

Wat is het probleem eigenlijk?

Anno 2023

Maandag 28 augustus Straat Bellot – Coninghambaai.....	2
Dinsdag 29 augustus Straat James Ross.....	10
Woensdag 30 augustus Gjøa Havn – Straat Simpson.....	14
Donderdag 31 augustus Cambridge Bay – Montréal.....	22

- A Somerset Island
- B Schiereiland Boothia
- C Straat Bellot
- D Straat Franklin
- E Prince of Wales Island
- F Coninghambaai
- G Straat James Ross
- H King William Island
- I Gjøa Havn
- J Straat Simpson
- K Storis Passage
- L Wrak van HMS Terror
- M Wrak van HMS Erebus
- N Cambridge Bay
- O Victoria Island



Maandag 28 augustus | Straat Bellot – Coninghambai

Zes uur. Het wordt spannend nu. Want de Straat Bellot binnenvaren, dat is een vrij delicaat manoeuvre. Deze zeestraat is erg smal, op haar smalste punt is ze niet breder dan zeventienhonderd meter. Wordt de getijdestroming door deze smalle doorgang geperst, dan bereikt ze erg hoge snelheden – tot 8 knopen of 15 km/u. Dat is beslist iets waar je rekening mee moet houden als je kruissnelheid 12 knopen bedraagt.

Maar ervaren navigatieofficieren weten daar

wel raad mee. Gewoon de natuur even naar de hand zetten, dat is de strategie. Want bij hoogtij stroomt het zeewater naar binnen, bij laagtij komt het er in de tegenovergestelde richting weer uit. Er doet zich dus een kantelmoment voor waarop de getijdestroming van richting verandert. Op dat ogenblik is de netto snelheid van het water nul. De getijdentabel leert ons dat dat vanochtend om 7.51 u. zal gebeuren. Precies dat is het beste moment om de Straat Bellot te bevaren.



Voorlopig is het dus nog even wachten.

Op de voorplecht stromen de kijklustigen toe. Het weer oogt prachtig, met een open blauwe hemel, een kalme zee en een onbeperkte zichtbaarheid. Alleen de ijzig koude wind speelt stoorzender. Aan stuurboord liggen een handvol eilandjes rond Fort Ross, een voormalige handelspost van de Hudson's Bay Company. Vijf dagen volstonden in september 1937 om hier vier gebouwen neer te zetten – een huis voor de manager van de

post, een energiecentrale, een magazijn en een winkel. Toch zou de post geen succes worden. Zee-ijs was een constante spelbreker, de handelspost was te vaak onbereikbaar.

Gewoon de natuur even naar de hand zetten, dat is de strategie

Het werd zelfs spannend toen de jaarlijkse bevoorrading in 1942 en 1943 telkens op een



mislukking uitdraaide. De voedselvoorraad in de handelspost was aanzienlijk geslonken, de opbrengst van de jacht volstond niet meer. Een reddingsoperatie werd op het getouw gezet, maar Canada had geen vliegtuigen meer ter beschikking – die waren bezig de Duitsers en de Japanners te bestrijden. Dan maar de hulp van grote broer USA ingeroepen. Op 4 november bracht een Douglas C-47 Skytrain de aanzet tot de redding. Hij dropte niet alleen enkele voorraden, maar ook legerkapitein Stanwell-Fletcher, die daarmee de eerste parachutesprong benoorden de poolcirkel op zijn naam zette. Zijn taak was

het een geschikte landingsplaats voor het vliegtuig te creëren. En dat deed hij met verve. Amper drie dagen later kon de Skytrain op een bevroren meertje landen, zestien kilometer van de handelspost, en de drie onfortuinlijke personeelsleden met succes evacueren. Sedertdien heet het grootste meer op Somerset Island [Lake Stanwell-Fletcher](#), een eerbetoon aan het bravourestukje van de kapitein.

Hij zette zo de eerste parachutesprong benoorden de poolcirkel op zijn naam

Toch zou het nog tot 1948 duren vooraleer men de werkelijkheid onder ogen zag. Vandaag staan enkel het huis van de manager en de winkel nog overeind. Die laatste is gerenoveerd en wordt nog steeds als schuilplaats gebruikt, onder meer door Inuit wanneer ze op kariboes jagen.

Twintig voor acht. Quasi geruisloos zet de Fram zich in beweging. Vergeleken met wat we eerder al te zien kregen zijn de bergen op de oevers vrij laag – 450 m aan de noordkant, 750 m aan de zuidkant. Dat de vorming ervan met veel geologisch tumult gepaard ging, is

meteen duidelijk. Geen mooie horizontale afzettingen hier, wel grillige, ogenschijnlijk on-samenhangende structuren in een breed uit-waaierend kleurenpalet van okergeel tot blauwgrijs. Vaak staan de gesteentelagen bijna loodrecht naast elkaar, als fiches in een kaartenbak. Hier en daar steekt een eilandje de kop op, vaak nauwelijks een meter of twee boven water, maar toch een reëel risico voor de scheepvaart.

Intussen sart de ijzige wind de kijklustigen op de voorplecht. Steeds kouder wordt de luchtstroom, het smalle kanaal fungeert als een





Zenith Point



Zenith Point



Muskusossen

perfecte windtunnel waar de polaire lucht ongehinderd van west naar oost doorheen giert. Het is een beetje op de tanden bijten, wil je op het buitendek optimaal van het spektakel genieten.

Zenith Point, zo hebben ze die plek genoemd, een piepkleine landtong op de zuidelijke oever, precies op 72° NB

Dat moeten zeker ook de ontdekkingsreizigers gedaan hebben toen ze trachtten deze zeestraat te exploreren. Dat het de Fransman Joseph René Bellot was die in 1852 als eerste de Straat Bellot verkende, is geen verrassing. Hij deed dat echter niet per schip, maar wel met een hondenslee. Pas in 1937 slaagde een zekere Scotty Gall erin met een schip van de Hudson's Bay Company van west naar oost door deze smalle zeestraat te varen.



Straat Bellot

Op een van de hellingen wordt een ijsbeer gesignaleerd. Even later blijkt het een duo te zijn. Ze zitten ver, heel ver, en zijn erg moeilijk waarneembaar. Toch lijkt het erop dat het een moeder is die ruggelings op de grond ligt, in een speelse houding met een rechtstaande welp.

Het smalle kanaal fungeert als een perfecte windtunnel waar polaire lucht ongehinderd van west naar oost doorheen giert

Zouden we op de zuidelijke oever aan land gaan, dan zouden we bij manier van spreken naar Mexico kunnen wandelen. Want het gebied aan onze linkerkant maakt deel uit van het schiereiland Boothia dat tot het Amerikaanse vasteland behoort. De noordelijke oever daarentegen is deel van een eiland. Een vrij groot eiland overigens, want de op-



pervlakte van [Somerset Island](#) bedraagt ongeveer vier vijfde van de oppervlakte van België. Alsof een reus ooit een enorm mes hanteerde en een scherpe, kaarsrechte snede door het land trok, zo voltrekt de Straat Bellot de scheiding tussen Somerset Island en het vasteland.

Meer nog, het meest noordelijke punt van het Amerikaanse continent bevindt zich hier. [Zenith Point](#), zo hebben ze die plek genoemd, een piepkleine landtong op de zuidelijke oever, precies op 72° NB. Om daar de aandacht op te vestigen hebben ze er een bescheiden

cairn opgericht. Ter vergelijking – [Point Barrow](#), het meest noordelijke punt van Alaska, bevindt zich op 71° 23' en het Noorse [Nordkapp](#) op 71° 10'. Alleen Rusland doet beter. Veel beter, want [Kaap Tsjeljoeskin](#) reikt tot 77° 43'.

Een helwitte vlek met een wazige rand te midden van grote grijze rotsblokken, dat moet een ijsbeer zijn. Zijn bolle rug neemt elke twijfel weg omtrent zijn intenties – hij doet een dutje en heeft niet de minste interesse om zich aan ons te vertonen. Andere lichaamskenmerken zijn van op deze afstand

nauwelijks te onderscheiden. Ook de twee muskusossen die hoog op de hellingen van Somerset Island staan te grazen, zijn tot wazige zwarte vlekken herleid.

Steeds meer nevels verankeren zich aan de lage heuveltoppen. Gaandeweg zijn beide oevers in ijle mist gehuld. De zon is nergens meer te bespeuren, de heuvels veranderen in zwarte silhouetten, de omgeving doet spookachtig aan. Dan daagt het donkere profiel van [Halfway Island](#) op. Zoals zijn naam doet vermoeden bevindt dit eiland zich onge-

veer halfweg in de Straat Bellot. Een kale, on-aantrekkelijke rotsmassa is het, die dieren noch planten aantrekt.

De zon is nergens meer te bespeuren, de heuvels veranderen in zwarte silhouetten, de omgeving doet spookachtig aan

Maar dat er in deze smalle waterweg geen leven zou zijn, wordt volkomen onverwacht door een krachtige spuitfontein tegengesproken. Heel even maar komt hij boven water, net lang genoeg om hem te identificeren.





