

# De spitse bergen van Svalbard

Noorwegen | Anno 2018

Woensdag 18 juli | Longyearbyen ..... 2

Donderdag 19 juli | Ny-Ålesund – Magdalenefjorden ..... 12



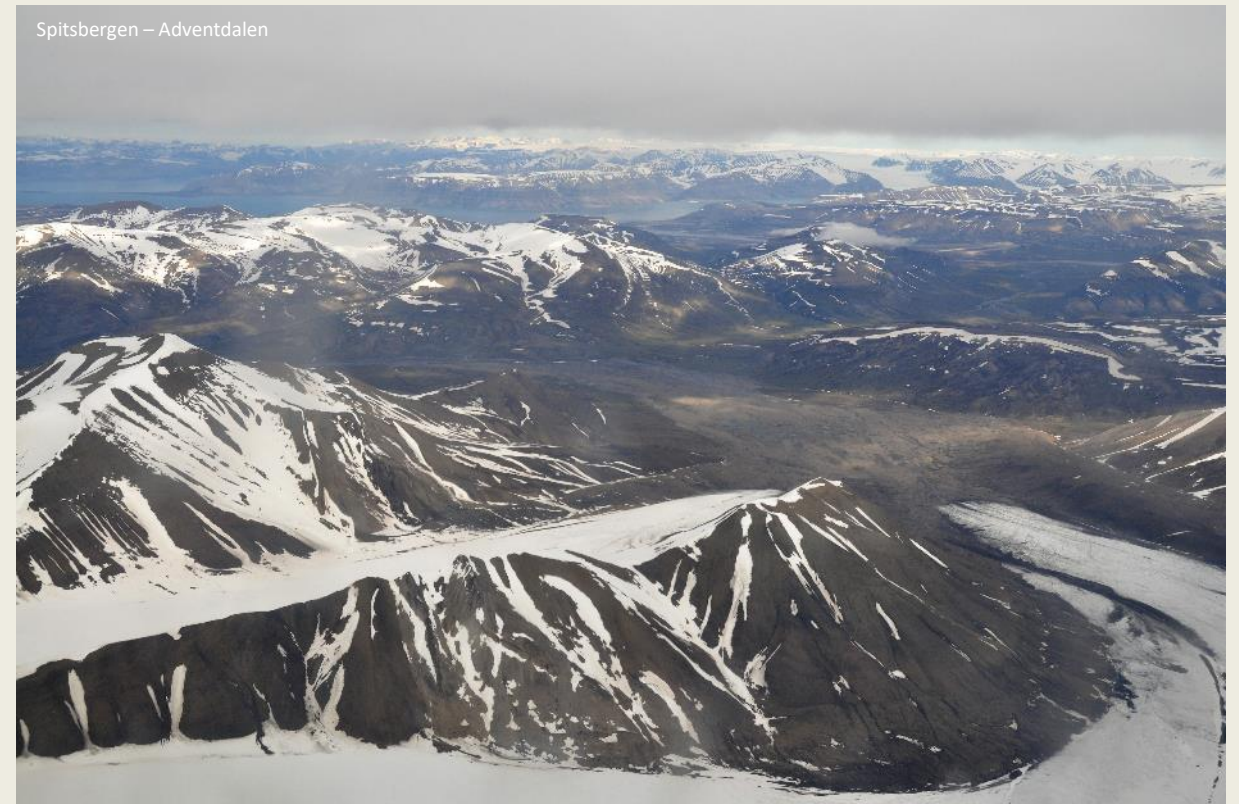
## Woensdag 18 juli | Longyearbyen

Een grijs wolkendek hangt laag boven de Noordzee. Rafelige gaten geven heel af en toe een stukje kustlijn bloot. De Noorse fjorden met hun besneeuwde pieken laten niet lang op zich wachten. Een rommelige kust is het, met langgerekte eilanden omspoeld door een wirwar van waterwegen.

Geleidelijk lossen we die kustlijn. Een duizendtal kilometer Noorse Zee hebben we nu te overbruggen. Het is wachten tot even voor twaalf vooraleer sneeuwpieken schuchter

door het wolkendek prikken. Een bergachtig landschap openbaart zich naarmate we dalen, met boomloze hellingen, diep doorsneden door erosiegeulen en bedekt met flarden sneeuw. In de verte is een grote waterpartij zichtbaar. Dat moet [Isfjorden](#) zijn, de fjord waar [Longyearbyen](#) gelegen is, de hoofdstad van [Spitsbergen](#).

