



"TOUR LAPLAND 2007"

Tekst: Harald Paul
Vertaling: Maarten Kruize
Foto's: Harald Paul en Eppo Ongerling

In onze juni editie verscheen het eerste verslag van de tocht van Harald Paul die met zijn Hollandse motorvlet vanuit Duitsland op weg is naar Lapland. Bij Paul zit het nemen van risico's in het bloed. Deze voormalige motorcrosser trok ook al eens met een Nidelv van amper zeven meter naar Spitsbergen en wil volgend jaar met zijn Smelne vlet naar Groenland.





twaalf miljoen mandagen werk. Met een snelheid van ongeveer vijf kilometer per uur, vaak ook minder, varen we door soms zeer nauwe passages. Zo gebeurde het dat we korte tijd de grond raakten in een nauwe, scherpe bocht. Maar onze forse kiel, die speciaal door een stalen plaat van 22 mm dik en 350 mm breed beschermd is, voorkomt problemen. Vijf dagen duurt de tocht door het kanaal en verloopt helaas niet zonder schade. De blauwe lak heeft zich op een ongelukkig moment aan een sluismuur vereeuwigd. Bij het schutten bergop blijft de waterspiegel slechts enkele centimeters onder de bovenkant van de muur staan. Een van onze stootwillen schoof iets omhoog en daar raakte de romp de muur even. In mij kwam een licht borrelen op, alsof een pan melk zou overkoken. Een half uur lang ergerde ik me aan de averij, begreep toen echter dat dit geen zin had. Paul, je moet wat ondernemen, zodat het weer in orde komt. Een Smelne met lakschade op tour? Dat kan niet! Toen ik de muur wat preciezer bekeek zag ik dat er meer verfresten op zaten. Ik ben dus niet de enige.

Ik vaar dus een kortere weg door de 'steenwoestijn'

Een verrassing voor ons was de kennismaking met twee Zweedse gezinnen, waarvan de ene ook met een motorboot en de andere met een motorsailer door het kanaal voeren. Ik dacht altijd dat Zweden erg terughoudend zouden zijn tegenover 'vreemden'. Nee, helemaal mis, zij zijn vriendelijk en onvergelijkbaar hulpvaardig. Een avondje barbecuen zorgde voor verdieping van de kennismaking. Desondanks kozen we allemaal onze eigen koers bij het verlaten van het kanaal in 'Mem'. Een tip van mij voor het Götakanaal: Je hebt een portie geduld nodig, ook als je eens vier tot vijf uur voor een brug moet wachten. Het Götakanaal vormt een unieke belevenis en je kunt hier de breedte en lengte van je eigen schip in de praktijk goed ervaren.

De tocht naar Lapland is een voorbereidings-tocht op de expeditie van volgend jaar. Dit doet Paul om de apparatuur en het schip tijdens duurbelasting te testen en om de staat van de natuur te onderzoeken. Als boswachter heeft Paul de kennis in huis om te bepalen hoe het is gesteld met de flora in de Arctische gebieden. De tweede etappe van de tocht van het echtpaar Paul met hun hond Rat's naar Lapland beschrijft de route van en door het Götakanaal naar de Åland archipel.

LAKSCHADE

Op 14 mei om precies 9.00 uur vaar ik de eerste sluis van het 'Götakanaal' in. De sluis voert bergop. Boven aangekomen wisselen eerst 480 euro van eigenaar. Toch is het Götakanaal een reis waard, want de havens en de service zijn met de sluisen, 58 in getal, een unieke bijzonderheid. Dit jaar viert het kanaal zijn 175-jarig jubileum. Destijds werkten er op verschillende plaatsen 58.000 mannen aan het kanaal, meestal soldaten. De aanleg gebeurde vooral met de hand en de schop en vergde ongeveer