Dan duikt hij weer onder en zet zijn weg in oostelijke richting verder. Kenners twijfelen er geen seconde over. De reus die enkele seconden lang ons pad kruiste, is een Groenlandse walvis. Dat zag je aan de karakteristieke vorm van de spuitgaten en het ontbreken van een rugvin.

De Groenlandse walvis heeft de grootste muil van het dierenrijk – je kan er een Mercedes Sprinter-bestelwagen in parkeren

Met een maximale lengte van ongeveer achttien meter is de Groenlandse walvis niet meer dan een middelgrote walvis – de blauwe vinvis kan bijna dubbel zo lang wor-

den. Toch heeft hij een aantal indrukwekkende records op zijn naam staan. Zo neemt zijn muil een derde van zijn lichaamslengte in, waardoor hij prat kan gaan op de allergrootste muil in het dierenrijk – je kan er een Mercedes Sprinter-bestelwagen in parkeren. In die enorme muil hangen uiteraard enorme baleinen. Tot vier meter lang kunnen ze zijn, langer dan bij om het even welke andere walvisachtige. Met die baleinen schraapt hij elke dag 1,8 ton voedsel bij elkaar. En als zijn natuurlijke vijanden – met name orka's en walvisjagers – hem niet te pakken krijgen, dan kan hij tweehonderd jaar oud worden. Geen enkel zoogdier doet hem dat na.



Vaak staan de gesteentelagen bijna loodrecht naast elkaar, als fiches in een kaartenbak

Voelt hij zich bedreigd, dan zal een Groenlandse walvis ondiepe wateren opzoeken of, liever nog, onder het pakijs gaan zwemmen. Daar zullen orka's zich niet wagen, want ze moeten geregeld kunnen ademhalen. Voor een Groenlandse walvis is dat geen probleem. Hij heeft geen rugvin die hem hindert en met zijn enorme hoofd kan hij door een ijslaag van zestig centimeter dik breken – zonder er hoofdpijn aan over te houden, nemen we aan.



Voor de inheemse bevolking is de Groenlandse walvis altijd het favoriete prooidier geweest. Archeologische vondsten wijzen uit dat diens vlees wellicht al omstreeks 4 000 v.Chr. gegeten werd. Het blijft een verbluffende vaststelling dat de Inuit en hun voorgangers er in hun frêle kajaks in slaagden zulke reuzen te bejagen.

Met zijn enorme hoofd kan de Groenlandse walvis door ijs van zestig centimeter dik breken – zonder er hoofdpijn aan over te houden, nemen we aan

Dat een Groenlandse walvis in tegenstelling tot sommige andere walvisachtigen na zijn dood blijft drijven, is natuurlijk van kapitaal belang om het kadaver met succes op het droge te brengen. Zonder dralen gaan de jagers vervolgens met zestig tot zeventig man aan de slag om zo snel mogelijk het

vlees te oogsten. Want als dat te lang zou duren, dan dreigen ze door diens lichaamswarmte met walvis en al door het ijs te zakken.

Honderd Groenlandse walvissen, dat is het jaarlijkse quotum dat de *International Whaling Commission* opgelegd heeft. Meer mogen er niet gedood worden. En dan nog enkel voor het levensonderhoud van de inheemse volkeren. Commerciële vangst is strikt verboden.

Steeds ijziger blaast de wind intussen over het buitendek. Hij noopt er ons zelfs toe een extra pullovertje aan te trekken. Even na negen bereiken we de [Straat Franklin](#) aan de westelijke ingang van de Straat Bellot. Het weer wordt wat milder nu, met minder wind en een iets warmere gevoelstemperatuur. Een uurtje later is de mist zelfs volledig ver-

dwenen en is de zichtbaarheid vrijwel onbeperkt. Maar van de zon is geen sprake meer. Een grijs wolkendek hangt laag boven onze hoofden.

Van hieruit is het ongeveer driehonderdzeventig kilometer pal zuidwaarts varen tot Gjøa Havn, de iconische plek waar Roald Amundsen twee jaar na elkaar overwinterde. Maar dat is voor morgen. Want wij steken eerst de Straat Franklin over om een bezoekje te brengen aan de Coninghambai op de zuidoostkust van [Prince of Wales Island](#).

Dat eiland, zo vertelde expeditieleider Maria ons gisteren tijdens de avondlijke briefing, heeft een heel opmerkelijke structuur. Van op de begane grond krijg je er nauwelijks zicht op, maar een [satellietfoto](#) toont het fenomeen glashelder. We kijken neer op wat een stoet lijkt van langwerpige, ovalen structuren. Vooraan zijn ze smal en puntvormig,

achteraan dijen ze breder uiteen. Alsof ze ons met hun pijlvormige structuur willen wijzen welke weg ze volgen – eerst noordwaarts, dan in een brede bocht noordwestwaarts. Een landschap van half begraven reuze-eieren, zo noemen sommigen dit natuurverschijnsel.

We weten met zekerheid dat drumlins gevormd zijn door een gletsjer. Maar hoe dat precies in zijn werk ging, daar hebben we voorlopig nog het raden naar

Dat zijn *drumlins*, aldus Maria. We weten met zekerheid dat ze gevormd zijn door een gletsjer die in de aangegeven richting stroomde. Maar hoe dat precies in zijn werk ging, daar hebben we voorlopig nog het raden naar. Soms bevatten ze klei, slib, zand, grind en keien, wat erop lijkt te wijzen dat ze als sediment door de gletsjer achtergelaten zijn.



Maar soms zijn ze uit graniet of verharde kalksteen opgebouwd, wat deze hypothese dan weer tegenspreekt. Feit is dat deze gletsjer met een andere gletsjer samenvloede en uiteindelijk de [Viscount Melville Sound](#) creëerde, een enorme watermassa in het verlengde van de [Lancaster Sound](#) waar we enkele dagen geleden vertoefden.

Dan breekt geleidelijk de zon door en maakt komaf met de wolken. Onder een stralend blauwe hemel varen we Prince of Wales Island tegemoet. Even voor



twee bereiken we de [Coninghambaai](#). Enigszins teleurgesteld kijken we over Prince of Wales Island uit, ogenschijnlijk zo vlak als een pannenkoek. Van enige vorm van reliëf is geen spoor te bekenen, laat staan van drumlins.

Op het nabijgelegen strand zien we het resultaat van slachtpartijen op beloega's – gebleekte schedels en ruggengraten



Wat in de Coninghambaaï te beleven valt, is echter van een heel andere aard. Beloega's komen in deze ondiepe wateren graag aan hun lichaamshygiëne werken door met hun huid over de bodem te schuren. Het iets warmere water en het lagere zoutgehalte zou dat effectiever maken. En waar beloega's vaak vertoeven, daar zijn ijsberen nooit ver weg. Geregeld komen ze er een kijkje nemen om te zien of er een lekkere hap te versieren valt.

Geregeld komen ijsberen een kijkje nemen om te zien of er een lekkere hap te versieren valt

Het wordt een *bumpy ride*, voorspelt zodiacdriver Katrin gelaten, wanneer we ons even na vier van de Fram verwijderen. In geen geval mogen we in de zodiac rechtstaan, voegt ze eraan toe. De zon schijnt, er is een lichte bewolking, maar de lucht is grotendeels blauw. De temperatuur bedraagt een niet zo oncomfortabele 5 °C, de wind blaast met 6 m/s. Dat blijkt te volstaan om in de ondiepe baai een onrustige golfslag te creëren.

Een nauwe doorgang verbindt de Coninghambaaï met een kleine inham. Dat is waar de beloega's en dus ook de ijsberen zich plegen op te houden. Zodra we de vernauwing naderen, wordt het traag en voorzichtig laveren, want het water is erg ondiep en de rotor van de motor zou weleens beschadigd kunnen worden als hij de bodem raakt.



Ijsbeer met kadaver van beloega op Cape Eyre (ks)

Archeologe Emma ligt daarom vooraan in de zodiac plat op haar buik en tuurt aandachtig in het water. Met wisselend succes wijst ze de weg tussen de zandbanken. Sommige geulen lopen dood en verplichten ons achteruit te varen om een alternatief te zoeken. Gelukkig is de zeebodem hier zanderig en loopt de motor geen averij op.

Verder dan deze flessenhals mogen we niet varen, om de dieren niet in hun habitat te verstoren. Dat weten we van marien bioloog en oceanograaf Colin. Het lawaai van de motoren van onze zodiacs kan de communicatie

van de beloega's verstoren. Er zijn zelfs gevallen bekend waarbij honderden beloega's daardoor in paniek raakten, wat tot een heuse onderwaterstampede leidde.

