

Dat wordt een makkie

Spitsbergen – Groenland | Anno 2022

Dinsdag 30 augustus | Oostende – Longyearbyen 2

Woensdag 31 augustus | Straat Fram 11



Dinsdag 30 augustus | Oostende – Longyearbyen

Rare jongens, die Vikingen. Eerder per toeval stootten ze omstreeks 850 op een onbekend eiland dicht bij de poolcirkel. Al had het heel het jaar door ijsvrije kusten en een relatief mild klimaat, toch gaven ze dat eiland de weinig aantrekkelijke naam Sneeuwland. Later werd dat zelfs IJsland. Was het een marketingtrucje? Wilden ze het eiland helemaal voor zichzelf door het als onherbergzaam in de markt te zetten?

Meer dan een eeuw later, in 986, deden ze die truc nog eens over, maar dan in omgekeerde zin. Ditmaal was het Erik de Rode die, na zijn verbanning wegens moord uit IJsland, een eiland ontdekte dat hij Groenland noemde. Een opmerkelijke naam voor een eiland dat voor 80 % met een permanente ijskap bedekt is. Maar Erik wist wat hij deed. Enkel als hij voldoende landgenoten kon overtuigen hem te vergezellen, zou de kolonisatie van Groenland slagen. En het lukte wonderwel. Een meesterzet van een volleerd marketeer dus.

Groenland is een opmerkelijke naam voor een eiland dat voor 80 % met een permanente ijskap bedekt is

Dat niet zo groene Groenland is onze bestemming voor de komende twaalf

dagen. Aan onze rechterzijde werpt de zon haar gouden glans over het rustige water van de Noordzee. Voorlopig vliegen we pal noordwaarts en laten we Groenland links liggen. Want het is in Spitsbergen dat de M/V Hondius op ons ligt te wachten, het expeditiecruierschip waarmee we het onherbergzame kustgebied van Noordoost-Groenland zullen verkennen.

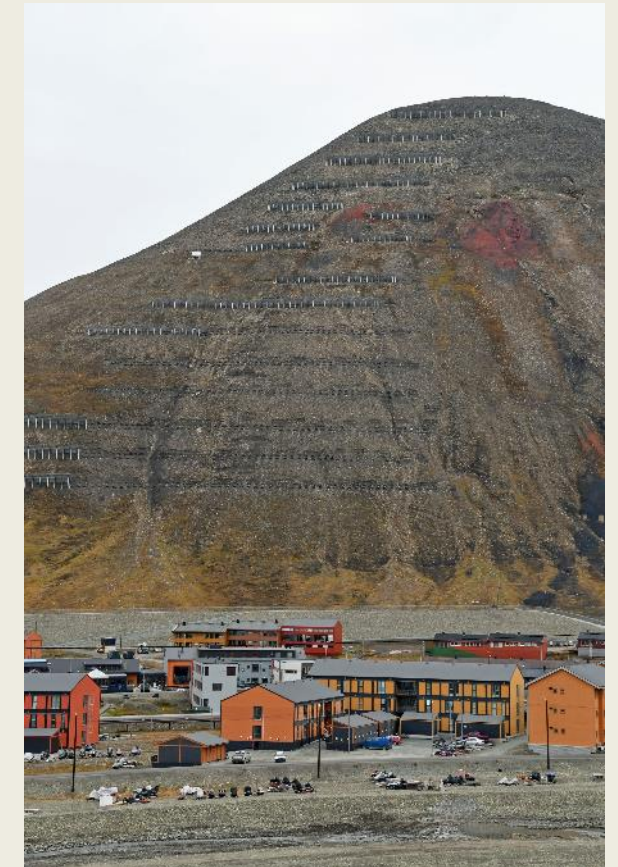
Na iets minder dan vier uur daagt te midden

van de oceaan een bergachtig landschap op. Diepe erosiegeulen markeren de boomloze hellingen, hier en daar liggen flarden sneeuw. Een brede inham dringt diep in het binnenland door. Dat moet de Isfjord zijn, de fjord waar Longyearbyen gelegen is, de hoofdstad van Spitsbergen.

Om half twaalf staan we stil op Svalbard Lufthavn Longyear. De omgeving oogt guur, de

dichte bewolking lijkt dat nog te accentueren. De thermometer wijst 4 °C aan, maar de wind is killer dan we gewend zijn. De gevoels temperatuur ligt hier doorgaans beduidend lager dan wat gemeten wordt, zullen we spoedig leren. Plasjes op het tarmac wijzen erop dat het vrij recent nog geregend heeft. Maar momenteel is het droog.

Daar staat hij dan, in de aankomsthal. Onze allereerste ijsbeer. Een opgezet exemplaar,



gelukkig. *Ikke rør isbjørnen*, meldt het bordje – *de ijsbeer niet aanraken*. Buiten wijst een imposante wegwijzer alle mogelijke afstanden aan – Londen, Mexico City, Bangkok, Tokyo... noem maar op. Ons interesseert vooral *Nordpolen*, de geografische noordpool. Die blijkt hier slechts 1 309 km vandaan te liggen.

Een asfaltweg voert ons naar *downtown* Longyearbyen, hier bijna vijf kilometer vandaan. Zo maken we meteen kennis met maar liefst tien procent van het wegennet van de archipel, want Spitsbergen telt in totaal niet meer dan een vijftigtal kilometer geasfalteerde wegen.

*Ikke rør isbjørnen, meldt het bordje
– de ijsbeer niet aanraken*

Links schuift het haventje van Longyearbyen aan het raam voorbij. Groot is het niet, dat zullen we straks merken. 'Onze' Hondius ligt er al aan de kade. Ongetwijfeld is het daarbinnen een drukte van je welste. Want deze ochtend omstreeks negen uur hebben de passagiers van de vorige cruise het schip verlaten. Straks omstreeks vier uur zullen wij popelend van ongeduld op de kade opdagen. Tussein moet het schip helemaal klaargemaakt worden voor deze 160 nieuwe passagiers.