Een spannende aanvliegeroute wordt het. Zachtjes zakken we [Adventdalen](#) in, een bre-



de vallei die op Isfjorden uitmondt. Steeds lager hangen we tussen de bergen, tot de toppen het zicht op het landschap benemen.

---

*Steeds lager hangen we tussen de bergen, tot de toppen het zicht op het landschap benemen*

---

Een korte bocht naar links, dan een stukje over zee en voor we er erg in hebben beginnen de motoren bulderend onze vaart af te

remmen. We staan op [Svalbard Lufthavn Longyear](#). De vlucht heeft net geen vier uur geduurd.

*Le transfer est organisé à pied*, klinkt het door de intercom van Lignes France. Te voet naar het luchthavengebouw dus. Het is zonnig en licht bewolkt, de thermometer wijst een niet onaangename 7 °C aan. Maar schijn bedriegt een beetje, want de wind is killer dan we gewend zijn. De gevoelstemperatuur





ligt hier doorgaans beduidend lager dan wat gemeten wordt, zullen we spoedig leren.

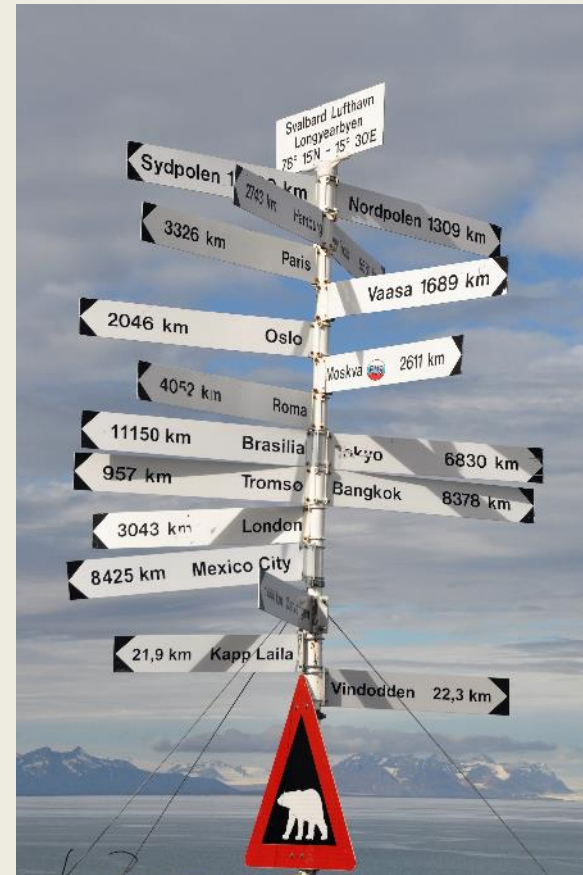
Het fotogenieke decor van de luchthaven maakt meteen indruk. Fotografen zwermen alle mogelijke richtingen uit. Het luchthavenpersoneel heeft alle moeite van de wereld om ons tijdig naar binnen te drijven, want de volgende vlucht zit er al aan te komen.

Daar staat hij dan, onze allereerste ijsbeer. Een opgezet exemplaar, gelukkig

Daar staat hij dan, tussen de bagagetransportbanden, onze allereerste ijsbeer. Een opgezet exemplaar, gelukkig. *Ikke rør isbjørnen*, meldt het bordje – *de ijsbeer niet aanraken*. Of iedereen zich daaraan houdt, is nog maar de vraag.