Maar vergeefse moeite om tot hier te komen was het niet. Op het nabijgelegen strand zien we het resultaat van slachtpartijen op beloega's – gebleekte schedels en ruggengraten. Overigens zijn het niet alleen ijsberen die het op beloega's gemunt hebben. Ook Inuit zakken geregeld naar deze inham af om hun slag te slaan. Iemand zou de beloega's toch eens moeten verklappen welke risico's

ze lopen wanneer ze zich in deze inham vertonen.

Er zijn zelfs gevallen bekend waarbij honderden beloega's in paniek raakten, wat tot een heuse onderwaterstampede leidde

Verder op de oever van [Cape Eyre](#), hier ongeveer vijfhonderd meter vandaan, zien we drie ijsberen over het strand struinen. Snuffelend over de grond lijken ze af en toe wat gras te eten. Voedszaam is dat niet, maar hun bolronde lijven zien er goed doorvoed uit. Misschien hebben ze hun hoofdmaaltijd al achter de rug en bevordert het gras hun spijsvertering. Alleszins hebben de allereerste zodiacs daarstraks nog net een ijsbeer kunnen betrappen die zich over het kadaver van een beloega boog.

Even voor half zes zet de Fram zich in beweging. Aan stuurboord schuift [Dixon Island](#) langzaam voorbij terwijl we zuidwaarts door de Straat Franklin varen – een tocht van meer dan tweehonderd zeemijl die ons overmorgen pas in Gjøa Havn zal brengen.

[Top](#)

Dinsdag 29 augustus | Straat James Ross

Een dichte mist omhult de Fram bij het ontwaken. Als een witte schijf gaat de bleke zon schuil achter de nevels. Wind is er nauwelijks, het inktzwarte zeeoppervlak is bijna zo vlak als een spiegel. Op het buitendek is het oppassen geblazen, want de waterplasjes op de voorplecht zijn deels bevroren en dus spekglad. Zelfs de lokale fauna geeft verstek. Geen spuitfonteinen of rimpels in het water, geen vogels die boven ons kielzog hun sierlijke rondjes draaien.

Geen spuitfonteinen of rimpels in het water, geen vogels die boven ons kielzog hun sierlijke rondjes draaien

De Fram heeft heel de nacht door gevaren, zodat [Larsen Sound](#) reeds achter ons ligt. Met een gezapige snelheid van zes knopen varen we nu behoedzaam de [Straat James Ross](#) in, de waterweg ten oosten van [King William Island](#). Daarmee volgen we wel het spoor van Roald Amundsen, maar niet dat van John Franklin. Want die probeerde de Noordwestelijke Doorvaart te realiseren via de [Straat Victoria](#), de waterweg ten westen van King William Island.

Door ten oosten van King William Island te varen legde Amundsen zichzelf een omweg van vele honderden kilometers op. Maar hij wist wat hij deed. Want het pakijns in de Straat Victoria ontdooit niet elk jaar in voldoende

mate om schepen vrije doorgang te bieden, terwijl dat in de Straat James Ross wel het geval is.

Heel de dag zullen we zuidwaarts varen. Enkele boeiende lezingen zorgen voor wat afwisseling in de eentonigheid. Vandaag wordt het immers een *sea day*, grapt onze Duitse geoloog Steffen, maar geen *see day*. Een dag op zee dus, maar geen dag waarop je veel te zien krijgt. Reden te meer voor Steffen om de principes van navigatie even uit te klaren.



Straat James Ross, 7.20 u.

Want we realiseren het ons misschien niet meer, maar ooit vormde mist een zeer groot probleem voor schepen die nieuwe contreien verkenden.

Navigeren, dat deed je vroeger op het gezicht. Aanvankelijk was dat een zeer primitief concept. Je beschikte over een *periplus*, een handboek waarin opgesomd stond wat er achtereenvolgens langs de kust te zien was – baaien, heuvels, riviermondingen, landtongen, steden, havens, ... Zolang je de kust bleef

volgen en de zichtbaarheid uitstekend was, bracht dat systeem je feilloos op je bestemming.

Later werden kaarten gepubliceerd waardoor men zich dieper in zee ging wagen. Maar een nauwkeurige positiebepaling bleef een onmogelijk iets. Je breedtegraad bepalen, dat was geen probleem. Gewoon om twaalf uur 's middags de hoogte van de zon boven de horizon meten en het resultaat vergelijken met de gegevens in je tabellen. Gaandeweg kwamen daar uitstekende meetapparaten voor ter beschikking, zoals sextanten en astrolabia.

Ooit vormde mist een zeer groot probleem voor schepen die nieuwe contreien verkenden

Je lengtegraad bepalen, dat was andere koffie. In feite moest je daarvoor heel nauwkeurig de tijd kunnen meten. Staat de zon bij jou op haar hoogste punt, dan weet je dat het twaalf uur 's middags is. Weet je precies hoe laat het op dat moment in Greenwich is, dan kan je uit het tijdsverschil de lengtegraad berekenen. Want de aarde draait elke vier minuten één graad verder rond haar as. Bedraagt het tijdsverschil tussen Greenwich en jouw positie twee uur, dan bevind je je dus op 30° van de nulmeridiaan van Greenwich.



Je breedtegraad bepalen, dat was geen probleem. Je lengtegraad bepalen, dat was andere koffie.

Maar voldoende nauwkeurige klokken bestonden niet. Daarop was het wachten tot het midden van de 18e eeuw. En dan nog durfden de Britten hun klokken aanvankelijk niet in gebruik te nemen, zo bang waren ze dat deze precisieklokken in de handen van aartsvijand Spanje zouden vallen.

Zo ontstond het bizarre en tijdrovende concept om via de breedtegraden te reizen. Stel, je wou van [Recife](#) in Brazilië naar [Kaapstad](#) in Zuid-Afrika varen. Rechttoe, rechtaan is dat een afstand van 6 150 km. Maar zulke route volgen was niet mogelijk omdat de navigatie onvoldoende betrouwbaar was. Dus voer je eerst zuidwaarts tot je 34° ZB bereikte, de breedtegraad van Kaapstad. Vanaf dat moment volgde je deze breedtegraad oostwaarts tot land in zicht was. In totaal had je dan 9 900 km afgelegd, een enorme afstand in die tijd. Bovendien zal het niemand verbazen dat piratenschepen dat systeem ook kenden en de schepen met hun kostbare vrachten op die 34e breedtegraad lagen op te wachten.

Tegenwoordig is dat natuurlijk verleden tijd. Radionavigatie met een baken, radarnavigatie om hindernissen tijdig te zien, satellietnavigatie via gps om de juiste weg te vinden... De technologische evolutie heeft van navigatie een zeer betrouwbaar verhaal gemaakt. Zijn klassieke kaarten op een reis zoals deze dan overbodig? Helemaal niet, stelt Steffen. Al was het maar om de diepteprofielen van de vele baaien en inhammen te kennen.

Mettertijd is buiten de zichtbaarheid toegenomen. Wanneer om twaalf uur de vertrouwde stem van kapitein Sverre door het PA-systeem weerklinkt, is de mist helemaal verdwenen. Met het schiereiland Boothia aan bakboordzijde varen we nog steeds zuidwaarts. Honderdvijfentwintig zeemijl hebben

we achter de rug, zo luidt het, honderdvijf zeemijl hebben we nog voor de boeg vóór we morgenvroeg in Gjøa Havn zullen arriveren. Dat de wind morgen in kracht zal toenemen, valt niet uit te sluiten. Onze zonnebrandolie hebben we de komende uren dus niet nodig, besluit de kapitein zijn dagelijks praatje.

Na de lunch breekt de zon dan toch af en toe een beetje door de wolken, voldoende om het water soms azuurblauw te kleuren. Met vijf tot zes knopen glijdt de Fram zachtjes over het spiegelgladde wateroppervlak. Dieren laten zich nog steeds niet zien of horen, een zeldzame zeehond niet te na gesproken. Geen enkele vogel in ons kielzog, het blijft een vreemd gevoel.

Hoe dieren in het noordpoolgebied weten te overleven, daar heeft Vivi, onze Finse conservatiebioloog, veel over te vertellen. Met een foto van een *Pfeilstorch*, een pijlooievaar, heeft ze onze aandacht meteen beet. Het dier werd in 1822 in het Duitse [Klütz](#) met een pijl in zijn hals aangetroffen. Die pijl was afkomstig uit... Centraal-Afrika. Het was het allereerste bewijs dat vogels naar het zuiden migreren. Voordien kreeg men maar niet uitgelegd waarom ooievaars en boerenzwaluwen elk jaar plots uit beeld verdwenen.

Migratie is inderdaad het antwoord dat de meeste vogels geven op de vraag wat je kan doen als het te koud wordt. Maar er zijn nog andere manieren om extreme koude het



hoofd te bieden, aldus Vivi. Winterslaap bijvoorbeeld, een vertrouwd begrip voor ons, maar toch veel complexer dan we vermoeden.

