

Expeditie IJs deel 2 2008

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

Harald Paul is samen met zijn vrouw Silvia bezig met de tweede etappe van Expeditie IJs 2008. De tocht, die het echtpaar met hond Rat's aan boord van hun Smelne Vlet onderneemt, brengt hen via Denemarken en de Noorse kust via Spitsbergen naar het pakijs van Groenland. Deze maand de tweede etappe van Denemarken naar de kust van Noorwegen. Over het weer, ankeren en zalmvisserij.

In de eerste dagen laat de zee zich van haar gunstige kant zien, waar we gebruik van maken om de Kleine Belt door te varen. De Kleine Belt ligt in het westen en ongeveer in het midden van Denemarken. Ik kies deze route, omdat ik zo vroeg in het jaar de heersende noordwestenwind liever ontwijk door dicht bij de kust te blijven. Het is tenslotte geen goed idee om nu al, aan het begin van de reis, een natte broek te krijgen. Ik wil mijn vrouw Silvia ook niet meteen weer aan het harde zeeleven blootstellen. Ik ben me er volkomen van bewust dat er maar weinig vrouwen zijn die zo'n zigeunerleven ('Gypsy Life') op zee meemaken.

DRIE IS TEVEEL

Met rust en kalmte laat ik korte zee-etappen onder onze kiel doorlopen. Het liefst krijg ik de golven niet van de zijkant, dus midscheeps, maar in een gemoedelijk 'op en neer' in de lengterichting van het schip. Met de jaren krijg ik beter door wat mijn vrouw van een zeereis verwacht. Dat zijn dus de belangrijke punten: het varen, het ankeren en niet in de laatste plaats het weer. De eerste twee punten hangen aanzienlijk van het weer af. Het weer, "Ach, wat ik allemaal al heb meegemaakt", zo antwoorden de meeste zeilers en motorbootbestuurders mij. Zelden kunnen het weerbericht, de bemanning

en de kapitein het eens worden over het weer. Ik heb genoeg van die eeuwige discussies. Drie deelnemers is er één te veel, dus we hebben besloten het weerbericht thuis te laten. Maar gaat dat überhaupt? Het allerbelangrijkste? Ja, dat gaat, is mijn antwoord. Omdat we de hele tijd op zee zijn en ook op plaatsen komen waar je geen weerbericht kunt ontvangen, zijn we ertoe gedwongen om zelf iets te doen met onze waarnemingen in de omgeving. De ervaring leert dat er veel uit de natuur (water, dierenwereld, maan en eigen intuïtie) af te leiden is. Het duurt een tijdje voor je het door hebt, maar dan zijn er ook geen discussies meer nodig. Ook Silvia is hier al aardig goed in. We worden met de dag beter in het 'lezen' en juist dat maakt de zeereis voor ons interessant. De maan bijvoorbeeld, die verantwoordelijk is voor de getijden, draagt ook aanzienlijk bij aan weersveranderingen. Het weer slaat altijd om als het nieuwe of volle maan is. Voor mij is dit een teken om lange zee-etappen te vermijden. Bij afnemende of wassende maan heb je meestal constantere weersomstandigheden, dus dan kun je goed zeemijlen maken. Ook al vergis ik me, dan kost ons dat nog niet ons leven. Het water, dat zich in dit geval iets meer roert, kan toch geen kwaad. Sterker nog: het is alleen maar goed als je schuimkoppen ziet,

want die brengen weer zuurstof in het water en daarmee ook leven voor de dieren en vissen.

AANPASSINGEN

Dat de golven het schip onaangenaam laten deinen ligt niet aan de elementen, maar aan de bestuurder. Hij is als enige in staat om de gulden middenweg te vinden tussen golven en vaarrichting. Alleen probeert de mens om de dwang van de natuur door middel van techniek en elektronica te ontlopen en daardoor lijdt hij soms schipbreuk. En dan krijgt de zee uiteraard de schuld. Ik twijfel er dan ook niet aan dat een dergelijke reis met een schip als het onze mogelijk is. Natuurlijk hebben wij met behulp van de Smelne Werf en van jachtontwerper Klaas Bes een scheepsmodel ontworpen dat uitstekend geschikt is voor lange afstanden. Hierbij dient vooral de lange, diepe kiel vermeld te worden, die het schip een diepgang van 1,80 meter verleent. Deze kiel houdt het schip op ruwe zee stabiel en zorgt voor een gelijkmatige beweging; zo hoeven we niet meteen in paniek te raken wanneer de Beaufortschaal wat meer aangeeft dan verwacht. Ook de ramen uit dubbelglas (buiten 8 mm., binnen 6 mm.) helpen, als we na meerdere dagen op zee door oververmoeidheid niet meer elke golf aan de hand van zijn vorm kunnen inschatten. Ik wil hiermee duidelijk