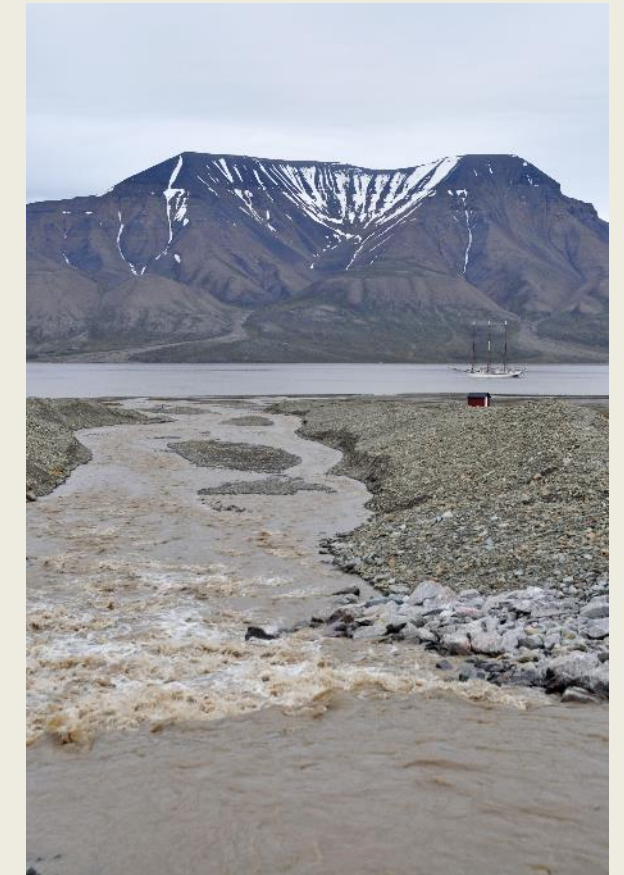
Minder dan een half uur na de landing staan we buiten. Een imposante wegwijzer wijst er alle mogelijke afstanden aan – Londen, Mexico City, Bangkok, Tokyo... noem maar op. Ons interesseert vooral *Nordpolen*, de geografische noordpool. Die blijkt hier slechts 1 309 km vandaan te liggen.

Een vreemde bevinding is dat. Nauwelijks vier uur vliegen heeft ons vanuit België op deze plek gebracht, op 78° 15' noorderbreedte. Vernadski Station daarentegen, onze meest zuidelijke positie in Antarctica, vergde liefst vijf dagen varen vanuit het Argentijnse Ushuaia. En dan nog bevonden we ons *slechts* op 65° 15' zuiderbreedte, ruim 2 700 km van de zuidpool. Dat Svalbard zo noordelijk gelegen en toch zo toegankelijk is, heeft alles met de warme Golfstroom te maken, zullen deskundigen ons later uitleggen.



Onze koffers gaan een vrachtwagen in, onze handbagage belandt in een bus, zelf nestelen we ons in nog een andere bus. En weg zijn we. Een asfaltweg voert ons naar *downtown* Longyearbyen, hier bijna vijf kilometer vandaan. Dat is goed voor 10 % van het volledige wegennet, want Spitsbergen telt in totaal niet meer dan 50 km geasfalteerde wegen.

Al gauw merken we aan onze rechterkant hoog tegen de berghelling een vreemde constructie op. De ingang van de Svalbard Global Seed Vault is dat, de wereldzadenbank. Meer





dan twee miljoen zaden van alle mogelijke plantenrassen worden daar bewaard. Veiliger kan bijna niet. Aardbevingen vallen hier niet te duchten, militaire conflicten evenmin. De permafrost fungeert als een natuurlijke koelkast. Mocht de stroomvoorziening het laten afweten, dan zou het weken duren vooraleer de temperatuur van  $-18\text{ °C}$  tot de omgevingstemperatuur van  $-4\text{ °C}$  zou stijgen. Ruimschoots voldoende tijd om het euvel te herstellen. Zou in de toekomst het zeeniveau door het smelten van ijskappen gaan stijgen, dan duurt het wel even vooraleer de zaden

bedreigd worden. De ingang bevindt zich immers 130 m boven het zeeniveau.

---

*Die zaden liggen er om gebruikt te worden. Dat gebeurde voor de allereerste keer in Syrië*

---

Die zaden liggen er om gebruikt te worden. Dat gebeurde niet zo lang geleden, in 2015, voor de allereerste keer. Meer bepaald in Syrië, waar de plaatselijke zadenbank in Aleppo door de burgeroorlog niet langer in staat was de gevraagde stalen te leveren.



Aan de [Gammelkaig](#), de oude pier, ligt de Sea Spirit ons al op te wachten, zo blijkt. Gisteravond is hij van zijn tocht naar [Franz Josefland](#) teruggekeerd, nauwelijks vierentwintig uur later zal hij vanavond met ons de vaart rond Svalbard aanvatten. Tien dagen lang zal hij onze vaste stek zijn. Maar voorlopig laten we hem nog even links liggen en tuffen we verder naar het [Universitair Centrum](#) van Svalbard.

Te voet verkennen we het stadje. Twee parallelle asfaltwegen leiden haaks op de kust een eindje een 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 plaatselijke versie van de Meir tref je alle wenselijke voorzieningen voor zowel toeristen als *locals* aan – ziekenhuis, postkantoor, hotel, reisbureaus, supermarkt, shoppingcenter, pubs, restaurants, ...