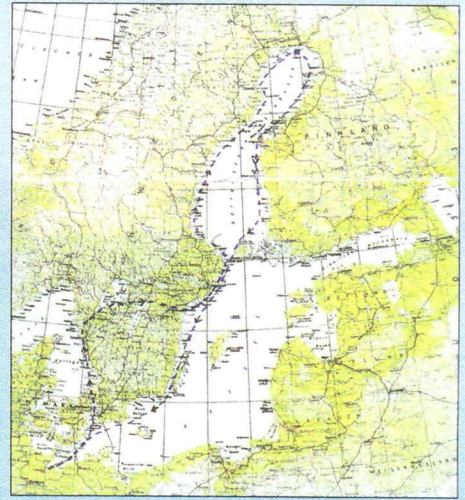
DOUANE AAN BOORD

Van de Donau tot aan het eind van het Götakanaal in Mem hebben we 1359 zeemijlen afgelegd. Het dieselgebruik ligt op dit moment op 3,66 liter per uur. Voor een schip van twaalf meter lengte en een gewicht van achttien ton is dit een verbruik om trots op te zijn. Ik doe dan ook veel moeite om met de stroom en de windrichting mee te varen, een les die ik bij mijn laatste tocht "Rond de Britse eilanden 2006" heb geleerd. Ook twee Nederlandse schippers leerden mij hun in de praktijk verkregen vakkennis tijdens deze reis. Uiteindelijk zie ik in, dat ongeveer duizend uren vaartijd per jaar en het al vier jaar zomer en winter op het schip wonen onmisbare voorwaarden zijn om een "Expeditie naar het ijs van Groenland in 2008" te kunnen verwezenlijken. Op de ankerplaats kwam de douane aan boord en controleerde de papieren en natuurlijk ook die van de hond 'Rat's'. Die bleken niet helemaal oké. De wormkuur mag niet meer dan tien dagen oud zijn en moet door de dierenarts in de vaccinatiepas zijn afgetekend. De wormkuur heb ik natuurlijk zelf gegeven. Maar de inschrijving in de vaccinatiepas? Ik moest onder begeleiding van de douane naar de haven acht mijl verderop om daar naar een dierenarts te gaan. Ik vroeg of dat ook met mijn

rubberboot kon. Natuurlijk mocht dat van de douane. Ik voer met mijn dinghy voor de douane uit naar de haven. Werd toen met de douaneauto en twee beambten naar een dierenarts gereden. Al met al werd het door de hulpvaardige houding van de beambten toch een plezierige ervaring die ik beslist weet te waarderen. Met het maken van een herinneringsfoto nam de douane afscheid van de Duitse zeeman. Nu de tweede gebeurtenis: de politie van het bos 'Formicarufa'. Er zijn twee redenen waarom wij deze reis maken. Eén daarvan is: kijken hoe de toestand van de bomen en de dierenwereld in het algemeen in Scandinavië is en hoe de bevolking daarmee om gaat.

BOS MOET LEVEN

Eerst wil ik duidelijk maken dat ik geen doctor of professor ben en er dus geen wetenschappelijke verhandeling wil en kan geven. Veel belangrijker vind ik het als eenvoudig mens om met de aan mij gegeven zintuigen te beoordelen hoe ver het met de bedreiging van het milieu is en het dan op een begrijpelijke wijze te kunnen meedelen. Ik moet daarbij wel melden, dat ik gediplomeerd land- en bosbouwkundige ben en al ongeveer vijftig jaar als zodanig werk.



Naast het varen in de zomer, kap en plant ik nog steeds bomen. Er zijn zover ik het nu zie twee soorten bos: monocultuur en natuurbos, zonder ingrijpen van de mens, zoals in Scandinavië. Bomen van slechts één soort die dicht bij elkaar staan zijn erg kwetsbaar door milieu-invloeden, zoals verarmde grond. Deze grond krijgt geen voedingsstof in de vorm van mest van bijvoorbeeld bladeren of dood hout. Verder is de monocultuur kwetsbaar door de wind omdat er geen bosjes of loofbomen zijn die de wind verdelen. Naaldbomen zijn dus altijd kwetsbaar, zowel in de winter als in de zomer. Daarnaast

Op de ankerplaats kwam de douane aan boord en controleerde de papieren



kan er sprake zijn van toename van schadelijke dieren en planten. Voor mij zijn de dieren de belangrijkste milieuverklikkers van het bos. Hier in Zweden is er geen schorskever-plaag die met behulp van chemicaliën bestreden moet worden. Ook hoeft het reewild niet uitgeroeid te worden om de natuurlijke boomaanwas te beschermen. Hier kan het bos behalve elanden, herten, damherten en reeën nog heel veel andere diersoorten herbergen. Door het bos aan de natuur over te laten, zijn er naast de gezonde ook zieke en oude bomen. Die zijn een gemakkelijke prooi voor schadelijke dieren. In de oude bomen leven dan ook hun natuurlijke vijanden zoals vogels (specht, boomklever, mees). Nu is de cirkel rond en blijven de gezonde bomen langer behouden en kunnen ze daardoor beter tegen de belastingen van het klimaat en de lucht. Een ander belangrijk punt is de bodem. De bodem bestaat in monocultuur uitsluitend uit materiaal dat is verwoest door zware machines (bodemverdichting) en door overdreven netheid. Geen enkele tak mag ergens rondslingeren. Hier boven in het noorden leeft de bodem. Naast veel kruiden, bessen et cetera biedt hij ook onderdak aan insecten, onder andere aan de 'Formicarufa' de rode bosmier, de politie van het bos. Deze is verantwoordelijk voor de bestrijding van schadelijke insecten en ruimt dode dieren op. Er zijn hier ontzettend veel rijkjes van deze kriebeldieren. Silvia is daar niet zo enthousiast over, omdat ze in de broekspijpen omhoog kruipen. "Het bos moet leven". Sopmaja is de Zweedse naam voor een 'droge' WC, die meestal door de plaatselijke watersportvereniging wordt gelegegd. Vaak zijn er ook afvaltonnen naast geplaatst om zo het milieu schoon te houden. Sopmaja's worden op de Zweedse kaarten aangeduid en dat is een prima zaak! Een vrijwillige bijdrage van de Zweden aan het schoon houden van de natuur. Een zeiler die in dezelfde ankerkom ligt, vraagt me waarom ik een vel papier fotografeer. Mijn antwoord: ik fotografeer mieren, de politie van het bos, hij keert zich met een afkeurende houding zonder iets te zeggen af. Het was geen Scandinaviër en geen Nederlander.