Ik wil mijn vrouw niet meteen weer aan het harde zeeleven blootstellen



Waarom heb ik de kiel niet horen schrapen?

maken dat niet alleen ik, maar ook tal van verschillende factoren samen het onderscheid maken tussen succes en mislukking.

VASTGELOPEN

Maar bij de vaart door de Deense wateren was er geen spoor van krachtige winden of ruwe zee. Eerder kabbelend water en de zon laat de thermometer oplopen tot twintig graden. Samen met de zandige kuststroken geeft dit mij al een beetje een vakantiegevoel. Nou, als dit zo doorgaat, mag ik niet klagen. Vanuit Skagen, de noordelijkste haven van Denemarken, vaar ik met een koers van 303° naar Arendal in Noorwegen. Het Skagerrak heeft het ook goed met ons voor. Ik voel midscheeps wat kleine golven, maar al met al een prima oversteek. Dan valt mij iets in wat al het geluk plotseling in

rampspoed kan doen veranderen. In Arendal slaan we fruit en groenten in. 's Middags varen we de Nidelv op, een zoetwaterrivier die alle oppervlakken waar zoutkorsten op zitten schoon kan wassen. "Weet je nog, hier ergens zijn we met de 'Silvia', ons eerste schip, in het zand blijven steken", roept mijn vrouw mij van stuurboordzij toe. Ik lach en antwoord: "Natuurlijk, zoiets vergeet ik niet, daarom kruip ik nu ook deze riviermond binnen." Telkens weer neem ik gas terug om een snelheid van een kilometer per uur aan te houden. Op de GPS en met een blik naar het vasteland controleer ik de snelheid. Motor aan en uit, telkens kleine stukjes varen, dan weer drijven. Ik geef weer gas, maar wat blijkt: geen vaart. Meteen een blik op de GPS: 0 kilometer. "Man!", schiet me door het hoofd, "Paul, jij beginnening!" In het glasheldere

water is zand te zien. Waarom heb ik de kiel niet horen schrapen? Natuurlijk, de houten balk die ik onder de kiel heb gezet dempt al het geluid en beschermt de kiel als het link wordt. Na een beetje heen en weer varen met behulp van de VETUS-schroef geeft de Gypsy Life weer veertig centimeter op de dieptemeter aan. Een paar bochten verder ga ik voor anker en lach ik met een kopje koffie in de hand nog een beetje om dit kleine 'ongeluk'. Was dit mijn slechte voorvoel?

ROTSSEN

Twee dagen later, dus na de geplande wasdag - overigens ook voor onze kleding - vertrekken we weer, met prachtige zonneschijn. Het anker wordt opgehaald, Silvia stuurt bij en we varen met bescheiden vaart richting Lindesnes.





Silvia grijpt de reling vast en doet haar ogen dicht

Ik daarentegen maak de laatste dingen zoekklaar. Plotseling word ik op de open voorplecht tegen de houten deuren gesmeten. Onmiddellijk schiet het schip met de achterkant naar stuurboord. Verdomme, dat was een knal! Silvia is in de stuurmansstoel verstart. Meteen grijp ik het stuurwiel en stuur ik het schip bij richting de berg. Wat nu? Silvia maakt zich eerst met gebogen hoofd uit de voeten. Voor de duidelijkheid: we hebben niets gehoord, geen geknars, gescheur of geschraap. De balk heeft zijn werk goed gedaan. Het is dus zo erg niet. Telkens weer moet het achttien ton zware schip door de Nidelv, waar geen boeien in liggen, langs kiezelbanken en rotsen onder de waterspiegel gestuurd worden. Silvia geeft van boeg de richting aan. Ik probeer met sluipvaart de achterkant van het schip steeds in het midden van de rivier en in een rechte lijn met de berg te houden, om bij het desbetreffende handgebaar van Silvia onmiddellijk te kunnen stoppen, zonder af te drijven. Met een lange kiel onder een zeer grote sloopsschroef is dat geen