Onze zonnebrandolie hebben we voorlopig niet nodig, besluit de kapitein

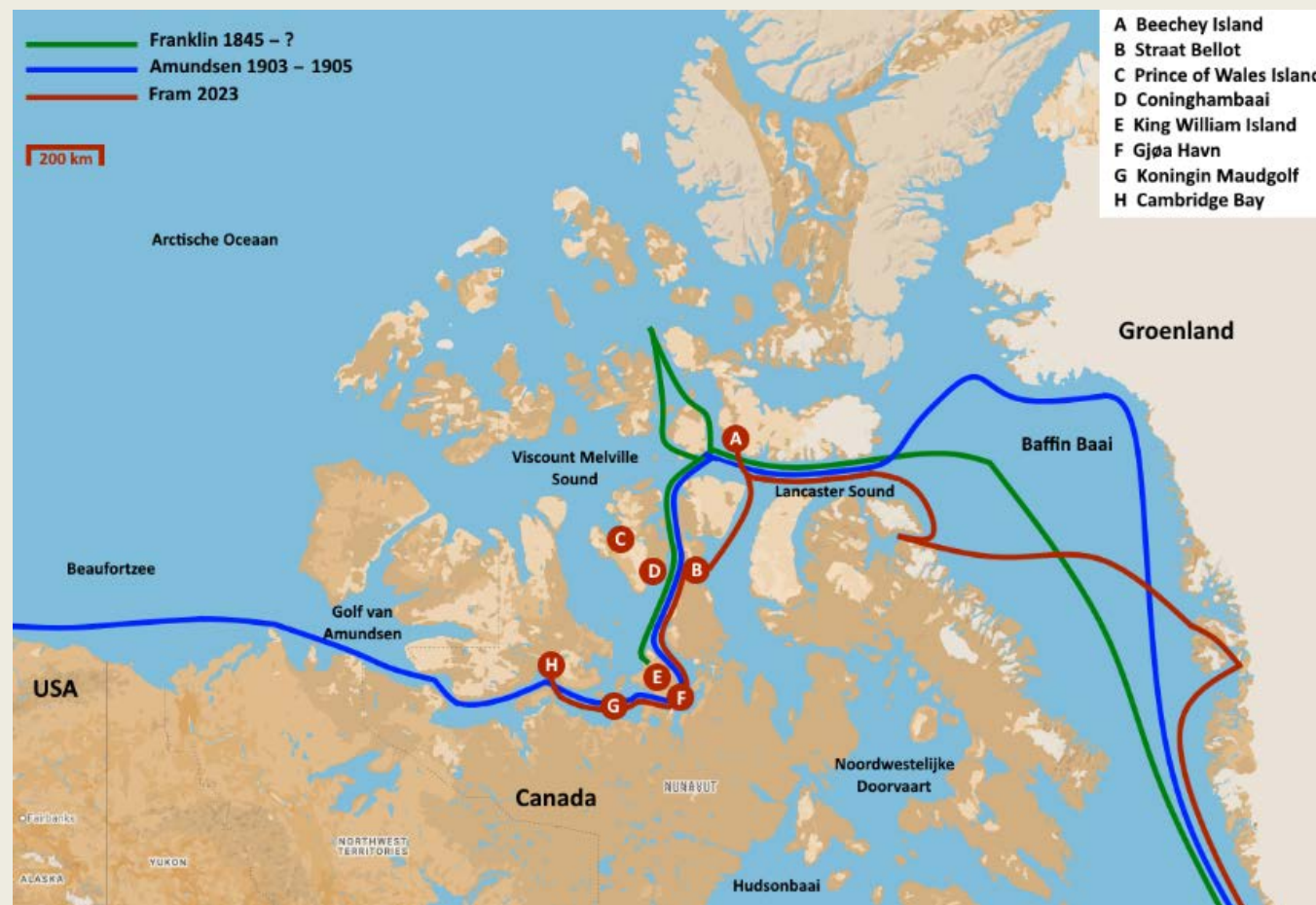
In essentie is winterslaap een toestand die de lichaamstemperatuur doet dalen en het metabolisme vertraagt. Op die manier kan het

dier de lange winterperiode waarin het nauwelijks aan voedsel geraakt, met zo weinig mogelijk energieverbruik doorstaan. De ijsbeer neemt dan geen voedsel tot zich, en urineert of defecceert niet.

Door ten oosten van King William Island te varen legde Amundsen zich een omweg van honderden kilometers op. Maar hij wist wat hij deed

Maar tijdens zijn winterslaap gaat de ijsbeer geregeld in *torpor*, een toestand waarbij het hele lichaam verstijft alsof het verlamd is. Het is niet zo dat Vivi het zelf al eens uitgetest heeft, maar zou je een ijsbeer in *torpor* proberen wakker te schudden, dan zou je dat niet lukken. Anderzijds heeft een ijsbeer zijn slaap en de bijbehorende droomperiodes broodnodig. Dat leidt tot de vreemde vaststelling dat een ijsbeer geregeld wakker moet worden uit zijn *torpor* om... te kunnen slapen en dromen.

Lemmingen hebben dat allemaal niet nodig. Gezien hun kleine gestalte gedijen ze uitstekend in het subniveaanse klimaat, het dunne laagje lucht dat zich tussen een dikke sneeuwlaag en de begane grond vormt. Die sneeuwlaag zorgt niet alleen voor isolatie tegen de koude, maar ook voor bescherming tegen roofdieren. Eens de sneeuwlaag minstens vijftien centimeter dik is, kunnen de



lemmingen op een vrij constante temperatuur van 0 °C rekenen.

Begin er maar eens aan, ademhalen bij temperaturen van – 50 °C tot – 70 °C, en toch je lichaamstemperatuur handhaven. Kariboes hebben daarom complexe structuren in hun neusholte die ervoor zorgen dat ingeademde lucht bevochtigd en voorverwarmd wordt.

Zich warm kleden tegen de koude, daar zijn muskusossen dan weer echte kampioenen

in. De lange, stijve haren van hun pels reiken bijna tot op hun hoeven. Zo houden ze lucht als een isolerend laagje rond hun lichaam vast. Maar het is de zachte onderwol, de beroemde *qiviut*, die het meest tot de verbeelding spreekt – sterker en warmer dan schapenwol, zachter dan kasjmier. De irissen van een muskusos zijn geen ronde openingen, maar smalle gleuven. Zo hebben ze een breed gezichtsveld zonder dat er teveel licht

binnenvalt, wat sneeuwblindheid zou kunnen veroorzaken.

Zelfs een sneeuwhoen weet zich tegen de kou te kleden, want ze heeft zowaar veren op haar poten.

Een ijsbeer moet geregeld wakker worden uit zijn torpor om... te kunnen slapen en dromen

Met een pels kunnen zeezoogdieren natuurlijk niets aanvangen. Zij rekenen op een dikke vetlaag om zich warm te houden in het ijskoude water. Bij een Groenlandse walvis kan die blubber vijftig tot zeventig centimeter dik zijn.

Uiteraard heeft ook de natuurlijke evolutie haar steentje bijgedragen, besluit Vivi. Maar aan de polen gaat dat nu eenmaal veel trager dan aan de tropen, simpelweg omdat de generaties er elkaar niet zo snel opvolgen. Zo verloopt er bij ijsberen meestal een jaar of drie tussen twee worpen. Toch heeft de

evolutie ervoor kunnen zorgen dat dieren in een koud klimaat minder grote uitsteeksels hebben – we weten allemaal dat vingers, tenen, neus en oren het eerst van de koude te lijden hebben. Ook hebben ze een grotere lichaamsmassa in verhouding tot hun lichaamsoppervlakte, zodat koude minder makkelijk vat krijgt op hun lichaam. En hebben ze meer spieren en dus meer bruin vetweefsel waarin ze energie kunnen stockeren.

Voor Amundsen was de Noordwestelijke Doorvaart vooral een opstapje en een leerschool om later als eerste de noordpool en de zuidpool bereiken

Half negen. Morgenvroeg zullen we in Gjøa Havn arriveren, zo vernemen we tijdens de avondlijke briefing. Een nederzetting van de Inuit is dat, op de zuidoostkust van King William Island. Zelf noemen de plaatselijke Nattilik hun stadje Uqsuqtuuq, wat *veel vet* betekent – een verwijzing naar de vele zeehonden die zich hier plachten op te houden.

Maar dat is niet waar Gjøa Havn zijn faam aan dankt. Het is Roald Amundsen die de plek op



Schiereiland Boothia

de kaart zette door er in 1903 aan land te gaan en er twee jaar na elkaar te overwinteren. Die tijd zou hij gebruiken om de beweging van de geomagnetische pool in kaart te brengen, maar vooral om er zich de levenswijze en de overlevingstechnieken van de Nattilik eigen te maken. Want voor Amundsen was de Noordwestelijke Doorvaart vooral een opstapje en een leerschool om later zijn grootste betrachting waar te maken – als eerste de noordpool en de zuidpool bereiken.

[Top](#)

Woensdag 30 augustus | Gjøa Havn – Straat Simpson



Kwart voor zeven. [Gjøa Havn](#) is stipt op de afspraak. We kijken uit over de kleine nederzetting op de zacht hellende zuidoostkust van King William Island, een verzameling houten woningen met hier en daar een groter gebouw, een telecommunicatiemast of een schotelantenne.

