

# Expeditie IJs deel 4 2008

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

## Global warming

Harald Paul is samen met zijn vrouw Silvia in de vierde etappe van Expeditie IJs 2008 op weg naar Spitsbergen. De tocht, die het echtpaar met hond Rat's aan boord van hun Smelne Vlet onderneemt, bracht hen via Denemarken naar de Noorse kust en loopt via Spitsbergen naar het pakijs van Groenland. Deze maand de vierde etappe op weg naar Spitsbergen. Over mega-ijsberen, toeristen en het ecosysteem van Svalbard.

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



Het kaf wordt gescheiden van het koren. Met de laatste draai van de zuigerstangen in Tromsø aangekomen heb ik bij een Yanmardealer het uit Duitsland opgestuurde meetapparaat in ontvangst genomen. Deze heb ik nodig om de nieuwe sproeier netjes in te kunnen bouwen. De installatie verliep zonder noemenswaardige problemen, alleen een steunplaat van de pomp moest aangepast worden. De motor start en draait, maar onder belasting bereikt hij slechts 2600 toeren. Silvia zegt: "Nu is het over." Dat raakt mij behoorlijk. Zonder uitgebreid op deze uitspraak in te gaan demonteer ik alle sproeiers om ze bij de Yanmardealer in de teststand te laten controleren; ook die hebben behoorlijk te lijden gehad. Een algemene controlebeurt is nodig om op z'n minst de oversteek naar Spitsbergen te garanderen. In Spitsbergen wacht mij namelijk een levering van Yanmar Nederland met nieuwe sproeiers.

#### GELUK

In Torsvaag, ongeveer 60 zeemijlen van Tromsø, liggen we nu met onze boot in een vissershaven en wachten we op een gunstig moment voor de oversteek naar het eiland Bjørnøya (het Bereneiland). De alsmaar draaiende wind baart mij zorgen. De windrichting wisselt steeds van NW via N naar NO en weer terug. De Barentszee, die voortdurend onder elkaar kruisende stromingen lijdt, komt zo nooit tot rust. Een Nederlandse zeiler met een stalen schip van ongeveer achttien meter lang, laat me in Tromsø weten dat hij weer omdraait; te koud voor de tijd van het jaar en bovendien te veel wind. Ik heb opgemerkt dat de wind 's avonds en tijdens de nacht een beetje gaat liggen. Mijn plan: we moeten nog twee etmalen varen; overdag wind en dus werken, 's nachts een beetje rust afgewisseld met weer wat stuurwerk. Dan hebben we nog een beetje geluk nodig en de overtocht is

voltooid. Op de dag van vertrek legt een Franse zeiler aan bij de steiger en meldt dat hij 200 zeemijlen heeft gevaren en toen weer is omgedraaid. De wind is te onbetrouwbaar, de zee te onstuimig. Hij is aan het eind van zijn krachten, wat ook zijn vrouw bevestigt. In mij ontwaken oude herinneringen aan de Barentzee. We zijn deze al twee keer overgestoken, maar destijds met een kleine boot en nu met wat meer zekerheid op het gebied van de uitrusting en het schip. Mijn mentale gesteldheid is goed en we steken dus van wal. Er is echter nog een klein probleem dat Silvia zorgen baart. Mijn rechervoet is sterk opgezwollen en helemaal rood en blauw. Ik heb waarschijnlijk bij het werk in het motorruim een bloedvat beschadigd, dat bovendien ook nog door het bandje van mijn sok is afgeknelld. Lang met hangende voet zitten is dus behoorlijk pijnlijk.



