

IJs, ijs en nog eens

Avontuur Canada 2

Harald en Silvia Paul zijn met hun twaalf meter lange Smelne vlet op weg van Nederland naar Canada. Het tweede verslag beschrijft de etappe van Fäerör naar Groenland. Over walvissen, de verschillen tussen zeilers en motorbootmensen, rollen, stormen en ijs. Heel veel ijs.

Tekst en foto's: Harald Paul
Vertaling: Anja Nieuwland

ijs

Zoals gepland vervolg ik de reis met mijn Smelne vlet van Orkney naar de Shetland eilanden naar Fäerör. Het Scandinavische eiland 'Fareöne' hoort bij Denemarken maar is zelfstandig en behoort volgens de douane niet tot de EU. Daarom moet elk aankomend schip inklaaren. Ik besluit mijn vaarrichting naar Syderö te verleggen, het meest zuidelijke eiland, maar ga wel op dezelfde plaats voor anker. Zo worden de formaliteiten bij de douane ietwat verschoven, maar niet opgeheven. Je moet weten dat langs de kust dezelfde wetten gelden als in het binnenland, maar omdat elke douanebeambte het harde zeeleven kent, zijn ze niet zo heel streng. Dat een uit Duitsland komend stalen schip niet onopgemerkt blijft, moge duidelijk zijn. Daardoor ontstaan ook zeer onderhoudende en informatieve gesprekken. Voor mij is het heel interessant om te weten waarvan de eilandbewoners leven. Werken op een bank, commune, supermarkt, vliegveld of haven is goed en mooi werk. Maar wat zijn de hoofdkomsten van de eilandbewoners? Vis. 97% van de gehele economie wordt door de visvangst gerealiseerd. Deze informatie zet me aan het denken. Met grote trawlers wordt langs de kust op de Noord-Atlantische zee voor Groenland en IJsland gevestigd. De vissers die langs de kust vissen mogen geen gebruik maken van netten maar alleen van lijnen. Dit wordt gedaan vanaf de boot volgens hetzelfde principe als hengelen of beugvissen. Beugvissen gebeurt op een stilliggende boot met een vistuig bestaande uit een lange, zware lijn van 300 tot 500 meter met dunnere dwarslijnen, zogenaamde sneuen, met aan het uiteinde een haak.

Het verbod op het vissen met netten moet overbevissing en het vissen met zogenaamde visvallen voorkomen. Nu vraag ik me af of de visvangst toereikend is voor de groeiende bevolking en de toenemende beschaving? Dit jaar is de visvangst zeer slecht. De eerste onrendabele viskotters zien er inmiddels uit als scheepswrakken. De vangstopbrengst is al sinds honderd jaar wisselend. Mensen leven nu van wat er is gespaard. Toch emigreren de eerste mensen naar Noorwegen of andere landen om nieuw werk te zoeken. Vooral voor mijn vrouw is de mededeling dat ook de walvisvangst nog van betekenis is, nogal schokkend. Ik dacht dat deze dieren wereldwijd niet meer gevangen werden. Japan en een klein deel van Noorwegen zullen de uitzondering op deze regel zijn.

Zeilen of motor

De zee rondom onze ankerplaats is heel rustig, alleen licht rimpelend. Dan verschijnt er vanachter de rotsen plotseling een zeilschip. Op zich niet heel ongewoon, maar voor mij wel. Ik zie aan de hand van de koers van het schip dat de schipper echt aan het zeilen is en ook een ankerplaats in de buurt van de mijne zoekt. De schipper is een jonge Noor, die vier maanden lang langs de westelijke eilanden van zijn land wil zeilen. Ik help hem zijn laatste meters met mijn bijboot als sleephulp. Hij heeft zijn motor uitgebouwd en heeft alleen een 2 pk buitenboordmotor voor eventuele manoeuvres in een haven. Hij zeilt nu voor het eiland voor- en achteruit, omdat het ontbreekt aan wind. Hij is vertrokken vanaf Shetland, maar hier neemt het gebrek aan wind toe. Dat ik meer zeilers dan motorbootvaarders ontmoet op mijn reeds afgelegde tocht van 45.000 zeemijlen zal iedereen duidelijk zijn. Maar het verbaast me dat deze twee scheepstypen vijandigheid losmaken bij de eigenaren. Dat de zeevaardigheid bij beide het meest afhankelijk is van de schipper, staat buiten kijf. Tijdens het zeilen ontstaat een sportief samenspel tussen wind, golven en schip terwijl het lijkt alsof de motorbootvaarder gewoon rechtdoor kan varen. Dat dit niet zo is, weet ik uit eigen ervaring. De nu volgende gegevens zijn sterk afhankelijk van het scheepstype zoals rompvorm en alle andere bouwkundige afmetingen. Het grootste probleem van een niet zeilend schip is het "rollen", de beweging van