gemakkelijke opgave, aangezien de stroming van de rivier met de wind mee kracht uitoefent op de achterkant. Dat zijn dus een hoop factoren die mij tot grote opmerkzaamheid dwingen. In de verte zie ik alweer twee rotsen aankomen. De onderlinge afstand is ongeveer vijftien meter. "Silvia", zeg ik, "daar moeten we volgens de kaart doorheen." Zij reageert op deze woorden met een verbijsterde blik. Anderhalve kilometer per uur langzamer varen zit er niet in. Silvia gaat van het ene been op het andere staan. De zenuwen liggen bloot. Of dit wel goed komt? De boeg nadert de rotsen. Plotseling een schreeuw van Silvia: "Rotsen, rotsen!" Ik schrik meteen op, zet het schip in z'n achteruit en wacht af wat het doet. Met de boegschroef stuur ik nog een beetje bij om de achterkant in de stroming te kunnen houden. Ik merk echter dat tussen beide rotsen een lichte draaikolk zit. Jongens, dat wordt niks! Silvia grijpt de reling vast en doet haar ogen dicht. Als ik nu nog meer achteruit vaar, zou de achterkant door de werking van de schroef nog

sneller haaks op de rivier komen te liggen. Ik heb dus geen keus. Ik moet lijdzaam toezien hoe de Gypsy Life nog voordat we tussen de twee andere rotsen doorvaren op een derde rots vastloopt. Rustig en langzaam is de remmende werking van mijn hout. Maar door de druk van het water op het scheefvarende schip kom ik vijf graden scheef te liggen.

AVONTUUR

Ik zet de motor uit en zeg tegen Silvia: "We zitten nu echt aan de grond." Ze reageert geïrriteerd: "Hoe kun je nu grapjes maken?" "Dit is nog eens avontuur", voeg ik er aan toe. Als ze niet zo boos was, zou ze nu exploderen. In plaats daarvan vraagt ze aarzeland: "En hoe moet het nu verder?" "Bergen, bergen!", roep ik, denkend aan mijn pronkstuk en hoe ik dat met ontelbare wietjes zal gebruiken. Maar eerst met de opblaasbare boot kijken wat er aan de hand is. Aan de waterpas zie ik dat de waterspiegel daalt. Dat maakt de situatie er niet gemakkelijker op; ik moet snel tot actie



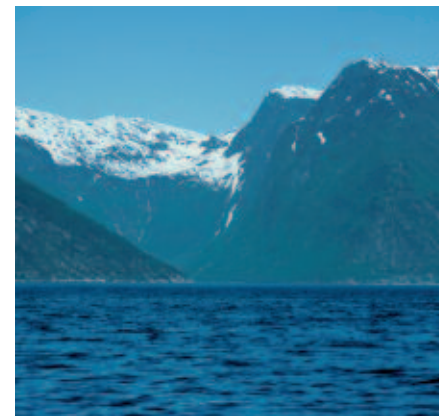
overgaan. Silvia moet de motor opnieuw starten. Ik maak een sleeptouw aan de boeg vast en bevestig het aan de hanenpoot van de opblaasboot. Silvia geeft gas en laat de Yanmar dieselmotor op 1500 toeren draaien. Geen beweging. De opblaasboot laat ik met een hoek van negentig graden langs de boeg omhooggetrokken worden. Nog steeds geen beweging. Plotseling valt het schip van bakboord naar stuurboord. Ik grijp deze gelegenheid aan en sleur nog wat met de boot. Het lukt! Mijn vrouw stuurt het schip precies in het spoor van mijn kielwater. Het is allemaal gelukt. De tocht naar open zee wordt voortgezet. Toch houden we iets van een angstgevoel. Maar de tijd heelt alle wonden en nieuwe avonturen doen de oude vergeten.