Hartje Longyearbyen worden we bij het Universitair Centrum annex [Svalbard](#)



[Museum](#) gedropt. Gedwee trekken we de groene plastic zakjes over onze schoenen zoals de zeden dat hier vereisen en schuifelen door het voortreffelijke museum. We leren er dat we eigenlijk Svalbard horen te zeggen tegen Spitsbergen. Daarmee willen de Noren hun aanspraken op de eilandengroep versterken. Het zijn immers de Vikingen die in de 12e eeuw Svalbard ontdekten, zo luidt het stellig in [Oslo](#). Al is niet iedereen daarvan overtuigd. Want als de Vikingen ergens op de eilanden aan land zouden gegaan zijn, dan zouden daar toch wel fysieke sporen van teruggevonden moeten zijn. Quod non.

*Eigenlijk horen we Svalbard
te zeggen tegen Spitsbergen*

Van vitaal belang voor Svalbard is de West-Spitsbergenstroom die vanuit het zuidwesten aanspoelt. Een uitloper van de Warme Golfstroom is dat, hij houdt het zeewater aan de westkant van de archipel lange tijd ijsvrij. Dat plaatst Svalbard in een unieke positie. Het gebied is immers veel toegankelijker dan andere gebieden op 78° van de evenaar. De oostkust van Groenland bijvoorbeeld wordt jaar in jaar uit door de Oost-Groenlandstroom geplaagd, een zee-stroom die vanuit het noorden ijskoud water uit de poolgebieden aanvoert.

Vandaar dat zee-ijs er de toegang vaak onmogelijk maakt.

Dat ijskoude water is uit de [Noordelijke IJszee](#) afkomstig, de kleinste van de vijf oceanen op aarde. Want in feite is het noordpoolgebied open zee bedekt met een dikke laag ijs. Heel anders dus dan het zuidpoolgebied, waar onder de ijskap een heus continent schuilgaat.

Maar het zou een vergissing zijn te denken

dat de zeebodem in de Arctis vlak is. Diep onder die zee, dwars over de noordpool, loopt immers de Lomonosovrug. Die onderzeese bergketen is een voortzetting van een gebergte in Siberië. Zo denken ze er althans in [Moskou](#) over. Want daar baseren de Russen hun geopolitieke aanspraken in de Arctische regio op.

Niet ten onrechte gaan ze er prat op dat dit de meest noordelijke kerk ter wereld is

Te voet verkennen we het stadje even. Twee parallelle asfaltwegen leiden haaks op de kust een eindje de vallei in. Meer moeten we ons bij de topografie van Longyearbyen niet voorstellen. Meer hoeft dat ook niet te zijn, voor een gemeenschap van ruim tweeduizend inwoners. Langs de hoofdstraat tref je alle voorzieningen aan waar toeristen en *locals* behoefte aan hebben – ziekenhuis, postkantoor, hotel, supermarkt, shoppingcenter, pubs, restaurants, ...

Alle gebouwen blijken op palen te staan. Zo

heeft de koude lucht 's winters vrij spel onder de huizen. Was dat niet zo, dan zou de permanent bevroren ondergrond, de zogenaamde permafrost, door de warmte van de woning ontdooien. Je huis zou dan weleens kunnen wegzakken in de zompige bodem.

Dan nog heeft de cyclus van bevriezen en ontdooien merkwaardige gevolgen. Want in deze vochtige omgeving is de aarde altijd met water doordrenkt. Net zoals ijs zal deze aarde dus uitzetten tijdens het bevriezen. Compacte massa's zoals stenen worden dan omhoog geperst. Bij het ontdooien zakken die stenen weer naar beneden, maar iets minder dan ze gestegen zijn. Zo ontstaat een netto beweging naar boven. Het vriest stenen uit de grond, zeggen de mensen dan.

Sneeuwscooters zijn er te kust en te keur. In groepjes van enkele tientallen staan ze her en der op paletten tussen de huizen geparkeerd. Volkomen nutteloos in de zomer, volstrekt onontbeerlijk in de wintermaanden.

Het vriest stenen uit de grond, zeggen de mensen dan

Aan de overkant van de rivier, een beetje hoger op de berghelling, kijkt een houten kerkje over de omgeving uit. Het is de [Onze-Verlosserkerk](#), een kerk van lutheraanse denominatie, maar ze stelt zich uitdrukkelijk voor



Onze-Verlosserkerk





Oude mijngebouwen met kabellift

alle gezindten open. Niet ten onrechte gaan ze er prat op dat dit de meest noordelijke kerk ter wereld is. Met dank aan de Warme Golfstroom, natuurlijk.

Het kerkje blijkt meer dan alleen maar een gebedshuis te zijn. Naast de ruimte waar de diensten plaatsvinden, treffen we er een vrij grote ontmoetingsruimte aan waar het gezellig zitten is in comfortabele zetels. Ook de vestiaire is op een grote toeloop voorzien. Niet onlogisch, als je bedenkt dat wie in Longyearbyen overwintert, van november

tot februari vierentwintig uur op vierentwintig met de duisternis van de poolnacht geconfronteerd wordt. Sociale contacten worden dan een goed dat je moet koesteren.

De imposante Hondius ligt nu midden de Isfjord op ons te wachten

Hoe bijzonder ook, Spitsbergen is niet waar we voor gekomen zijn. Dus zakken we even voor vier naar het haventje af. Daar heeft de Hondius moeten plaatsmaken voor een cargoschip, want zulke schepen hebben steeds

voorrang. De imposante Hondius ligt nu midden de Isfjord op ons te wachten. Onze eerste kennismaking met de zodiacs wordt dat. En met de reddingsvesten, die vrij zwaar blijken te zijn. Zo zwaar, dat de vraag rijst of ze het zinken niet eerder bevorderen dan het te beletten.

In groepjes van tien worden we met zodiacs naar het schip gebracht. Via twee *shell doors* net boven de waterlijn klimmen we aan boord. Een uurtje later zijn honderdzestig passagiers veilig en wel overgebracht.

De komende twaalf dagen zullen we ons in

een deels verticale wereld moeten leren oriënteren. Dat blijkt tijdens de informatiesessie van expeditieleider Adam. Terwijl de Hondius zich even na half zes quasi geruisloos in beweging zet, krijgen we toelichting over het reilen en zeilen op het schip.