Alle gebouwen staan hier op palen. 's Winters heeft de koude lucht dan vrij spel onder de huizen. Anders zou de permafrost onder de verwarmde woningen ontdooien. Je huis





Longyearbyen

zou dan wel eens kunnen scheefzakken in de zompige bodem.

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. Naar verluidt zou Longyearbyen vierduizend van zulke blitse voertuigen op rupsbanden en ski's tellen – twee per inwoner dus.

Namen hebben de straten in Longyearbyen niet, nummers wel, schreef ene Peter Adams in 2005. Helemaal juist is dat niet, want de

asfaltweg is naar Hilmar Reksten vernoemd, een Noorse scheepsmagnaat. Maar Adams had er wel een verklaring voor: *Grown men do not build houses in streets that are named Blueberry Road or Teddy Bear Yard.*

Gaandeweg heeft een dichte bewolking het firmament ingepalmd. Voor een snelle lunch strijken we in de Barentz Pub neer. Schoenen uit, sloffen aan, dat is de regel hier. Al lijkt niet iedereen die ter harte te nemen. Maar er is meer. Geweren zijn hier niet welkom, die horen we in de wapenkast op te bergen – sleutel verkrijgbaar bij de receptie. En onze

honden horen we bij de vlaggenstokken te parkeren.

---

*Geweren zijn hier niet welkom, die horen we in de wapenkast op te bergen*

---

Tegen half drie zakken we naar het [Svalbard Museum](#) af. Louis Beyens, emeritus hoogleraar van de universiteit van Antwerpen, zal ons doorheen dit kleine, maar voortreffelijke overzicht van de archipel loodsen. Louis weet waarover hij spreekt. De afgelopen decennia zag Spitsbergen hem geregeld met zijn tentje

in de toendra of op het ijs opdagen, de bodem zorgvuldig naar geschaalde amoeben en hun kornuiten uitkammend.

Maar eigenlijk horen we Svalbard te zeggen, legt Louis uit. Want Spitsbergen is niet meer dan het grootste eiland van de archipel. Met de naam Svalbard 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 van een gebeurlijke aanwezigheid van







Vikingen is op de eilanden geen enkel fysisch spoor terug te vinden.

Wat wel vaststaat, is dat de Nederlander Willem Barentsz in 1596 de scherpe bergpieken van het grootste eiland in het vizier kreeg. Daar was hij zo van onder de indruk, dat hij het eiland Spitsbergen noemde. Derde keer, goede keer, zou je zeggen, want de vorige twee jaren was hij onverrichterzake moeten terugkeren.

Niet dat Barentsz naar zulke eilanden op zoek was. Langs de noordkust van Siberië een doorgang naar de lucratieve markten van China en Japan vinden, dat was zijn bedoeling. Want op het zuidelijk halfrond heersten Spanje en Portugal over de zeeroutes. Dat zinde andere zeevarende naties zoals Engeland en Nederland geenszins. Ze wilden een alternatief.

Wat ook vaststaat, is dat vanaf de 16e of de 17e eeuw op sommige eilanden Pomoren overwinterden. Een volk van Russische jagers en vissers uit het gebied van de [Witte Zee](#) is dat, in de omgeving van de havenstad [Archangelsk](#). Maar wie eerst was – Barentsz of de Pomoren – daar is voorlopig geen uitsluitel over.

Geologisch kan er nauwelijks meer verschil zijn tussen oost en west in Svalbard, beklemtoont Louis. In het westen vinden we de spitse bergen waaraan het eiland zijn naam dankt, in het oosten moeten we het met afgevlakte heuvels doen.

Bovendien spoelt vanuit het zuidwesten de Noord-Atlantische Drift, een uitloper van de warme Golfstroom, op de eilanden aan. Die houdt het water aan de westzijde lange tijd ijsvrij. Dat plaatst Svalbard in een unieke po-

sitie. Het gebied is immers veel toegankelijker dan andere gebieden op vergelijkbare noorderbreedte zoals [Groenland](#), het Canadese [Ellesmere](#) of het Russische [Nova Zembla](#).

---

*Wie eerst was – Barentsz of de Pomoren – daar is voorlopig geen uitsluitel over*

---

De oostkant daarentegen is permanent in de greep van een koude zeestroom. Het is er beëindend kouder, je treft er veel meer zee-ijs aan en zelfs de [Hinlopenstretet](#), de brede zeestraat tussen de grootste twee eilanden, is voor het merendeel van het jaar dichtgevroren. Pas eind juni, begin juli kan een doortocht overwogen worden.

