerbaai in. Niet de normale golven maar de ondraaglijk hoge boeggolven maken dat de GypsyLife met haar rolbewegingen van 20° van bakboord naar stuurboord ons geen rust gunt. Ook het aanmeren met de rubberboot kost nog behoorlijk wat kracht. De vermoeidheid begint haar tol te eisen. Ondanks alles bestudeer ik de kaarten voor de grote overtocht naar Groenland. Een min of meer

Het ijs blokkeert de uitgang steeds verder



westelijke koers moet ongeveer 530 zeemijlen lang aangehouden worden. Verder win ik via mijn Holland Nautic satelliettelefoon het laatste ijsnieuws met betrekking tot de oostkust van Groenland in vanuit Tromsø in Noorwegen. Bovendien kloppen mijn ervaringen zowaar met het weerbericht. De planning komt tot stand. Er is geen ijs aan de kust, en als het er toch is, dan is het niet veel. Het weer voor over één of twee dagen: variabele wind, ongeveer 3 Bft. Voor over vier of vijf dagen: zuidwestelijke wind, waarschijnlijk tussen 4 en 5 Bft. De ideale omstandigheden voor mijn geschatte vier etmalen. Zelfs de internetberichten van Smelne melden hetzelfde. Verder vraagt de werf of er nog iets nodig is en of ik nog wensen heb. Er is niets nodig, maar één wens heb ik wel: een Wiener Schnitzel met patat en salade bij aankomst in Nederland. Smelne willigt mijn wens in. Nu kan het beginnen.

PAKIJS

Ik controleer alle schroeven, spanbanden en andere bevestigingspunten. Ook de dieselfilter en de oliestand bekijk ik. Ik bereken de dieselvoorraad een x aantal keer. Dan is het tijd. Op vrijdag 15 augustus om 18.30 uur halen we het anker op. Mentaal goed voorbereid kiezen we onze koers. Ongeveer rond middernacht, na de wisseling van de wacht, krijg ik een merkwaardig gevoel. Het onderwerp van mijn gedachten: drijfjij op de tachtigste breedtegraad bij Spitsbergen, stroming van noord naar zuid langs de oostkust van Groenland met een snelheid van 1 à 2 knopen. Sneeuw in augustus, dus weinig zon. Waar is het ijs, wanneer ik al op de 75ste breedtegraad in Groenland aanmeer? De onrust steekt de kop op. Uit een speciaal handboek, het 'Handboek voor Nautische Radiodienst', haal ik het nummer van de ijsnieuwsdienst in Groenland. Een telefoontje naar hen doet het bloed uit mijn gezicht wegtrekken. Het poolpakj



heeft een dekking van negentig procent bereikt tot aan de 73ste breedtegraad. Vanaf daar zijn er pakjivelden en 'growlers', dus extra voorzichtigheid is geboden bij het navigeren. Hun laatste vraag is of ik een ijsbreker heb. Het zou ijsvrij moeten zijn rond de 71ste breedtegraad. Het weerbericht uit Groenland kan mij op dit moment niet meegedeeld worden. Als ik opnieuw de te varen afstand uitreken, kom ik uit op 780 zeemijl. Met een gemiddelde snelheid van ongeveer 6 knopen is dat 130 uur varen. Het ergste is dat we tegen de opkomende



zuidwestenwind in moeten. Wanneer ik opnieuw het Noorse weerbericht raadpleeg, kom ik nog meer te weten. 'Probability' en 'maybe' zijn de meest gebruikte woorden. Zuidwestenwind, ongeveer 5 tot 7 Bft. Een kleine geste van de Groenlandse zee om duidelijk te maken wie hier boven de baas is. Zaterdagmorgen vroeg zal zuidwestelijke tot westelijke wind met 3-4 Bft het toch al onrustige water verstoren. We wijken af naar het bereneiland, Bjørnøya. De prijs is te hoog. We zullen Groenland niet bereiken, dus die Wiener Schnitzel hebben we verspeeld.

GENADE

Een nieuwe poging zal ik zo laat in het jaar niet meer wagen. We liggen al dagen bij Bjørnøya voor anker en wachten op de genade van de Barentszee. Ik hoop dat de lezer zal begrijpen dat het risico en de opoffering te groot waren.

We zullen Groenland niet bereiken dus die Wiener Schnitzel hebben we verspeeld

Bovendien is de verzekeraar Kuiper beslist niet bereid om bij moedwillig handelen mijnerzijds de verantwoordelijkheid op zich te nemen. Ik ben er ook niet op uit om de dorst naar sensatie te lossen, maar om onze lezer een objectieve berichtgeving met bijbehorend beeldmateriaal te bieden. Op dit moment kan ik de terugreis vanwege de moeilijke weersomstandigheden nog niet bepalen. Mijn vrouw houdt rekening met het ergste - overwinteren op Bjørnøya?