Dek 7 is het dek waar de brug zich bevindt. Het terrein van de kapitein en zijn officieren is dit, van hieruit overzien ze de wijde omgeving van het schip. Later zal blijken dat ze vanaf de brug het doen en laten van de zodiacs scherp in de gaten zullen houden, zelfs als



M/V Hondius

de zodiacs kilometers van het schip verwijderd zijn. Op de brug geldt een openbrugbeleid – de deur van de brug staat altijd open voor de passagiers, behalve als ze dicht is. Een bezoekje aan de brug en zelfs een babbeltje met de bemanning is dus steeds mogelijk, behalve als het bordje *Closed* op de deur prijkt.

Op dek 5 zijn uitsluitend publieke faciliteiten ondergebracht – een ruime observatierouge, een bibliotheek, een bar en een klein auditorium dat gezien zijn vormgeving spoedig de bijnaam *de kerk* zal krijgen. En niet te

vergeten, op dit dek bevindt zich een heus koffie- en theestation.

Dek 4 is dan weer om een andere reden belangrijk. Hier bevinden zich namelijk de keukens en het restaurant. Ook de onthaaldesk treffen we hier aan, de centrale plek waar we steeds terecht kunnen met onze grote en kleine problemen. Buiten op het achterdek liggen veertien zodiacs en vijftien kajaks op avontuur te wachten.

Dek 3 is het dek waar de zodiac boarding zone zich bevindt. Telkens we er met de zo-

diacs op uit zullen trekken, is het hier verzamelen geblazen. Twee trappen leiden er naar beneden, naar de zodiac platformen op dek 2 die toegang verschaffen tot de *shell doors*. Er is een installatie om onze laarzen te kuisen als we terugkomen. Ook de terminal om met onze sleutelkaarten uit te checken en terug in te checken hangt er tegen de muur. Van vitaal belang natuurlijk, om te vermijden dat we iemand op een van de eilanden zouden achterlaten.

Alles samen – van kapitein tot machinist, van receptionist tot kok, van expeditiestaf tot

steward – zijn er ruim zeventig bemanningsleden aan boord. Zelfs een ervaren scheepsarts is permanent beschikbaar.

Buiten op het achterdek liggen veertien zodiacs en vijftien kajaks op avontuur te wachten

Dat brengt ons bij een cruciaal thema – veiligheid en gezondheid. Hygiëne aan boord is ontzettend belangrijk. Een uitbraak van covid kunnen we missen als kiespijn. Handen ont-





Isfjord

smetten – meermaals per dag – is dus het devies. Overal hangen dispensers met desinfecterende gel tegen de wanden. Een veiligheidsvideo toont ons wat we horen te doen en te laten.

Scènes uit de Titanic indachtig, associëren wij reddingsboten clichématig met houten sloepen

Die kennis wordt meteen in de praktijk gezet. Keihard weerklinkt het alarmsignaal door de gangen – zeven maal kort, eenmaal héél lang.

We weten ondertussen wat dat betekent – het bevel tot evacuatie van het schip. Een *Lifeboat Drill* dus.

Terstond haasten we ons naar onze kajuiten, halen de oranje *life jackets* uit de kast – niet te verwarren met de rode reddingsvesten van daarstraks – wurmen er ons met veel moeite in en waggelen als gezwollen michelinmannetjes door de gangen op weg naar het verzamelpunt. Dat blijkt Muster Station B te zijn, de observatielounge op dek 5. Ze staan er ons al op te wachten om onze sleutelkaarten te registreren. Spijbelen is bij deze



oefening geen optie.

Vandaar gaat het in groep naar onze reddingsboot op dek 6. Scènes uit de *Titanic* indachtig, associëren wij reddingsboten clichématig met houten sloepen. Volkomen fout natuurlijk. Enigszins verbaasd staan we naar een kokervormig, gesloten vaartuig zonder ramen te kijken dat als een enorme oranje aubergine tegen de flank van de Hondius hangt.

Vooral de tekst op de zijkant intrigeert ons. “8,50 m x 3,20 m x 1,20 m 100 p” staat er te lezen. Vrij snel maakt onze verbazing plaats

voor afschuw. In deze hypermoderne schoendoos horen honderd passagiers plaats te nemen. Een blik naar binnen overtuigt ons ervan dat dat onmogelijk is. En als het toch mogelijk zou zijn, dan zal het hoogst oncomfortabel zijn.

Eens de reddingsboot te water gelaten is, zal iedereen aan boord doodziek worden

Neem het maar van mij aan, zal assistent-expeditieleider Marcel ons straks geruststellen,

eens de reddingsboot te water gelaten is, zal iedereen aan boord doodziek worden. Zelfs de sterkste magen, beklemtoont hij met een brede grijns. Hopen maar dat onze Hondius geen *Titanicske* doet wanneer we over enkele dagen tussen de Groenlandse ijsbergen laveren.

Zijn hobby bracht hem weleens in nauwe schoentjes, zoals die keer dat hij in India door een tijger aangevallen werd



Isfjord

Voorlopig hebben we zulk onheil niet te duchten. Door de rustige wateren van Isfjord varen we westwaarts de open zee tegemoet. Rechts verdwijnt de zuidpunt van [Prins Karls Forland](#) geleidelijk uit het zicht. Daarmee laten we Spitsbergen voorgoed achter ons.

Voor ons strekt zich nu de [Straat Fram](#) uit die Spitsbergen van Groenland scheidt. Bijna vijfhonderd kilometer breed is deze zeestraat, en minstens 2,5 km diep. Het is de enige betekenisvolle verbinding tussen de Noordelijke IJszee en de andere wereldzeeën. Met

een snelheid van 11 knopen of twintig kilometer per uur zal deze oversteek ons bijna twee dagen vergen.

Amper zijn we in volle zee of de eerste walvissen verschijnen op het toneel. In het scherend licht van de lage avondzon spuiten ze hun waterfonteinen tien, twintig meter hoog. Gewone vinvissen zijn dit, hun karakteristieke gekromde rugvinnen laten daar weinig twijfel over bestaan. ‘Gewoon’ zouden wij deze vinvissen echter niet noemen. Ze kunnen tot 27 m lang worden en meer dan 70 ton wegen. Daarmee zijn ze de op een na grootste levende diersoort op aarde. Alleen de blauwe vinvis moeten ze laten voorgaan. Zijn lange, slanke lichaam stelt de gewone vinvis in staat pijlsnel door het water te bewegen, sneller dan het snelste oceanstoomschip.