Helemaal in de verte zien we een radarinstallatie van de [Distant Early Warning Line](#), een systeem dat opgezet is om een mogelijke aanval van de Sovjet-Unie via de noordpool tijdig te detecteren. De lucht is grijs, maar het regent niet. De temperatuur bedraagt 5 °C, er staat een lichte wind, het zicht is onbeperkt.



Gjøa Havn was alles wat ons hart kon verlangen, klein en bijna volledig van de zee afgesloten, schreef Amundsen achteraf

Gjøa Havn was alles wat ons hart kon verlangen, klein en bijna volledig van de zee afgesloten, schreef Amundsen achteraf in The Geographical Journal. Op 9 september 1903 waren ze er gearriveerd, maar ze moesten tot 12 september wachten vooraleer de landwind voldoende ging liggen om er voor anker te gaan. Het mag vreemd lijken, maar we hadden de meest geschikte plek gevonden om ons meetstation te installeren – ongeveer honderd zeemijl van de geomagnetische noordpool.

Nattilijagers met vissperen (ra)



Een Inuitfamilie aan boord van de Gjøa (ra)



Groenlandse Inuit aan boord van de Gjøa (ra)



Spannend, maar toch ook wel een beetje grappig, is de wijze waarop hij hun eerste ontmoeting met de inheemse bevolking beschrijft. Die vond pas op 29 oktober plaats. Op 1 oktober was het ijs zich op zee beginnen te vormen. Ondertussen hadden Amundsen en zijn ploeg een woonhuis gebouwd en een viertal observatoria, waaronder *Uranienborg*, het astronomisch observatorium waar ze zo trots op waren. Daar moeten de Inuit vreemd van opgekeken hebben – waarom zoveel huizen? Volstaat één winterhuis dan niet voor zeven personen?

Uit het reisverslag van Sir John Ross had Amundsen onthouden dat *Teima!* de gebruikelijke begroeting tussen witte mensen en Inuit was. Dus toen vijf Inuit hun kamp naderden, ging hij hen dan ook hoopvol tegemoet,

weliswaar *met twee tot de tanden gewapende gezellen op drie passen achter mij. Ze hadden een geweer over hun schouder hangen en zetten een gelaatsuitdrukking op, zo woest dat zelfs een oorlogszuchtig regiment*

op de vlucht geslagen zou zijn, laat staan deze vijf onfortuinlijke Eskimo's.

Op een afstand van ongeveer honderd stappen hielden de Inuit halt. *Teima!* riep

Amundsen nu zo hard hij kon. Op de Inuit bleek dat geen enkel effect te hebben. Even overlegden ze onder elkaar en begonnen dan weer te naderen. *Ze waren met vijf, hadden een soort gevechtlijn gevormd en naderden ons nu glimlachend en neuriënd. Twee van hen droegen een boog op hun rug, de andere drie waren kennelijk ongewapend.*

Magito (ra)



De Gjøa voor anker in Gjøa Havn (ra)



Kabdoka (ra)



Spannend en tevens grappig is de wijze waarop Amundsen hun eerste ontmoeting met de inheemse bevolking beschrijft

De Eskimo's aaiden en streelden ons zowel langs voor als langs achter terwijl ze zo hard ze konden 'manik-tu-mi' riepen



Gjøa Havn



Honeywagon

Teima, teima! bleef Amundsen roepen, tot de Inuit met hun antwoord kwamen – *Manik-tu-mi* riepen ze. Uiteindelijk stonden ze tegenover elkaar.

Het was een heel opmerkelijke ontmoeting, schrijft Amundsen. De Eskimo's aaiden en streelden ons zowel langs voor als langs achter terwijl ze zo hard ze konden 'manik-tu-mi' riepen. Zoals we vooraf afgesproken hadden, kopieerden we hun gedrag en begonnen naar best vermogen te schreeuwen en te brullen, te aaien en schouderklopjes te geven.

Alle twintigduizend inwoners van Yellowknife moesten hals over kop hun stad verlaten

Onze ontmoeting met de inwoners van Gjøa Havn verloopt gelukkig iets meer gestroomlijnd. In snel tempo droppen de zodiacs ons

op het strand. Eli heet onze gids, ze zal ons met stille stem door haar geboortestad loodsen.

Gjøa Havn telt iets meer dan duizend inwoners, zo vernemen we. De nederzetting beschikt over een bescheiden medische faciliteit, maar voor ernstige problemen moet men zich tot [Yellowknife](#) wenden, de hoofdstad van Northwest Territories, hier iets meer dan duizend kilometer vandaan. Althans, zo ging het tot voor kort. Want op 17 augustus is er een evacuatiebevel uitgevaardigd waardoor alle twintigduizend inwoners van Yellowknife hals over kop hun stad moesten verlaten. De natuurbranden rukten te snel op, tegen de verwachting in kon de overheid de veiligheid van haar burgers niet meer garanderen. Later zullen we vernemen dat dit evacuatiebevel op 20 september op-

geheven zal worden en de bevolking zal kunnen terugkeren.

Een witte tankwagen kruist ons pad. Het blijkt de *honeywagon* te zijn, een ironisch eufemisme voor de riooltruck die de woningen verlost van het afvalwater van hun keukens, badkamers en wc's. Rioleringsaanleggen in permafrost is immers onmogelijk. Elke woning beschikt daarom over een aansluiting waarop de *honeywagon* een buis kan aansluiten die het afvalwater opzuigt. Zijn koosnaampje dankt de truck aan het feit dat als hij zijn vracht loost, het goedje de kleur van honing zou hebben.

In het Heritage Centre moeten onze laarzen uit. Artefacten van de Nattilik, de plaatselijke Inuit, vullen de vitrines. Maar er zijn ook getuigenissen verzameld over het dagelijks leven van de inheemse bevolking en hun contacten met westerse ontdekkingsreizigers.

Overleven, daar draaide alles om bij de Nattilik. Een huwelijk was in de allereerste plaats een garrangeerde verbintenis tussen een jager en een naaister. Samen vormden ze een economische entiteit die in principe voldoende overlevingskansen bood voor een klein gezin. Jagers zorgden voor het voedsel en de behuizing, naaisters voor waterdichte kleding, kajaks en oemiaks.

Een huwelijk was in de allereerste plaats een garrangeerde verbintenis tussen een jager en een naaister

Infanticide was een gangbare praktijk. Pasgeboren kinderen werden zo nodig in de barre koude aan hun lot overgelaten. Een gezin mocht immers niet te groot worden, want dan zou er niet genoeg voedsel zijn voor iedereen. *Een van mijn zussen die nu nog leeft, getuigt Martha Tunnuq, zou ook door mijn*



Gjøa Havn



Rietganzen



Kerk van het Heilig Hart van Maria

moeder achtergelaten worden om te sterven – maar ik wilde een zus. Ook al was ik erg bang... ik vroeg of we haar mochten houden. Martha's zus heeft het overleefd.

Hij rende zo snel dat de staart van zijn parka achter hem aan wapperde

Ook geronticide kwam voor. Wanneer ouderlingen een last voor de gemeenschap werden en een natuurlijke dood uitbleef, werden ze tijdens de lange wintermarsen op een ijsschots achtergelaten om er te sterven. Een Franse ontdekkingsreiziger kon vaststellen hoe een zoon zijn moeder moedwillig in de steek liet in een sneeuwstorm.

Amundsen had weet van twee overlijdens tijdens zijn verblijf. In beide gevallen ging

het om zelfdoding. Dat werd maatschappelijk aanvaard, merkte hij op, maar dan alleen indien het ging om ondraaglijk lijden ten gevolge van een ziekte.

Interessant zijn de getuigenissen die ons de exploitanten van de Europese ontdekkingsreizigers vanuit het perspectief van de Inuit laten

zien. *Toen er nog geen qallunaat [witte mensen] waren, bevond een groep jagers zich in de omgeving van Thom Bay, getuigt Bibian Neeveevak. Eén jager wandelde van de groep weg en... stootte op de qallunaat [van de Ross-expeditie, 1830]. Hij was doodsbang omdat hij zulke mensen nog nooit eerder had gezien. Hij rende zo snel dat de staart van zijn*

parka achter hem aan wapperde. Hij vertelde iedereen dat dit echt verschillende mensen waren met lange nekken en lange gezichten. Hij maakte iedereen bang.

Ze waren zwart rond de ogen en de mond en droegen geen kleding van dierenhuiden

Ik heb Franklin-mensen nog nooit levend gezien, herinnert Tuktukchiak zich, maar ik heb skeletten en een lichaam gevonden. Ze zagen er allemaal mager, uitgehongerd en ziek uit, aldus Alanak; ze waren zwart rond de ogen en de mond en droegen geen kleding van dierenhuiden. Enkele Inuit probeerden deze blanke mensen [van de Franklinbemanning, 1845] te helpen, vertelt Tommy Anguttitauruq. Ze zagen er echt niet goed uit, maar ze aanvaardden geen hulp. Ze begonnen te graaien en in schreeuwen uit te barsten.