ANKEREN

Lindesnes, Stavanger, Haugesund, Bergen en dan het grootste fjord van Noorwegen in: de Sognefjord, ongeveer tweehonderd kilometer lang, maar 1500 meter diep. Deze wordt omzoomd door met sneeuw bedekte rotsformaties, die wel 1100 meter hoog zijn. Het is verbijsterend wat de natuur allemaal voortbrengt. Honderden watervallen stromen steil het dal in. Ze ontstaan uit smeltwater van de pieken. Met deze waterdiepte is het bepaald niet gemakkelijk om een ankerplaats te vinden. Ik heb een trucje nodig om het schip in een inham van de rotswand voor anker te kunnen leggen. Aangezien mijn ankergerie zo uitgebreid is, kan ik dit experiment wagen. Mijn boeganker weegt vijfhonderd kilo en spant een VA-ketting van honderd meter lengte en tien millimeter

doorsnee. Ik ga voor anker bij een diepte van tachtig meter en gooi mijn twintig kilo zware anker bij de achtersteven, dat ook een VA-ketting van honderd meter lengte en een doorsnee van acht millimeter heeft, naar landzijde uit. Dit anker is alleen bedoeld om ervoor te zorgen dat het boegankergerie van ongeveer driehonderd kilo de boot niet de diepte in trekt. Deze constructie is zo stevig als het maar kan, want alleen de waterdruk op de ketting, die loodrecht tachtig meter diep hangt, is al voldoende om het schip op z'n plaats te houden. Maar er is één ding waar we op moeten letten: we mogen alleen sterke lieren gebruiken en - dit is heel belangrijk - er moet voldoende stroom voorhanden zijn. Daarmee bedoel ik 720 ampère-uur aan stroomcapaciteit

Het zien van otters en zeehonden verdringt snel de vermoeidheid



en bijpassende stevige verbindingsskabels voor een onbelemmerde stroomtoevoer.

ZALMLUIS

Maar denk niet dat wij hier alleen zijn; er varen telkens snelle veerboten heen en weer, grote passagiersschepen brengen toeristen naar de bezienswaardigheden, daardoor blijft het water constant in beweging. Rustig slapen is er eigenlijk niet bij. Maar het zien van otters en zeehonden verdringt snel de vermoeidheid. Ook de visvangst is een succes. Een mooie zeeforel kon mijn Aspiusspinner niet weerstaan. Zijn vlees is rozerood en ontzettend lekker. Hoe lang duurt dit nog voort? Een van de grootste attracties van Noorwegen is de visvangst. Maar pas op, ook heerst gevaar voor overbevissing. Er zijn twee dingen die tot problemen leiden. Ten eerste: elke Noor heeft het recht om te vissen, zelfs iedere toerist mag vissen vangen. Overal langs de kust zijn er kleine huisjes en boten beschikbaar. Er wordt je niets in de weg gelegd om zoveel mogelijk vissen te vangen. Auto's

Ik moet lijdzaam toezien hoe de Gypsy Life op een rots vastloopt

met koelwagens vol kabeljauw, witte koolvis of zalm rijden van noord naar zuid. Niet om op te eten, maar om 'groen' te vangen, 'bruin' te roken en 'zwart' te verkopen. De regering van Noorwegen heeft dan ook uitvoerbeperkingen opgelegd. In het begin mocht er nog vijftig kilo visfilet per persoon de grens passeren, daarna werd het vijftientig en inmiddels is het nog maar vijftien kilo. Een gevaarlijke parasiet, de zalmluis, die in de zalmkwekerijen veel te vinden is, bedreigt de wilde zalm. Door de menging van wilde zalm en gekweekte zalm is een onoverzichtelijke situatie ontstaan. Het gevaarlijke hiervan is dat deze luis de einden van vinnen aanvreet. Daardoor kunnen de zalm en de forel niet meer de zoetwaterrivieren

stroomopwaarts zwemmen richting de broedplaatsen. Het schijnt dat de Noorse regering er al over discussieert of de wilde zalmvangst volledig verboden moet worden. U begrijpt dus waarom het voor mij een eer is om nog zo'n salmonide (de familie der forellen en zalmen) te kunnen vangen. Pijnlijk nauwkeurig gebruik ik mijn mes bij het fileren, zodat er zo min mogelijk vlees aan de graten blijft zitten. De graten en vinnen gebruik ik samen als aas voor mijn twee kreeftennetten. Hiermee moet ik de kreeften te slim af kunnen zijn. Zo zorg ik voor een gevarieerde voeding op de Gypsy Life, die langzaam maar zeker met haar machtige romp het water naar het noorden wegstuwt.