#### WE VAREN

Mijn beslissing staat vast: we varen. De temperatuur daalt tot 2 graden, er ontstaan mistbanken en de wind blaast met ongeveer 4 à 5 Bft uit noordoostelijke richting. De strijd kan beginnen. Steeds weer wordt het schip van bakboord naar stuurboord geslingerd, maar het enorme gewicht van het schip verlangzaamt deze beweging tot een dragelijk niveau. Niet de hoogte van de golven maar hun onregelmatigheid maakt de 51-urige overtocht zo zwaar. We kunnen niet sneller varen dan 4 tot 5 knopen. 261 zeemijl is de afstand. De wind draait naar het noordwesten, zodat we bij de oostkust onze verdiende slaap krijgen. Helaas houdt onze slaap vanwege de voortdurend veranderende windrichting niet lang aan. We moeten telkens nieuwe ankerplaatsen rondom het eiland zien te vinden - een bezigheid die veel kracht kost.

#### DE EERSTE OBSERVATIES

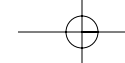
Al bij de oversteek naar Bjørnøya merk ik op dat de zeestromingen wel veranderd moeten zijn, want 4 tot 5 knopen varen is ongewoon, zelfs tegen de stroomrichting in. Pas bij het rondenvan het eiland wordt de zaak mij duidelijk: niet alleen de kaart maar ook mijn aantekeningen bevestigen een verandering van de zeestromingen

langs de kust. Bij het passeren van de zuidpunt van Bjørnøya haal ik slechts 1 knoop bij een normaal toerental. Met angst en beven varen we bij een noordwestelijke wind van ongeveer 5 à 6 Bft langs de noordkust. Een ongewoon hoge en harde zee doet op. Het schip moet hard werken. Diepe golfdalen, verbonden met woeste golfkammen, maken deze reis van maar ongeveer 15 zeemijl tot een horrortrip. De stromingen zijn niet hetzelfde als zes jaar geleden. De vogelwereld, vegetatie, sneeuw en mist

## We worden opgewacht door een mega-ijsbeer







## Ook deze gletsjer smelt, met ongeveer veertig meter per jaar

zijn niet veranderd, wat mij enigszins verbaast. Als er namelijk hier boven ook global warming zou plaatsvinden, zou dit toch het eerste tot uiting komen in de plantenwereld. Kleine bloemen, wat mos en een enkele grashalm kan ik vinden, voor de rest is alles kaal en rotsig. Ongeveer een week lang trotseren we de wisselende winden en het gebrek aan slaap. We gebruiken de zuidoostelijke wind om de overtocht van 180 zeemijl door de Hornsund naar Spitsbergen (Svalbard) te maken. Een rampmelding vergezelt ons; een zeiler vertelde ons dat een handvol collega's in de Hornsund door pakijis is ingesloten. Slechts door het inzetten van een ijsbreker uit

Longyearbyen kon het ergste voorkomen worden. Bij aankomst is er niets meer van het pakijis te zien, alleen een paar brokstukken van een gletsjer drijven los in het rond. Na zo'n overtocht van meerdere etmalen of uren is het een fijn vooruitzicht om aan land te kunnen gaan. Spullen, uitrusting en al het andere zijn klaar, maar we kunnen uiteindelijk geen voet aan wal zetten. We worden namelijk opgewacht door een mega-ijsbeer van ongeveer vijfhonderd tot zeshonderd kilo. Dan maar een foto en terug naar de kajuit en wachten totdat deze grote jongen langzaam vertrekt.