Trommeldanser



Schedels van leden van de Franklinexpeditie

Opmerkelijk toch, hoe alleen de allergrootsten – Fridtjof Nansen en Roald Amundsen – vriendschappelijke relaties op basis van gelijkheid wisten uit te bouwen met de inheemse volkeren. John Franklin daarentegen was al tevreden indien hij een inheemse gids en een inheemse tolk kon rekruteren, de rest zou hij zelf wel klaren.



Dat blijkt ook uit de getuigenis van David Aglukkaq. Amundsen en zijn mensen waren genereus, en al werden ze door veel Inuit bestolen, toch werden ze niet boos... De Inuit waren waarschijnlijk behoorlijke lastposten, maar toch hielp hij ze, ook de dieven onder

hen. Zelfs vandaag de dag is er niemand zoals Amundsen – zijn vriendelijkheid, zijn vrijgevigheid.

We trekken onze laarzen weer aan en kuieren langs de Kerk van het Heilig Hart van Maria, een katholieke kerk, aldus Eli, waar elke woensdag en elke zondag een eredienst gehouden wordt. Drie vlaggen wapperen voor het George W Porter Centre – de vlag van Nunavut, Canada en Gjøa Havn. Het gebouw fungeert als een soort gemeentehuis. In de hal staat de beroemde buste van Roald Amundsen centraal. Tegen de muren hangen drietandige speren die traditioneel gebruikt werden om zalm te vangen en enkele baleinen van een walvis.

De rijkste visgronden bevinden zich een eind hier vandaan – vijf tot zes uur varen met de kajak, aldus Eli. Het gebeurt weleens dat Gjøa Havn 's winters een ijsbeer op bezoek krijgt. Die wordt dan prompt weggejaagd. Maar de gemeente heeft toestemming om elk jaar één beer en één jong te doden.

Het gebeurt weleens dat Gjøa Havn een ijsbeer op bezoek krijgt. Die wordt dan prompt weggejaagd

In het Community Centre zitten ze op ons te wachten, want net zoals in



Pond Inlet zijn er enkele optredens gepland. We worden er op kariboesoep, vissoep en bannock met rozijnen vergast. Een beetje vreemd, want bannock is een typisch Schots brood.

Dan begint het spektakel. Een zangkoortje van drie dames begeleidt de trommeldansen van twee mannen en een jongen. Indrukwekkend is de keelzang van twee vrouwen, de beste vocale prestatie die we al gehoord hebben.

Maar het is het sluitstuk dat ons het meest verrast. De sfeer zit er meteen in met het opzweepende ritme van de livemuziek van twee elektrische gitaren, een viool en een drumstel. Vier mannen en vier vrouwen palmen de dansvloer in voor een squaredans. Al is de kwaliteit van de uitvoering voor verbetering vatbaar, het zijn het enthousiasme en de brede glimlach van deze Inuit die indruk maken. Dansen lijkt hun lust en hun leven. Hun onverzettelijk optimisme werkt aanstekelijk.

Een squaredans, dat is niet meteen wat je in Nunavut verwacht. Deze opmerkelijke traditie is op de 18e eeuw terug te voeren, toen Schotse walvisvaarders hier noodgedwongen overwinterden. Blijkbaar was de verstandhouding met de lokale bevolking uit-

stekend, want tijdens de lange, donkere dagen leerden ze de Nattilik de squaredans aan. En de techniek om *bannock* te bakken. Het zou ons verbazen mochten in het genoom van de Nattilik geen Schotse genen terug te vinden zijn.

Even voor twaalf zet de Fram zich weerom in beweging. Onze allerlaatste vaart wordt het, een tocht van bijna vierhonderd kilometer naar Cambridge Bay, onze eindbestemming. Een uur of twee later varen we de [Straat Simpson](#) in, een ondiepe waterweg met talloze kleine eilanden. Een ware beproeving was het indertijd voor Amundsen en zijn team. Overal dreef ijs op het water, de dichte mist reduceerde de zichtbaarheid aanzienlijk. Constante waakzaamheid was noodzakelijk, vier dagen lang durfde Amundsen niet eens te slapen.

Wij daarentegen glijden vlotjes met 14 knopen over het zilveren wateroppervlak. De zichtbaarheid is onbeperkt, ijs of sneeuw is in de verste



Trommeldans



Trommeldans



Keeldans



Squaredans

verte niet te bespeuren, echt koud is het niet. We zouden bij manier van spreken in hemdsmouwen op het buitende kunnen staan, ware het niet dat de wind snoeihard over het schip giert. Wat is het probleem dan eigenlijk? Waarom was het voor de ontdekkingsreizigers zo moeilijk om deze laatste etappe van de Noordwestelijke Doorvaart te realiseren?

Het zou ons verbazen mochten in het genoom van de Nattilik geen Schotse genen terug te vinden zijn

Zulke vragen stellen getuigt zowel van

arrogantie als van onwetendheid. Morgen zullen we in Cambridge Bay door Angela verwelkomd worden. Proficiat, zal zij zeggen, proficiat dat jullie erin geslaagd zijn Cambridge Bay te bereiken. Want de waterweg naar de nederzetting is hooguit tien dagen per jaar gegarandeerd ijsvrij, zal ze eraan toevoegen. Vorig jaar nog zijn twee expeditie-schepen in het ijs vastgevangen en hebben ze onverrichter zake het roer moeten wenden.

Vorig jaar nog zijn twee expeditie-schepen in het ijs vastgevangen en hebben ze het roer moeten wenden

Maar ook het klimaat zat de ontdekkingsreizigers de afgelopen eeuwen tegen. Wilde je de Arctis verkennen, dan kon je geen slechter tijdperk kiezen dan de periode van de 16e tot de 19e eeuw. Het noordelijk halfrond was



toen immers in de greep van de Kleine IJstijd, de temperaturen waren er gemiddeld een tot twee graden lager dan normaal. Dat lijkt een miniem verschil, maar de gevolgen waren groot. Om maar een voorbeeld te noemen – in 1658 verraste het Zweedse leger de Denen door te voet over het ijs naar Kopenhagen te trekken. Dat Hudson, Franklin en vele anderen er in die omstandigheden niet in slaagden de Noordwestelijke Doorvaart te realiseren, kan hen niet euvel geduid worden.

Wat natuurlijk ook een rol speelt, is de opwarming van de aarde. In een tijdperk van terugtrekkende gletsjers en smeltende ijskappen is het voor onze Fram inderdaad relatief makkelijk geweest om tot hier door te dringen. We hoeven er de ijskaarten maar op na te slaan om vast te stellen in welke mate het ijs zich deze zomer teruggetrokken heeft.



Wat er ook van zij, weinig landschappen ogen saaier dan de oevers van de Straat Simpson – zo vlak als een pannenkoek, geen boom, geen struik, geen heuvel, geen rots die het zicht belemmert. Zelfs de lokale fauna laat het grotendeels afweten. Alleen een handvol meeuwen en enkele rietganzen nemen de honneurs waar. Dan ontvouwt zich boven King William Island een indrukwekkende regenboog – alsof de natuur vindt dat ze iets goed te maken heeft. En er is meer. Als onopvallende zwarte stippen dagen in de verte bij wijze van afscheid vijf muskusossen op. Ze staan er te grazen, onze aanwezigheid laat hen Siberisch koud.

*Weinig landschappen
ogen saaier dan de oevers
van de Straat Simpson*

Omstreeks vier uur laten we de Straat Simpson achter ons en bereiken [Storis Passage](#). Hier is het dat de twee schepen van de Franklinexpeditie uiteindelijk vergaan zijn. Het wrak van de [Terror](#) bevindt zich een twintigtal kilometer ten noorden van ons, dat van de [Erebus](#) een zestigtal kilometer zuidwaarts. Beide wrakken zijn pas zeer recent ontdekt, op basis van aanwijzingen van de Inuit, respectievelijk in 2016 en 2014. Sederdien houden Inuit systematisch een oogje in het zeil om te voorkomen dat avonturiers of schattenjagers de wrakken zouden plunderen.

Het enige wat ons nu nog te doen staat is de [Koningin Maudgolf](#) oversteken. Aan de andere kant van deze watermassa, ruim driehonderd kilometer hiervandaan, wacht Cambridge Bay op ons.

[Top](#)



Donderdag 31 augustus | Cambridge Bay – Montréal

Zes uur. We zijn net de [Straat Dease](#) binnengevaren en staan op het punt een bocht van negentig graden te maken, Cambridge Bay tegemoet. In het oosten kondigt een bleke gloed de dageraad aan. Er hangt een lichte bewolking, de zichtbaarheid is uitstekend, het zeewater klotst zachtjes tegen de flanken van de Fram.