Gletsjers zijn hier de norm. Ongeveer 60 %

van de archipel is ermee bedekt. [Nordaustlandet](#), het tweede grootste eiland, kan zelfs op een *fonna* bogen, een heuse ijskap. De derde grootste ter wereld is dat, na die van Antarctica en Groenland.

Rotsen, keien, kiezels en puinkegels nemen 27 % van het landschap voor hun rekening. Op de resterende 13 % kan vegetatie haar kans wagen – korstmossen, mossen, bloemen en zelfs dwergbomen. Met z'n allen beslaan de eilanden een oppervlakte van ongeveer 61 000 km<sup>2</sup> – tweemaal België dus.

Een vrij ondiepe zee is het, de [Barentszee](#) die Svalbard van Europa scheidt, met een gemiddelde diepte van 200 tot 300 m. Svalbard ligt dan ook op het randje van het continentaal plat.

Heel anders is de situatie naar het noorden toe. Daar neemt de zeebodem meteen een duik naar vier- tot vijfduizend meter. De



Noordelijke IJzee is dat, de kleinste van de vijf oceanen op aarde.

Maar het is een vergissing te denken dat de zeebodem er vlak is. Diep onder 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. En ze zouden wel eens gelijk kunnen hebben, merkt Louis op. Alleszins baseren de Russen er hun geopolitieke aanspraken in de Arctische regio op.

Geopolitiek gehakketak, dat is op Svalbard

voorlopig niet aan de orde. Dat is dan vooral aan het Svalbardverdrag van 1920 te danken. Na de eerste wereldoorlog werd het jonge Noorwegen toen de soevereiniteit over Svalbard gegund. Weliswaar met enkele beperkingen. Militaire activiteiten zijn er verboden, belastingen mogen er enkel geheven worden voor zover ze voor het beheer van Svalbard aangewend worden.

Maar het opmerkelijkst is wellicht de non-discriminatiebepaling. Het staat Noorwegen vrij zijn wetten ook op Svalbard van toepas-



Grafschrift van Abram Lorissee

sing te maken. Maar ze mogen dan geen onderscheid maken tussen burgers van verschillende nationaliteiten. Noren en Belgen, Russen en Amerikanen hebben er precies dezelfde rechten. Dat had het vreemde gevolg dat in volle koude oorlog Russische militairen vrij konden rondlopen op het grondgebied van een NAVO-lidstaat.

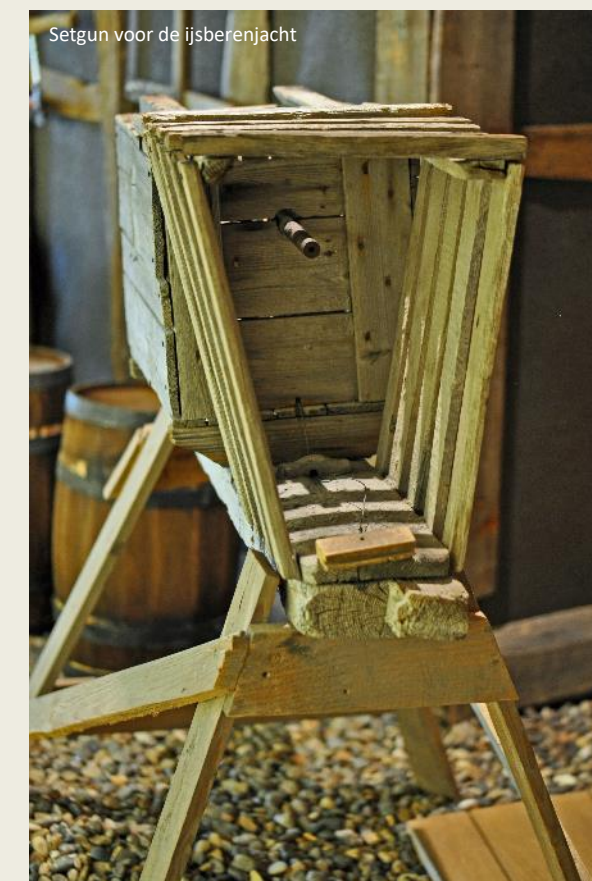
Barentsz mag dan Svalbard ontdekt hebben, het waren vooral walvisjagers die daar profijt uit trokken. Want Barentsz had niet nagelaten over het rijke dierenleven voor de kusten en in de fjorden te rapporteren. Geen twintig jaar later, in 1612, werd de walvisjacht op industriële schaal bedreven. Een verhaal van moedige en avontuurlijke mannen, dromend van weelde, zo noemen ze dat hier.