bak- naar stuurboord en vice versa. Afhankelijk van de wind, golven en koers beweegt ons schip zich ongeveer 25 tot 35 keer per minuut heen en weer. In een uur is dat 1800 keer, in een etmaal 43.200 keer, als ik uitga van 30 bewegingen per minuut. Daarmee lever je bij een hellingshoek van ongeveer 15° tot 20° een sportieve prestatie van jewelste. Helt het schip echter 30° tot 45° en meer, dan is dat een zware arbeid, niet te vergelijken met het zeilen. Overigens kan mijn Smelne de berekende hellingshoek van 79° ook in de praktijk aan. Wanneer het schip zich met gangboord door de golven werpt en het water langzaam langs de vensters omhoog krabbelt, zal iedereen begrijpen dat bij mijn vrouw en mij de onrust flink toeslaat. Ik sta hier echter niet alleen in. Elke visser, groot of klein, is slachtoffer van deze ervaring. Je moet niet vergeten dat de vissers dagenlang (en met grotere schepen, zelfs enkele weken) onder deze condities moeten werken. Ik hoop dat kennis van deze gegevens bijdraagt aan een beetje begrip aan beide zijden. Bij de tocht van Fäerör naar IJsland, 255 zeemijlen in 43 uren, schommelde de Gypsy Life ongeveer 77.400 keer heen en weer.

We hebben drie walvissen en vijftientig dolfijnen gezien



1.



2.

3.



4.



IJsland

Een eiland dat met een lengte van 350 kilometer van noord naar zuid en 500 kilometer van oost naar west door de meesten wordt onderschat qua grootte. Hier leven ongeveer 300.000 mensen. Ik stuur op de Berufjordur aan om in Djúpivogu in te klaren. Na de douaneformaliteiten keer ik terug naar onze ligplaats, die zich in de nabijheid van een viskotter bevindt. Silvia en ik genieten van de warme zon en de vaste bodem onder onze voeten. Op het ongeveer twintig meter lange schip naast ons, werkt een groot aantal lieden om het technisch en optisch te verbeteren. Dit schip hoort bij de twee exemplaren van de walvisvangstvloot, die nieuw in het leven zijn geroepen. Rond IJsland wordt al op kleine walvissen gejaagd maar nu wil men met deze schepen ook op de ongeveer 150 grotere

zoogdieren jagen. De verwerking blijft voor ongeveer 20% in het binnenland en 80% wordt naar Japan geëxporteerd. Op mijn vraag waarom het naar Japan wordt geëxporteerd, wordt geantwoord "veel geld". Waarom wordt de verwerking niet volledig in IJsland gedaan? Walvisvlees is eten voor de arme mensen. In vele boeken en op oude walvisvangststations leest men: "Hier werd honderden jaren op walvissen en dolfijnen gejaagd." Correct zou zijn: "Hier wordt...." Ik spreek veel eilandbewoners aan op dit thema, waarop vaak het volgende antwoord volgt: "We doen wat we zelf willen, we behoren niet tot de EU." Er zijn ongeveer 150.000 walvissen rond IJsland. Tijdens onze reis hebben we ongeveer drie walvissen en ongeveer vijftientig dolfijnen gezien. Als we proberen dichterbij te komen, overheerst de angst van de meestal nieuwsgierige dieren. Wij ervaren het

tegedeelte bij het gedrag van de bevolking. Bijna elke auto stopt en vervolgens worden we bekeken met een verrekijker, terwijl we onze dagelijkse dingen doen. Een tweemotorig propellervliegtuigje cirkelt over ons heen waarna gelijk een discussie via de radio volgt met de douane. Alle aandacht zal wel toe te rekenen zijn aan het mooie design van onze Smelne vlet.