Toch is deze vrij onbekende, tien tot twintig kilometer brede waterweg het voorwerp van een internationaal dispuut

Niets om je ongerust over te maken, zou je denken. Toch is deze vrij onbekende, tien tot twintig kilometer brede waterweg het voorwerp van een internationaal dispuut. Want om het even welk traject je kiest voor de



Noordwestelijke Doorvaart, voor de Straat Dease heb je geen alternatief. Wil je dwars door de archipel van oost naar west varen of omgekeerd, dan kom je hier voorbij.

En dat is een probleem. Want de wateren van de Canadese Arctische archipel behoren tot de binnenwateren van Canada, zeggen ze in Ottawa. De Canadese overheid heeft dus in principe het recht om bepaalde transporten door de Straat Dease te verbieden. Ah neen, zeggen ze in een aantal andere hoofdsteden, waaronder Washington DC. Dit is een internationale zeestraat, waar alle schepen recht hebben op doorgang, ongeacht hun nationaliteit.

Een louter academisch geschil is het niet, verre van. [Prudhoe Bay](#) in Alaska is het



grootste olieveld van Noord-Amerika. Super-tankers die te groot zijn om door het Panamakanaal te varen, verkiezen uiteraard de Noordwestelijke Doorvaart in plaats van helemaal rond de zuidpunt van Zuid-Amerika te moeten varen. Met de klimaatverandering en het ijsvrij worden van deze wateren in de zomermaanden begint dat tot de mogelijkheden te behoren. Maar Canada ziet een toevloed van olietankers in deze fragiele omgeving niet zitten. Idem dito wat kernonderzoekers betreft. Het zou niet de eerste keer zijn dat de Verenigde Staten hun duikboten ongezien door de Noordwestelijke Doorvaart laten varen.

Voorlopig is er voor het geschil geen oplossing in zicht. In juni 2019 noemden de Verenigde Staten de bewering van Canada dat de wateren van de Noordwestelijke Doorvaart binnenwateren van Canada zijn



De muskusos zet zich schrap tegen de culturele invloeden uit het zuiden

nog altijd in strijd met het internationaal recht. Kortom, Cambridge Bay neemt een strategische positie in, temeer daar er ook een radarinstallatie van de Distant Early Warning Line aanwezig is.

De wolven staan symbool voor invloeden uit het zuiden die de cultuur van de Inuit bedreigen, de muskusos symboliseert de Inuit die zich schrap zetten tegen deze culturele vloedgolf

Ons legt de Canadese overheid alvast geen strobreed in de weg. Omstreeks acht uur bereikt de Fram zijn voorlopige eindbestemming in Cambridge Bay op de zuidoostelijke kust van Victoria Island, een van de grootste eilanden ter wereld – zeven maal zo groot als België. In totaal hebben we de afgelopen zeventien dagen 3 394 zeemijl afgelegd, of 6 286 km. Met een kruissnelheid van twaalf



Iqaumavitpark



Pelzenhut van de Hudson's Bay Company





Cambridge Bay



RCMP – Royal Canadian Mounted Police



knopen komt dat overeen met bijna twaalf etmalen varen.

Even voor tien droppen de zodiacs ons op de stenen pier van Cambridge Bay. Angela staat er ons op te wachten en feliciteert ons meteen met onze succesvolle reis door de archipel. Want dat is niet zo evident als het lijkt, voegt ze eraan toe. Zelf is ze geen Inuit, ze noemt zich een inwijkeling die zich hier goed thuis voelt en veel bewondering heeft voor hun cultuur en hun levenskracht.

Kortom, het is goed shoppen in deze omgeving – waarmee de Inuit jagen en vissen bedoelen

Iqaluktuutiaq, zo noemt de inheemse bevolking deze plek. *Goede plaats om te vissen* betekent dat. Amper een half uur hiervandaan bevinden zich uitstekende visgronden, meer

bepaald in de [Ekallukrivier](#) en in het [Tahiryu-agmeer](#). Daar vissen ze op de Amerikaanse meerforel en op de beekridder, een zalmachtige die in het meer komt paaïen. Bovendien is de doorgang tussen het meer en de zee straat vrij smal. Dat maakt het makkelijk om op kariboes te jagen die deze doorgang op hun migratieroute hebben liggen. Maar ook muskusossen, poolhazen en sneeuwhoenders tref je hier aan. Kortom, het is goed *shoppen* in deze omgeving – waarmee de Inuit jagen en vissen bedoelen, grijnst Angela. Het hoeft dan ook niet te verbazen dat de Vroege Dorset dit vierduizend jaar geleden al wisten.

De kiem voor deze nederzetting werd in 1921 gelegd toen de Hudson's Bay Company hier een handelspost vestigde. Vijf huizen uit die tijd zijn nog intact. Angela troont ons mee naar het eerder bescheiden Iqaumavitpark,

letterlijk een *plaats van herinneringen*. De vijf houten huizen staan er, net zoals het allereerste schooltje dat later een politiekantoor werd, de propeller van een vliegtuig dat hier neerstortte, en een historische roeiboot.

Maar het is een kunstwerk uit gerecycleerd metaal dat meteen onze aandacht trekt. Een levensgrote, kleurrijke muskusos confronteert twee agressieve, kleurloze wolven. De muskusos staat met de rug naar het noorden, terwijl de wolven uit het zuiden lijken te komen. Dat is geen toeval. De wolven staan immers symbool voor invloeden uit het zuiden die de cultuur van de Inuit bedreigen, de muskusos symboliseert de Inuit die zich schrap zetten tegen deze culturele vloedgolf.

Het zijn jongeren die dit project gerealiseerd hebben. Meer bepaald enkele balorige jongeren die op het spreekwoordelijke slechte pad dreigden te belanden tot de politie hen

bij de kraag vatte. De gemeenschap heeft zich over hen ontfermd, aldus Angela, niet om te oordelen of te veroordelen, maar om ze nieuwe kansen te geven. Dat gebeurde onder de vorm van een project voor creatieve vaardigheden – leren mooie dingen maken uit afvalmateriaal. Uiteraard gebeurde dat pas na overleg met de ouderlingen, voegt ze er fijntjes aan toe, want dat doen Inuit altijd.

Man en vrouw vormen een partnerschap, een van beiden jaagt, de ander naait – geen enkele vogel vliegt met één vleugel, zeggen ze

Tegenwoordig heeft deze plek een grote symbolische waarde. Gebeurt er iets, een jongeling die zelfmoord pleegt of zo – Angela zegt het bijna achteloos – dan komen de mensen hier samen. Niet om met elkaar te praten. Want praten, dat doen de Inuit niet



Cambridge Bay



Blijde Tijden Pinksterkerk



veel. Wel om gewoon bij elkaar te zijn en de gebeurtenis in stilte te verwerken.

Een vaste genderrol kennen de Inuit niet. Man en vrouw vormen een partnerschap, een van beiden jaagt, de ander naait. Ze hebben daar een sprekende uitdrukking voor – *geen enkele vogel vliegt met één vleugel*. Dat partnerschap is erg belangrijk als een economische entiteit die in staat is zichzelf te onderhouden.

Iqaluit, de hoofdstad van Nunavut, ligt hier 1 700 kilometer vandaan. Een flinke afstand is dat, maar toch komen de verkozen vertegenwoordigers van alle Inuitgemeenschappen daar geregeld samen. Dat doen ze niet om politieke partijen te vormen, aldus Angela, maar wel om samen te overleggen en naar oplossingen te zoeken. Inuit staan dicht bij hun gronden en kijken met argusogen



naar multinationals die mineralen willen ontginnen of olievelden willen exploiteren. Enerzijds brengt dat flink wat geld in het laatje waarmee armlastige Inuitgemeenschappen een flinke boost kunnen krijgen, anderzijds kan dat een ernstige bedreiging vormen voor het milieu in het algemeen en voor hun jacht- en visgronden in het bijzonder.

Inuit staan dicht bij hun gronden en kijken met argusogen naar multinationals die mineralen willen ontginnen of olievelden willen exploiteren

Niet een, maar drie gidsen zullen ons tijdens onze wandeling door Cambridge Bay begeleiden – Wyland, Black en Brian. Praatvaren zijn het niet, deze drie jongemannen. Informatie lossen ze slechts druppelsgewijs. Voor het



Ark van Noeh met kariboe en gans



Kerk van Onze Lieve Vrouw van de Arctis



Een iglo als kerststal



Aartsengel gekleed in dierenhuiden

kantoor van de RCMP, de Koninklijke Canadese Bereden Politie, wappert enkel de Canadese vlag. Cambridge Bay telt 86 politieagenten, aldus Wyland. *Van over heel de wereld*, is zijn antwoord op onze vraag waar deze gerekruteerd worden.

Een verlaten schoolgebouw wekt de indruk dat het niet goed zou gaan met het onderwijs in Cambridge Bay, maar het tegendeel is waar. Er is een kleuterschool, een basisschool en een middelbare school. Er is zelfs een centrum van het Nunavut Arctic College,

zeg maar het volwassenenonderwijs. Levenslang leren én de integratie van de traditionele kennis van de Inuit hebben ze daar hoog in het vaandel.