Alsof dat niet genoeg is, komt ook nog een school witsnuitdolfijnen opdagen. Speels komen ze langszij, nieuwsgierig houden ze de boot in de gaten, stoutmoedig naderen ze de boeg van de Hondius. Daar trakteren ze zichzelf op een potje *bow riding* – surfen op de boeg golf van het schip. Zonder zelfs maar hun staartvin te moeten gebruiken laten ze zich moeiteloos

door de drukgolf voortstuwen.

Ondertussen houdt kapitein Tony het roer van de Hondius strak op het verre [Île-de-France](#) gericht, een eiland voor de kust van Groenland, ongeveer anderhalve keer de oppervlakte van de stad Gent. Het was Adrien de Gerlache die dit eiland ontdekte en de



kustlijn voor het eerst in kaart bracht.

Hoe dat kwam, is een verhaal op zich. Het begon met Filips van Orléans, hertog van Orléans en achterkleinzoon van Lodewijk-Filips II, de laatste koning van Frankrijk. Zijn grote hobby was de jacht of, nauwkeuriger gezegd, het verzamelen van jachttrofeeën. Dat bracht hem weleens in nauwe schoentjes, zoals die keer dat hij in India door een tijger aangevallen werd, maar dat schrikte hem niet af. Want er ontbrak nog een en ander op zijn palmares – ijsberen, walrussen, muskus-

ossen en narwallen, om maar wat te noemen.

Voor zijn expeditie naar het noordpoolgebied had de hertog zijn oog op de Fram laten vallen, het schip waarmee Amundsen zijn beroemde zuidpoolexpeditie tot een goed einde gebracht had. Maar hij kon het niet eens worden met de Noorse regering over de voorwaarden. Dan maar voor de Belgica geselecteerd, het schip waarmee Adrien de Gerlache als eerste in Antarctica had overwinterd en de zeestraat in kaart gebracht die zijn naam zou krijgen. Twee vliegen in één klap

dus – een schip dat zijn waarde bewezen had en een kapitein met een onschatbare ervaring. Dat de Gerlache Frans sprak, vond de hertog een extra voordeel. Dat de Gerlache de expeditie ook een wetenschappelijk karakter gaf, daar kon de hertog mee leven.

'Gewoon' zouden wij deze vinvissen niet noemen. Ze zijn de op een na grootste levende diersoort op aarde

Op 24 mei 1905 vertrok de Belgica uit het Noorse Bergen. In afwachting dat het pakij

rond Groenland toegankelijk werd, werd Spitsbergen alvast verkend. De hertog deed waarvoor hij gekomen was. Hij velde negen ijsberen en twee narwallen, maar de dieren zakten naar de zeebodem voor de trofeejager ze kon recupereren. Dat was eigenlijk niet de bedoeling.

De doorbraak kwam er op 21 juli. Een opening in het pakij stelde de Belgica in staat de Groenlandse kust te bereiken. Dat gebeurde ter hoogte van Kap Bismarck, het meest noordelijke punt dat een Duitse expeditie in



Straat Fram – Gewone vinvis



Gewone vinvissen

1870 bereikt had. Door nog verder noordwaarts te varen, kon de hertog nog een trofee aan zijn palmares toevoegen, namelijk de meest noordelijke expeditie. Zo bereikten ze op 28 juli Île de France, waar ze bij Kap Philippe aan land gingen. Ze bouwden er twee cairns, eentje honderdvijfennegentig meter hoog op een berg en eentje beneden aan de kust. In die laatste lieten ze zelfs een boodschap in een fles achter. Die cairn herontdekken is een van onze doelstellingen. Daarvoor hebben we zelfs uitzonderlijk toestemming gekregen van de Deense en Groenlandse overheden.

Vergeleken met het huzarenstukje dat de Gerlache meer dan een eeuw geleden op zijn naam zette, wordt onze tocht een makkie

Makkelijk was het niet voor Adrien de Gerlache om zo ver noordwaarts door te drin-

gen en een kustlijn van bijna twee breedtegraden in kaart te brengen. Zijn Belgica was immers niet meer dan een houten driemaster met een dieselmotor van 40 pk. Zelfs de

zodiacs op het achterdek van onze Hondius hebben buitenboordmotoren van 60 pk.

Voor ons liggen de kaarten natuurlijk helemaal anders. De Hondius is een ijsversterkt

schip van Polar Class 6. Geen ijsbreker dus, maar wel een schip met een romp die bestand is tegen een laag éénjarig zee-ijs van middelmatige dikte. Wat de motoren betreft, die ontwikkelen een gezamenlijk vermogen van meer dan 5 700 pk. Bovendien vindt onze expeditie niet in juli plaats, maar in september, op een ogenblik dat het zee-ijs op z'n minimum is. Voeg daar ten slotte de klimaatverandering aan toe waardoor de hoeveelheid zee-ijs afneemt, en de conclusie is duidelijk. Vergeleken met het huzarenstukje dat de Gerlache meer dan een eeuw geleden op zijn naam zette, wordt onze tocht een makkie.

Voor het slapengaan zetten we onze horloges een uur achteruit. Volgende week dinsdag zullen we dat nogmaals doen. Zo overbruggen we stapsgewijs het tijdsverschil van twee uur tussen Spitsbergen en Groenland.

[Top](#)



Avondzon boven de Straat Fram

Woensdag 31 augustus | Straat Fram

Goedemorgen. De zee is kalm, de zichtbaarheid is goed, we kunnen de horizon zien. De luchttemperatuur is 3 °C, de watertemperatuur 9 °C. Zo klinkt om 7.15 u. de stem van assistent-expeditieleider Marcel door de intercom. We wrijven ons de ogen uit en stellen vast dat het zicht op de open zee inderdaad tot in het oneindige lijkt te reiken. Achter de boot zwermen een dozijn noordse stormvogels, vooraan zoeven heel af en toe papegaaiduikers pijsnel voorbij.

De ijskaart van 29 augustus 2022 om 15 u. UTC is pijnlijk duidelijk. In het gebied waar wij naartoe stevenen is er sprake van Very Close Drift ice

De zee mag dan kalm lijken en de golfslag betekenisloos, toch registreert ons evenwichtsorgaan wel degelijk bewegingen in alle richtingen. We nemen ons voor steeds binnen handbereik van de wand of een vast meubel te blijven. Straks zal blijken dat een twintigtal passagiers ziek te bed blijven.