“Winnen is het eerste doel”

Als ik het weerbericht en ijsrapport binnenhaal voor de overvaart van IJsland naar Oost-Groenland klinkt dat zeer aantrekkelijk. Vier tot vijf tiende ijsvorming en zwakke wind uit Noordwest tot Noord. Silvia stemt in om direct te vertrekken voor de ongeveer 320 zeemijlen lange tocht naar Angmagssalik. Op de ochtend van ons vertrek waait koude Noordoostenwind van ongeveer 5-6 Beaufort. Voor ons is dat zeer aangenaam omdat we zo op koers naar het westen een snelheid kunnen aanhouden van ongeveer acht knopen. Daarbij helpt de Noord-Zuid stroming van de Danmark Street. Ongeveer 30 zeemijlen na afvaart neemt de wind nog wat toe tot ongeveer 7-8 Beaufort. De eerste 100 zeemijlen neem ik het sturen daarom maar voor mijn rekening. Silvia legt zich toe op het waken en ondersteunt mij mentaal. Dat is ook wel nodig, want de brekende golven van de Groenlandse zee zijn vaak



hogere dan de voor ons liggende horizon. Het touwtrekken begint: wie heeft meer doorzettingsvermogen, de bemanning van de Gypsy Life of de wind? Na ongeveer 180-200 zeemijlen wordt de wind minder en verschijnt een dikke nevel over het water.

De vlet beweegt langzaam en regelmatig heen en weer, zodat ik ook wat slaap kan krijgen. Vijftig zeemijlen voor de aankomst zie ik al land! Dat is voor mij onmogelijk. Ik bekijk gelijk mijn kaarten nog eens om een eventuele fout te corrigeren.



Maar ik kan geen fout ontdekken. De nevel is verdreven door een stralende zon en ik kan door mijn verrekijker helder en duidelijk hoge bergen herkennen. Geen fata morgana. Na dertig zeemijlen wordt het raadsel ontrafeld: het gaat om gigantische ijsrotsen. Vier tot zes zeemijlen verder komt er plotseling een eind aan de door ons in gedachten al geslaagde overvaart. Overal is ijs, ijs en nog eens ijs. Wat voel ik mij klein tussen deze huizenhoge gevaartes. We hebben nog zestien zeemijlen te gaan tot onze volgende ankerplaats. Het ijs om ons heen is ongeveer zeven tot negen tiende dik. Alleen sterke ijsbrekers kunnen hier doorheen en banen zich met grof geweld een weg. Wij proberen via een iets zuidelijker route het land te bereiken, helaas zonder succes. Via de satelliet haal ik het laatste ijsrapport binnen. De voorspeller is ook verrast over deze

ijsdikte en geeft coördinaten waar de ijsdikte zes tot zeven tiende is: veertig zeemijlen zuidelijker. Dus op naar het zuiden. Plotseling ontvangen we een melding op onze marifoon. Stormwind waarschuwing 22 meter per seconde, 9 Beaufort uit het Noordoosten. Onze gezichten kleuren van rood naar krijt wit. De informatie suist nog na in onze oren als de wind met brute kracht losbreekt. De enige redding bestaat uit ons invaren in het pakijns. We zijn gezegend met de visnetten die ik aan de zijkant voor de ramen gespannen heb om ijsstukken tegen te houden. Het water rondom ons wordt wit.

Silvia sluit haar ogen. We hebben last van stevige rukwinden en het waait zo hard dat de boot dwars op de golven komt te liggen. Ik moet de snelheid verhogen en geef mijn motor meer toeren op de aandrijfsas. Met 10,7 knopen vecht het schip zich door de ijsmassa. Door deze enorme snelheid heeft de Gypsy Life met haar eigen golven ook kleinere en grotere ijsstukken weggedrukt. Na 380 zeemijlen en 51 uur varen druk ik de uitknop in op het motorpaneel en bedank ik de Yanmar motor voor zoveel betrouwbare arbeid.

Ahoy, Paul. Y

Geen fata morgana maar gigantische ijsrotsen