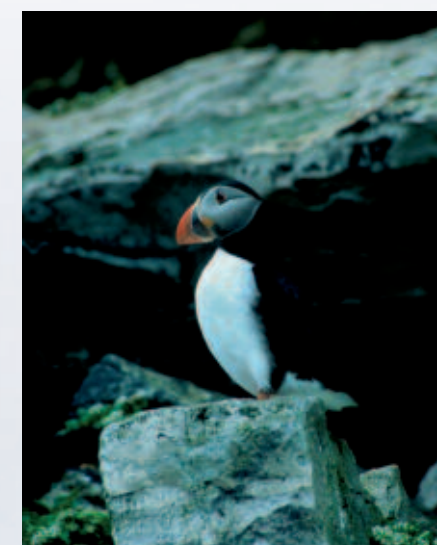
### ER HEERST ONENIGHEID

In de Hornsund maakt een oost-zuidoostelijke wind het ons lastig. Telkens weer ergens anders voor anker gaan en uitkijken dat het ijs ons niet insluit. Maar de weinige uren zonder vernietigende wind gebruik ik om het Poolse poolstation te bezoeken. Het is het enige station waar een van de dertig belangrijkste gletsjers ter wereld hier in de Hornsund driedimensionaal opgemeten wordt. Het staat vast: ook deze gletsjer smelt, met ongeveer veertig meter per jaar. Er moet dus sinds ik hier voor het laatst was, in het jaar 2002, ongeveer 240 meter verdwenen zijn. Dit kan ik bevestigen, want waar ik nu aan land lig was vroeger ijs. Meerdere uren discussieer ik

met de onderzoekers over de reden van de afname van de gletsjer.

### RESULTAAT

We maken al tientallen jaren een proces van global warming mee, veroorzaakt door verbranding van aardolie, in welke vorm dan ook, benzine, diesel et cetera. Hierdoor vindt er CO<sub>2</sub>-gasontwikkeling plaats. Het beschermingsschild tegen de krachtige zon wordt daardoor aangetast. Daar komt ook nog de natuurlijke opwarming van de aarde bij. Hoewel men klaarblijkelijk precies weet hoeveel aardolie er wereldwijd per jaar gebruikt wordt, kon niemand







## Steeds weer wordt het schip van bakboord naar stuurboord geslingerd

mij vertellen of de CO2 of de natuurlijke opwarming verantwoordelijk is voor de ramp. Mij worden alleen vermoedens aangedragen, die ik als praktijkgerichte natuurmens strikt afwijs. Er komen eisen boven tafel: diesel moet tien euro per liter kosten, zodat de mensheid gedwongen wordt op alternatieve energie (grondstoffen die zichzelf weer aanvullen) over te stappen. Aangezien Moeder Aarde mij als landarbeider nauw aan het hart ligt, antwoord ik dat de bebouwbare aardoppervlakte te klein is voor het winnen van voeding en plantaardige energie. Ze willen toch zeker ook niet dat de overgebleven woud- en oerwoudbestanden voor de exploitatie van velden moeten wijken. Zo ben ik weer bij mijn oude eis aanbeland: voorzichtiger en met meer begrip met de natuur omgaan. Dat helpt onmiddellijk, kost niets en kan meteen in de praktijk toegepast worden.



### DE CONTRADICTIE

Ik merk dat de winden hier boven snel uit de hand lopen. Ook de temperaturen zijn met 4 tot 6 graden wat te koud voor de tijd van het jaar. Bovendien moet ik tot mijn schrik vaststellen dat het scheepsverkeer sinds vroeger vertienvoudigd is. Het toerisme is geëxplodeerd. Met honderden mensen worden zware sloepen van de middelgrote schepen naar land vervoerd. De onzichtbare schade is enorm. De hierboven zeer kwetsbare bovenste bodemlagen worden door de ontelbare voetstappen zozeer verdicht, dat er onherstelbare schade ontstaat. Ik herken deze situatie precies uit mijn vroegere werk als bosarbeider. Door deze vorm van oppervlakte

verdichting sterven er na verloop van tijd zelfs bomen. Want het water loopt op de samengeperste oppervlakte boven de wortels naar beneden en bereikt dus nooit de wortel zelf. De plant sterft. De kroon op het werk: ze zijn blijkaar van plan om langs de westkust ongeveer om de 20 zeemijlen gsm-masten op te richten om de onbeperkte ontvangst van mobiele telefoons te garanderen. De toeristen moeten ter plekke onbelemmerd verslag uit kunnen brengen over hun belevenissen en zo meteen voor de volgende 'lading' van het schip zorgen. Hoe lang houdt het kwetsbare ecosysteem van Svalbard dit uit?