Bijbelse thema's zijn op de glasramen in een inheems kledje gestoken

Dan schiet Black plots in actie. We staan nu naast een hotel, deelt hij ons mede. Is het nog in gebruik? Waarschijnlijk wel, maar dat weet hij niet zeker. Is dit het enige hotel in Cambridge Bay? Aan de andere kant van de

stad is er nog een hotel, vermoedt Wyland. En misschien is er ook nog een restaurant dat kamers aanbiedt. Maar dat weet hij niet zeker.

Drie kerken telt Cambridge Bay, waaronder de Blijde Tijdingen Pinksterkerk en de kerk van Onze Lieve Vrouw van de Arctis, een rooms-katholieke kerk. Een vriendelijke dame wenkt er ons naar binnen. Het interieur is stemmig, met mooie houten banken en zelfgemaakte tapijten tegen de wand. Maar het zijn de kleurrijke glasramen die de show stelen. Ze dateren uit de jaren zeventig of

tachtig van de vorige eeuw en zijn door de toenmalige priester vervaardigd. Bijbelse thema's zijn er in een inheems kledje gestoken – de kerststal is een igloo geworden, de aartsengel draagt een fraai kostuum van dierenhuiden en bij de ark van Noach zijn het een gans en een kariboe die aan boord gaan.

In het Visitor Centre heeft een gedreven dame het voor het zeggen, letterlijk en figuurlijk. Kennedy is haar naam, ze is niet te stuiten in haar meeslepende woordenvloed over haar volk en haar stad. In haar eentje ontkracht ze de mythe dat Inuit zwijgzaam



Canadian High Arctic Research Station



Canadian High Arctic Research Station



Distant Early Warning Line

zouden zijn.

Zeventienhonderd inwoners telt Cambridge Bay, wat deze stad een van de belangrijkste van het enorme Nunavut maakt. In feite bestaat Nunavut uit drie deelregio's – met name Kitikmeot, Kivalliq en Qikiqtaaluk – die elk hun eigen taal hebben. Of, nauwkeuriger gezegd, die elk een verschillend dialect van dezelfde taal spreken. Maar dat doet er niet echt toe, want ze verstaan elkaar toch niet, monkelt Kennedy.

Elke regio spreekt een verschillend dialect van dezelfde taal. Maar dat doet er niet echt toe, want ze verstaan elkaar toch niet, monkelt ze

Vissen is een belangrijke bezigheid in Cambridge Bay, dat wisten we al. Maar dat doen ze niet alleen voor eigen gebruik, maar ook

voor commerciële doeleinden. De beekrijder die hier bovengehaald wordt, gaat grotendeels naar een visverwerkingsbedrijf en vervolgens naar de supermarkt.

Oorspronkelijk bevond Cambridge Bay zich aan de andere kant van de inham. Daar was het dat de Hudson's Bay Company een kleine handelspost uitbouwde. Daar was het ook dat in 1954 een mooie kerk gebouwd werd. Alleen lokale materialen werden gebruikt,



zeehondenolie en zand deden dienst als mortel. Gaandeweg groeide de kerk tot erfgoed uit, tot ze in 2006 door een brand verwoest werd. Met opzet aangestoken, luidens de RCMP.

In 1955 begonnen dan de werken aan de installaties van de Distant Early Warning Line. Een tweehonderdtal lokale Inuit werden daarvoor ingehuurd. Om dichterbij hun werk te wonen, verhuisden ze naar deze zijde van



Nummerplaat in de vorm van een ijsbeer

de baai. Zo ontstond de nieuwe stad en liep de oude stad geleidelijk leeg.

De gelukkige winnaars mogen dan elk één kariboe jagen, maar dat moet wel binnen een bepaalde tijdspanne gebeuren

Ijsberen en kariboes zijn beschermd, beklemtoont Kennedy. Wel mag elk jaar een beperkte hoeveelheid kariboes gevangen worden. Welke jagers die eer te beurt valt, wordt door het lot bepaald. De gelukkige winnaars mogen dan elk één kariboe jagen, maar dat moet wel binnen een bepaalde tijdspanne gebeuren. Lukt hun dat niet, dat wordt iemand anders uitgeloot. Soms duurt het weken vooraleer een jager terugkeert. Steeds wordt het resultaat van de jacht eerst aan de ouderlingen aangeboden, want zij kunnen

zelf niet meer door te jagen voor hun voedselvoorziening instaan.

Ons trio leidt ons nu naar de rand van de stad, waar we een verrassend groot en modern gebouw aantreffen. Niet meteen iets wat je in deze omgeving zou verwachten. Het is dan ook uniek, dit [Canadian High Arctic Research Station](#). Een ultramoderne onderzoeksfaciliteit is het, bedoeld om Arctische wetenschap en technologie op topniveau te ontwikkelen. Inheemse kennis wordt daarbij uitdrukkelijk als een fundamentele bijdrage gezien.

We krijgen er een select assortiment voorgeschoteld – rauwe narwal, gerookte beekridder, gebakken vlees van muskusos en een dessert met bessen

De Red Fish Arts Studio is de plek waar we even na twaalf verzamelen. We krijgen er een select assortiment proevertjes voorgeschoteld – rauwe narwal, gerookte beekridder, gebakken vlees van muskusos en een dessert met bessen. Het moet gezegd, de lokale Inuit zetten met veel enthousiasme hun beste beentje voor.

Dan wordt het wachten op onze vlucht naar Montréal, hier 3 160 km vandaan. Maar we zullen een klein ommetje via Iqaluit maken, de hoofdstad van Nunavut, voor een technische tussenstop. De luchthaven is hier een drietal kilometer vandaan. Bussen zijn er niet



in Cambridge Bay – waar zouden ze wel naartoe rijden? Dus nemen een handvol burgers de taak op zich om ons ter plekke te brengen.

Even voor twee stappen we in bij een goedlachse chauffeur, een persoon van kleur, kenelijk ook een inwijkeling. Met haar zeventienhonderd meter is de onverharde [landingsbaan](#) van Cambridge Bay de langste van Canada, vertelt hij, niet zonder een zweem van trots. Vijf dagen per week landt er een Boeing 737. Maar er landen ook geregeld militaire vliegtuigen, voegt hij eraan toe.

Het luchthavengebouw is een eerder bescheiden bedoening. Alles gebeurt hier manueel, van het inbrengen van de koffers tot het meedelen van de zetelnummers. Instapkaarten zijn overbodig, je hoort je zetelnummer zelf te onthouden. Net zoals er bij de bagageband in de luchthaven van [Longyearbyen](#) op Spitsbergen een opgezette ijsbeer staat, zo staat er hier een opgezette muskusos.

Even voor vier stijgen we op aan boord van een Boeing 737-200 van Nolinor Aviation. Links krijgen we een prachtig uitzicht op

Cambridge Bay en zijn omgeving. Ten noorden van de stad strekt zich een typisch Arctisch landschap van ontelbare lagunes en poelen uit. Die ontstaan doordat het water vanwege de permafrost niet in de bodem kan wegzinken en zo een drassige bodem creëert. De vele oneffenheden en geulen waarin dat water zich verzamelt komen dan weer voort uit het eeuwige spel van het bevriezen en het ontdooien van de bodem. Helemaal in de verte, bijna aan de horizon, kunnen we nog net het Tahiryuaqmeer ontwaren, een van de bronnen van de relatieve welstand van Cambridge Bay.

Bussen zijn er niet in Cambridge Bay – waar zouden ze wel naartoe rijden?

Het zijn geen kneusjes die aan de rand van de beschaving leven, deze Inuit. We hebben ze leren kennen als een volk met een ongelooflijke veerkracht, een intense levenslust en een verbijsterend uithoudingsvermogen. Ze zijn verknocht aan hun land en fier op wie ze zijn. Ze verwelkomen de verworvenheden van de westerse maatschappij, zonder hun eigen cultuur te verloochenen. En ze hebben een groot gevoel voor humor en ironie.

Of, zoals op de officiële website van de gemeente Cambridge Bay te lezen staat: *Wij hebben Cadetten, Elks en trommeldansers. Hockey en curling in de winter, zwemmen in*

de zomer. Zaterdagochtend pannenkoekenontbijt, sit-down bingo's, kinderen die chocolaatjes of bloemen verkopen om geld in te zamelen voor het nieuwe gymlokaal van de school, de voedselbank, het afstudeerreisje of wat er op dit moment ook maar nodig is. Geen bomen die bladeren afwerpen om te harken, geen gazons om te maaien. Wat is er perfecter?

[Top](#)

Jaak Palmans
© 2024

[Terug naar Pacomaja](#)

*(ks) Credit: Kevin Snair
(ra) Amundsen Roald, "To the North Magnetic Pole and through the Northwest Passage" (1907)*



Victoria Island – Cambridge Bay