Even na negen zakken we voor onze tweede, verplichte veiligheidsbriefing naar de lounge af. Maar eerst wordt de expeditiestaf van Oceanwide en van Asteria Expeditions voorgesteld. Een keur aan experts uit de geografie, biologie, klimaatecologie, geologie, ornithologie, hydrografie, natuurfotografie en zelfs archeologie en eskimologie passeert de

revue. Zij zullen tevens voor een aantal logistieke operaties instaan, zoals de zodiacs besturen en de perimeter bewaken als we aan land gaan.

Wie er helaas niet bij is, is Dixie Dansercoer, de beroemde Belgische poolreiziger. Tijdens een van zijn tot de verbeelding sprekende langeafstandsexpedities in West-Groenland

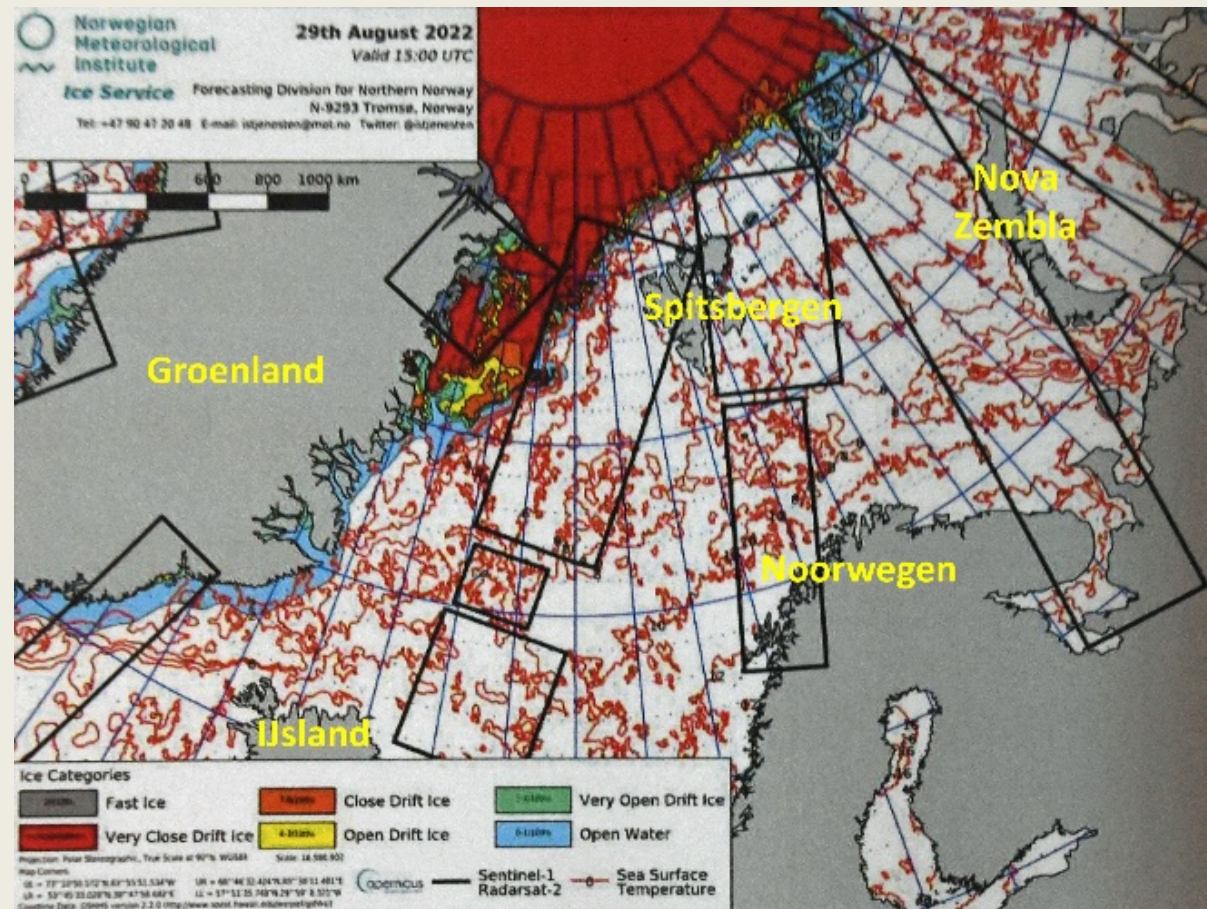
overleefde hij vorig jaar een val in een gletsjerspleet niet. Wie er wel bij is, is H el ene de Gerlache, kleindochter van Adrien de Gerlache, en net zoals haar grootvader gebeten door de poolmicrobe. Ze kan zich zelfs in de taal van de Inuit uitdrukken.

Tot zover het goede nieuws. Ondertussen hebben Adam en zijn team de ijskorst en haar

bewegingen van de afgelopen dagen bestudeerd en dat ziet er niet goed uit. Accurate weersvoorspellingen in het Arctisch gebied, daarvoor klopt je best bij het Norwegian Meteorological Institute aan. Hun *Ice Service* in [Tromsø](#) produceert met de regelmaat van de klok betrouwbare en gedetailleerde kaarten over het pakij.

Daaruit blijkt pijnlijk duidelijk dat de ijskaart van 29 augustus 2022 om 15 u. UTC donkerrood kleurt in het gebied waar wij naartoe stevenen. Donkerrood wil in dit geval niet zeggen dat het er alarmerend warm is, wel integendeel. Het betekent dat er sprake is van *Very Close Drift ice*, wat wil zeggen dat het zeeoppervlak er voor 90 tot 100 % met ijs bedekt is. Voor de Hondius is dat simpelweg niet haalbaar. Al moet Adam er meteen aan toevoegen dat de satellietfoto's er doorgaans vijftien   twintig uur over doen om tot hier te geraken. De situatie kan sedertdien dus enigszins gewijzigd zijn, maar niet in die mate dat er fundamentele beterschap zou zijn.