ONDERHOUD

Naast het fotograferen is ook het onderhoud van de beide machines aan boord belangrijk. Allereerst de hoofdmachine, een 3,5 liter Yanmar met een vermogen van 160 pk, die de afgelopen drie jaar al drieduizend uur in bedrijf is geweest. Daaraan verrichtte ik ongeveer een week geleden een grote onderhoudsbeurt. Motorolie en filter vervangen, kleppen stellen, cardan-olie verversen, schakelkabel controleren, bevestigingen van de motorbodemplaat en alle schroeven en slangkoppelingen controleren of ze nog vastzitten. Motoranoden vervangen en nog veel meer. De andere motor is een kleine Mitsubishi die in een Mastervolt aggregaat zit. Ook deze werkte al duizend uur en moet dringend een grote beurt hebben. Het aggregaat levert ongeveer 5,7 kW bij 1500 toeren. Als we ergens voor anker liggen, dan is het aggregaat onze belangrijkste hulp. Hij laadt onze accu's, levert via de boiler warm water en we kunnen de wasmachine en de wasdroger en onze stofzuiger gebruiken. De werkplaats met het talrijke elektrische gereedschap is eveneens dankbaar voor ieder kilowatt stroom. Beide motoren lopen op diesel. Diesel is het motto. Want een kort uitstapje van Zweden naar de Åland eilanden, naar 'Lappo', waar het goedkoopste tankstation op deze breedtegraad is, zorgt er voor dat we letterlijk aan de grond lopen.

De Åland archipel is wat betreft de navigatie het meest veeleisende gebied van Europa, misschien zelfs van de wereld. Dit gebied wordt gekenmerkt door duizenden nauwelijks onder de waterspiegel liggende stenen. Het is voor de plaatselijke autoriteiten onmogelijk die allemaal door tonnen aan te duiden. Er zijn natuurlijk betonde vaargeulen, maar de 'kenner' vaart ook daarbuiten. Ik wilde ook 'kenner' zijn, moet daar echter nog behoorlijk voor oefenen. Ik vaar dus een kortere weg door de 'steenwoestijn'. Op de heereis lukt dat, maar terug wordt de 'Gipsy Life' door een geweldige botsing op z'n kant gelegd, maar richt zich meteen weer op. Ik voer gelukkig voorzichtig en langzaam, ongeveer twee knopen, maar de botsing gaat door merg en been. Steeds weer raken rotsen de 22 mm dikke kiel, tot het schip eindelijk tot stilstand komt. Krap negentien ton wordt zo tot staan gebracht. Na een duik met de basisuitrusting (zwembroek, duikbril, snorkel en zwemvliezen) bij een watertemperatuur van dertien graden blijkt er geen schade te zijn. Smelne heeft al bij de bouw aan die doldwaze Paul gedacht. Op de kaart kan ik de fout niet precies herleiden. Een lijn van punten en streepjes geeft tien meter diepte aan. Maar in hoek, waar de elektriciteitskabels over lopen zie ik, bij nadere beschouwing 120 cm als diepte aangegeven. Dit inzicht

kwam echter te laat. Naar aanleiding van deze gebeurtenis zoek ik de samenhang tussen de kaart en de werkelijkheid. Is de natuur te plannen of hoort er ook een zesde zintuig bij? In de dierenwereld zegt men gewoon 'instinct'. In het volgende verslag leest u, waarom ik precies dit vaargebied voor mijn "expeditie IJs Groenland 2008" heb gekozen. Het tweede verslag loopt nu op zijn einde. Ik moet opnieuw vaststellen dat mijn vroegere ervaring nog steeds belangrijk is. Vanaf de zestigste breedtegraad noord verdwijnt de stress bij de bevolking, de rust en het evenwicht begint. "De mensen leven met de natuur". Einde van het tweede verslag. Groeten aan de Nederlandse lezers.

Ik fotografeer
mieren,
de politie
van het bos