De meest noordelijke bestemming op ons voorlopige programma, de [Franske  er](#) of Franse Eilanden, gaat daarmee prompt voor de bijl. Maar ook de meer zuidelijk gelegen  le-de-France en [Kap Amélie](#) liggen buiten bereik, net zoals de eilanden [Rosio  ](#) en [Maroussia  ](#). [Danmarkshavn](#) is in principe wel toegankelijk, maar dan zouden we z er traag





Straat Fram

moeten varen – twee kilometer per uur of zo – en lopen we bovendien het risico vast te komen zitten. De facto is die bestemming dus ook onhaalbaar. In een oogwenk is het programma van de komende vier reisdagen als een kaartenhuis in elkaar gestort.

De onvoorspelbare natuurelementen hebben ons bij ons pietje. Zoals de Warme Golfstroom uit het zuiden Spitsbergen ijsvrij houdt, zo heeft de koude Oost-Groenlandstroom uit het noorden dit gebied in zijn ijzige greep. Het exploitat Adrien de Gerlache met zoveel bravoure neerzette, wordt

voor ons een onvervulbare wensdroom. Het maakt ons ontzag voor de pionier uit Hasselt alleen maar groter. Leuk is het niet, deze tegenvaller, maar daar mogen we niet flauw over doen. Zonder de natuurelementen die ons nu dwarszitten zou dit onherbergzame maar wonderschone gebied er niet eens zijn. Dan mag je niet verwachten dat die natuurelementen hun werk even *on hold* zetten omdat wij toevallig op bezoek komen.

Over naar plan B dus. Adam schudt nieuwe bestemmingen voor de komende tien dagen uit zijn mouw – Bass Rock, Shannon Island,

Dødemandsbugten, Clavering Ø, Myggbukta, Blomsterbugten, Ymer Ø, Noa Dal, Ella Ø, Segelsällskapetfjord, Antarctic Havn, Hurry Inlet, Ittoqqortoormiit, Sydkap, Hall Bredning, Danmark Ø, Vikingebugt... Kortom, een hele reeks namen die ons voorlopig niet veel zeggen, maar dat geeft niet. Groenland heeft héél veel te bieden. Let wel, voegt Adam er nog aan toe, dit is slechts een aangepaste versie van het oorspronkelijke plan. Nieuwe wijzigingen zijn zeker niet uitgesloten. *Want dit is geen Nijlcruise, besluit hij met een knipoog, dit is een expeditiecrui-*

Dit is geen Nijlcruise, besluit hij met een knipoog, dit is een expeditiecrui-

seiligheid is van primordiaal belang, in het bijzonder tijdens de transporten met de zodiacs. Ontschepen gebeurt via de *shell doors* op dek 3. Daar checken we uit met onze sleutelkaart, een routineprocedure die we meticuleus dienen na te leven. Want over onze *whereabouts* mag niet de minste onduidelijkheid ontstaan. Uiteraard is inchecken het



Noordse stormvogel

eerste wat we achteraf bij onze terugkeer doen.

Bootslui en de zodiacmeester zullen ons aan boord van de zodiac helpen met de zogenaamde *sailor's grip*, waarbij elk met zijn hand de pols van de ander grijpt. Eens aan boord van de zodiac is zitten blijven het devies. Behalve bij de landing natuurlijk. Maar ook dat gebeurt strikt volgens de voorgescreven procedure – met het gezicht in de richting van de motor zwaai je je benen aan land.

Een vernuftig mechanisme zorgt ervoor dat het reddingsvest zich zo nodig automatisch opblaast

Aan boord van de zodiacs zijn reddingsvesten uiteraard een must. De exemplaren die we aangereikt krijgen, zijn niet opgeblazen. Handig, want je loopt er niet als een michelinmanneling bij. Dat biedt meer bewegingsvrijheid. Een vernuftig mechanisme zorgt ervoor dat het reddingsvest zich zo nodig automatisch opblaast. Zouden we onverhoopt in het water vallen, dan zal binnenin een zouttablet



Noordse stormvogel

oplossen, waardoor een slagpen geactiveerd wordt. Die slagpen doorboort op haar beurt een cilinder met samengeperst CO₂-gas waardoor het reddingsvest opgeblazen wordt. Mocht er toch een kink in de kabel komen, dan kan je het reddingsvest nog altijd zelf opblazen. Gewoon aan het koord trekken. Maar, waarschuwt Adam, dat gaat wel met een harde, pijnlijke knal gepaard.

Muck boots behoren eveneens tot de verplichte uitrusting. Die mogen we straks afhalen. We zullen ze nodig hebben wanneer we door water aan land waden. Voor het overige

bemoeit Adam zich niet met onze kleding. Al laat hij niet na te vermelden dat we ons best in laagjes kleden, want kou lijden is geen goed idee, maar zweten evenmin. En de buitenste laag moet alleszins waterdicht zijn.

Eens aan land gelden de klassieke richtlijnen – niets meenemen, niets aantasten, niets achterlaten. Geen steenmannetjes of cairns bouwen, geen planten plukken of vertrappen, geen dieren benaderen of verstoren, niet wildplassen. Organisch materiaal tussen de eilanden transporteren is eveneens uit den boze. Daarom zal er bij onze terugkeer aan



Noordse stormvogel

boord van de Hondius een desinfectiebad klaarstaan om onze laarzen te spoelen.

Komt het op onze veiligheid aan, dan gooit marien bioloog Ben Fredriks het over een heel andere boeg. *Polar Bear Safety* is zijn grote bekommernis. Dit is Antarctica niet, hier kan je wel degelijk ijsberen ontmoeten. Telde men omstreeks 1970 wereldwijd 6 000 ijsberen, dan zijn er dat nu 30 000. Het gaat dus goed met de ijsbeer, zou je denken. Maar niets is minder waar. Daar zullen we morgen meer over vernemen.

Ijsberen zijn toppredatoren, ze staan helemaal bovenaan de voedselketen. En ze hebben Homo Sapiens op het menu staan

Bij elke landing zullen scouts vooraf de omgeving verkennen. Wordt er een ijsbeer gespot, dan is het een no-go. Gaan we wel aan land, dan zullen alle gidsen een geladen karabijn meehebben. Bovendien zullen ze over een *flare gun* beschikken, een soort alarmpijstool met groot kaliber. Daarmee zullen ze in eerste instantie proberen de ijsbeer af te

schrikken, mocht hij een ongezonde appetijt ontwikkelen. Want laat daar geen twijfel over bestaan – ijsberen zijn zeer gevaarlijk. Het zijn toppredatoren, ze staan helemaal bovenaan de voedselketen. Bovendien kan je ervan op aan dat ze honger hebben en dat ze Homo Sapiens op het menu hebben staan. ‘Belg’ hebben ze waarschijnlijk nog nooit te eten gekregen, voegt Ben er treiterig aan toe, maar als ze er de kans toe zien, zullen ze dat ongetwijfeld wel eens willen proeven.

In groep blijven, nooit alleen lopen, nooit vóór de eerste of achter de laatste gids lopen

– dat is de basisregel als we aan land zijn. Dertig meter afstand houden tot de ijsbeer is het absolute minimum. Ver is dat niet, dat is gewoon de lengte van de lounge waarin we ons nu bevinden. Dreigt een ijsbeer dichterbij te naderen, dan blijven we in groep en brengen we onze fototoestellen op. Want hoe spannend ook, dit is geen *picture taking time*. We blijven rustig en luisteren naar de gids.

Ijsberen kunnen slecht zien, maar goed ruiken en zeer goed horen. Daarom is het aangewezen tijdens observaties stil te praten en vooral geen metaal tegen metaal te laten



slaan, want daar schrikken ze van en lopen dan weg. Wat ook niet de bedoeling is. Want dat is het eeuwige spagaat van de pooltoerist – ijsberen wil je zo dicht mogelijk benaderen, maar ook weer niet té dicht.

Genoeg gepraat, het wordt tijd om buiten een frisse neus te halen. Daar vliegen geregeld papegaaiduikers voorbij. Pijlsnel zijn ze, deze grappige vogeltjes met hun grote, felgekleurde snavels. Je ziet ze in de verte aankomen en herkent ze aan hun snelle vleugelslag, maar voor je er erg in hebt zijn ze alweer aan de horizon verdwenen. Wat we zien zijn

eigenlijk nakomertjes, ze behoren tot de laatste exemplaren om de Arctische winter te ontvluchten. De meeste van hun soortgenoten hebben het warmere zuiden al opgezocht.

Want dat is het eeuwige spagaat van de pooltoerist – ijsberen wil je zo dicht mogelijk benaderen, maar ook weer niet té dicht

Noordse stormvogels daarentegen voelen zich nog altijd goed in deze omgeving. Statig zeilen ze op hun lange, gestrekte vleugels



Noordse stormvogel



langs de Hondius door. Moeiteloos zweven ze boven het kielzog van de boot, behendig op de wind liftend met de vleugeltippen rakelings boven het water, in de hoop dat de motoren van het schip lekkere hapjes naar boven woelen.

Echte zeevogels zijn het, het grootste deel van hun leven brengen ze op de open zee door. Aan land komen ze alleen om te broeden. Dat is dan één ei dat ze op een richel op een moeilijk toegankelijke rotskust leggen, ver buiten het bereik van roofdieren. Mocht een jager te dicht naderen, dan spuiten ze

een straal maagolie op zijn vleugels. Niet alleen stinkt dat goedje vreselijk, de vleugels van de jager worden er ernstig door beschadigd, wat voor de belager fataal kan aflopen.

Zeevogels van de Noord-Atlantische Oceaan, daar weet ornitholoog Hans alles van. Net zoals de albatrossen en de kleinere stormvogeltjes behoren noordse stormvogels tot de buisnaveligen. Hun neusgaten zijn tot twee buisjes uitgegroeid die over hun snavel lopen. Dat geeft hun reukvermogen een enorme boost, waardoor ze makkelijk dimehtylsulfide kunnen detecteren. Laat dat nu

net een gas zijn dat uit plankton vrijkomt. Zonder die fenomenale reukzin zou het zoeken naar voedsel in de oneindige oceaan gelijkstaan met het zoeken naar een naald in een hooiberg.

Bovendien komen die buisjes uitstekend van pas om overtollig zout af te voeren. Want een noordse stormvogel krijgt flink wat zee-water te verwerken. Een zoutklier aan de basis van de snavel haalt daar het teveel aan zout uit en loost dat doorlopend via de neusgaten onder de vorm van een zoutoplossing. Alsof de vogel met een permanente neusverkoudheid af te rekenen heeft.

Wat we zien zijn eigenlijk nakomertjes. Deze papegaaiduikers behoren tot de laatste om de Arctische winter te ontvluchten

Onderschat ze niet, deze zeevogels, aldus Hans, want er zitten heuse kleppers tussen. Neem bijvoorbeeld de grote albatros. Die schroomt zich niet om tweeduizendvijfhonderd kilometer ver te vliegen om voedsel te halen en vervolgens naar het nest terug te keren. Papegaaiduikers zoeken hun voedsel dan weer tot op een diepte van tweehonderd meter onder water. Noordse sterns presteren het om in Groenland te broeden en in West-Australië te overwinteren – een tocht van 22 000 kilometer waarbij ze de Afrikaanse westkust tot Kaap de Goede Hoop volgen en dan oostwaarts vliegen. Drie

maanden doen ze daarover, gemiddeld vliegen ze 240 km per dag. En wie heeft er al van Wilsons stormvogeltje gehoord? Weinigen kennen het, nog minder hebben het al gezien. Toch wordt hun aantal wereldwijd op dertig tot vijftig miljoen geschat. Wat van hen een van de talrijkste vogelsoorten ter wereld maakt. Maar niemand ziet ze omdat ze permanent op zee leven.

Ondertussen heeft de Hondius omstreeks half drie de nulmeridiaan gekruist. Dat betekent dat we ons ongeveer halweg tussen Spitsbergen en Groenland bevinden. De invloedssfeer van de Warme Golfstroom laten we geleidelijk achter ons om die van de Oost-Groenlandstroom binnen te dringen. In mensentaal gezegd – het gaat kouder worden.

De golven zijn wat hoger nu, de zee wordt woeliger, maar de horizon blijft zichtbaar. Dat in de gangen en op de trappen aan weerszijden zo wat om de anderhalve meter



Papegaaiduiker

een papieren zakje op de leuningen verschenen is, is veelzeggend. Kennelijk heeft de bemanning er geen vertrouwen in dat we onze lunch naar behoren zullen verte- ren.

Hoe het komt dat het aan de noordpool zo koud is, daar weet klimaatwetenschapper Pieter alles van. Maar het is geen eenvoudig verhaal dat hij te vertellen heeft is. Want de Arctis, zoals we de noordelijke tegenhanger van Antarctica noemen, is een complex systeem. En al lijken noord- en zuidpool zeer sterk op elkaar, toch zijn het twee totaal verschillende werelden. In Antarctica zit er immers een continent onder het ijs verscholen, aan de noordpool is dat een oceaan.

Die Arctische Oceaan is bijna aan alle kanten door land omgeven. Dat zie je heel goed als je de aardbol van boven de noordpool bekijkt. Het lijkt bijna een binnenzee, maar dan wel een heel grote, met een oppervlakte van zo maar even 14 miljoen km² –

anderhalve keer de Verenigde Staten. In september, op het einde van de zomer, is daarvan gemiddeld ongeveer 6,34 miljoen km² met ijs bedekt, in maart beslaat die ijskap 15,55 miljoen km². Althans, zo was het op het einde van de vorige eeuw. Hoeft het gezegd dat de ijskap de laatste jaren eerder kleiner dan groter wordt?

Van een zon die altijd laag aan de horizon staat en zich tijdens de lange poolnacht helemaal niet laat zien, moet je niet veel warmte verwachten. Per vierkante meter ontvangt de noordpool daarom 40 % minder stralingsenergie dan de evenaar waar de zon bijna doorlopend loodrecht boven je hoofd staat. Wat meer is, het witte ijs is een uitstekende reflector en kaatst 90 % van die warmtestraling netjes terug de ruimte in. Het resultaat ligt voor de hand – in de Arctis is het berekoud.

Zo krijgen we een aardbol met een erg warme evenaar, erg koude polen en een gematigd gebied daartussenin – ziedaar onze klimaatgordels.



Maar temperatuurverschillen, daar houdt de natuur niet van, aldus Pieter. De natuur zal er koppig naar streven het evenwicht te herstellen, enerzijds via de lucht, anderzijds via het water.

Warme lucht die aan de evenaar opstijgt wordt aangezogen door de lage druk boven de polen, maar zal die nooit bereiken. Want in de buurt van de poolcirkel stoot ze op een ondoordringbaar front van ijsskoude lucht. Een straalstroom is daar het gevolg van, een wervelwind die met snelheden tot 300 km per uur rond de noordpool raast. Een mooie cirkelvormige baan rond de noordpool levert dat niet op, eerder een kronkelende achtbaan met uitstulpingen naar het noorden en het zuiden. Soms dringt zo'n uitstulping tot boven Europa door. En dat zullen we geweten hebben, want heel Europa zit dan te rillen van de kou.

Niet alleen warme lucht, ook warm zeewater stroomt noordwaarts. De Warme

Golfstroom is daar het bekendste voorbeeld van. Hij maakt deel uit van een wereldwijd systeem van stromingen, de zogenaamde *great ocean conveyor belt*. Maar het is niet alleen de temperatuur die deze stromingen aandrijft, ook het zoutgehalte van het water speelt een grote rol. Wetenschappers spreken daarom van de *thermohaliene circulatie*. Maar het is enkel via de Straat Fram, de zeestraat waar we ons momenteel bevinden, dat het warme water tot de Arctische Oceaan kan doordringen. Groot is het effect daarom niet. Althans voorlopig niet, waarschuwt Pieter.

Al lijken noord- en zuidpool sterk op elkaar, het zijn twee totaal verschillende werelden

Belangrijk voor ons is het feit dat de Arctis twee klimaatzones kent en dat we met beide kennis zullen maken. Enerzijds is er het ijskapklimaat. Dat heerst daar waar de gemiddelde maandtemperatuur heel het jaar door nooit boven 0 °C stijgt. De Groenlandse ijskap is daar een fenomenaal voorbeeld van, met een oppervlakte van 1,7 miljoen km² en een dikte die tussen twee en drie kilometer varieert. Die enorme ijskap zullen we niet te zien krijgen, maar haar uitlopers, de gletsjers, wel.

Anderzijds is er het toendraklimaat. In de koudste maand zakt de temperatuur er onder –3 °C, in de warmste maand stijgt ze tot

boven het vriespunt. Maar nooit boven 10 °C. In zulke omgeving kan zich een bescheiden maar fascinerende plantengroei handhaven. Daar zullen we uitgebreid kennis mee maken tijdens onze landingen en onze *hikes*.

Buiten is de zee ondertussen weer wat woeliger geworden. Een wind met een kracht van 7 Beaufort raast rond het schip. Er verschijnt zelfs schuim op de golftoppen en vanuit het noorden komt mist opzetten. Erg is dat niet, maar toch voldoende voor de kapitein om de stabilisatoren van de Hondius uit te schuiven. Horizontale metalen vinnen zijn dat, ongeveer 3,5 m lang. Ze gaan het rollen van het schip tegen, met andere woorden, ze beperken de slingerbeweging van het schip rond zijn lengteas. Als je aan tafel gaat voor het avondeten, dan weet je zulke ingrepen te waarderen. Overigens kan de Hondius 43° hellen zonder om te slaan, terwijl de wettelijk verplichte veiligheidsnorm slechts 33,9° bedraagt. Willen we weten hoe ver de Hondius uit het lood geslagen is, dan kunnen we altijd een metertje op de brug raadplegen

dat deze *tilt* aangeeft, grijnst assistent-expeditieleider Mathieu.

Zowel de kapitein als de eerste stuurman zijn van Finse herkomst, vernemen we tijdens de *captain's cocktail*. Tien jaar ervaring heeft hij met expedities in polaire streken, en toch noemt kapitein Tony dit nog altijd een exceptionele trip. Indertijd, tijdens zijn eerste reis in de poolstreken nam hij duizenden foto's. Doe dat niet, vraagt hij ons uitdrukkelijk. Maak foto's, maar noteer ook elke dag iets – je waarnemingen, je gevoelens, je ervaringen. Dat we die goede raad ter harte nemen, weet de lezer ondertussen.

Morgen zullen we *ice edge* bereiken, de rand van het zee-ijs voor de kust van Noordoost-Groenland. We kijken er al naar uit.

[Top](#)

Jaak Palmans
© 2023

Lees het vervolg in (2/4)
[De eerste ontmoeting, maar ook de laatste](#)