*In volle koude oorlog konden Russische militairen vrij rondlopen op het grondgebied van een NAVO-lidstaat*

Toch dwingt het respect af, het verhaal van jagers en trappers, als we de restanten onder

ogen krijgen van de kleding waarmee ze het moesten zien te redden. Geen waterdichte broeken, gore-tex parka's of laarzen met Arctische griptechnologie. Wel vilten hoeden, eenvoudige mutsen en kniehoge, gebreide kousen. Een zeldzaam epitaaf ontruikt één van de walvisjagers aan de vergetelheid: "Hier leit begrave Abram Lorissee Schaep van Rotterdam. Is gestorve den (...) 1712 opt schip De (...)".

Minder respect hebben we voor de *setgun*, een houten constructie met een afgezaagd



Setgun voor de ijsberenjacht





gladslloopgeweer erin. Zodra de niets vermoedende ijsbeer zijn poot op een plank met voedsel legt, velt hij zichzelf. Een niet-selectief wapen, merkt Louis op, want ook berinnen die nog jongen groot te brengen hebben, vallen eraan ten prooi. Indertijd gingen twee pelsjagers er prat op met deze techniek op [Halvmåneøya](#) in één winterseizoen 145 ijsberen neergelegd te hebben. Pas in 1973 werd het onding verboden.

Nog even kuieren we door Longyearbyen. Geen mannenmaatschappij, zoals Peter Adams lijkt te suggereren, maar een volwaardige gemeenschap, met onder meer een kleuterschool, een winkelstraat en een ziekenhuis, zodat ook gezinnen er kunnen aarden. De kleurrijke, houten huizen ogen groot en comfortabel, de straten liggen er opvallend proper bij.

Wat een verschil met 1906, toen de Arctic Coal Company hier enkele barakken voor

haar mijnwerkers neerzette. Met 32 of 64 moesten ze een barak delen, in stapelbedden van vier. Drinkbaar water was schaars. Voedsel was evenmin je dat, vooral niet in de lente, als het wachten was op de nieuwe voorraden. John Munro Longyear voerde de scepter over de firma. Logisch dat de nederzetting Longyear City ging heten.

---

*Gedaan met het winterisolement, voortaan was Longyearbyen het hele jaar door bereikbaar*

---

In 1916 ging het zaakje in Noorse handen over. Sedertdien noemen ze de plek Longyearbyen. *Byen* is immers Noors voor nederzetting. Steenkool bleef de economische motor van de regio, maar dat werd steeds moeilijker. De mijnen raakten uitgeput, de productiekosten liepen op, de afzetmarkten verdampten.

Vandaag is in Longyearbyen enkel Mijn 7 nog actief, hogerop in Adventdalen. Dagelijks trekken daar niet meer dan een dozijn mijnwerkers vijf kilometer diep de berg in. Wat ze bovenbrengen, volstaat voor de steenkoolcentrale en het privéverbruik ter plaatse.

Ondertussen stond de tijd niet stil. Vanaf de jaren zestig van de vorige eeuw trad de modernise-



ring in. De bouw van de luchthaven in 1975 bracht de definitieve doorbraak. Gedaan met het winterisolement, voortaan was Longyearbyen het hele jaar door bereikbaar. Toerisme werd de nieuwe economische speerpunt.

Te voet trekken we naar de Gammelkaia waar de *Sea Spirit* op ons ligt te wachten. Half vijf is het als we aan boord gaan. Met een ongeveinsde hartelijkheid verwelkomt kajuits-teward Mario ons als we naar onze stek voor de komende dagen op zoek zijn. Een vrij ruime, comfortabele kajuit is het, waar alles

stevig vast zit en laden en deuren zich met een klik vergrendelen. Op woelige zeeën zijn ze hier voorbereid.

---

*Wat overigens niet inhoudt dat de *Sea Spirit* het pakijs moet gaan rammen – een ijsbreker is het niet*

---

Een kleintje is de *Sea Spirit* beslist niet, met zijn lengte van 90 m. Maar toch ook weer niet te groot om vlot inhammen en fjorden binnen te dringen. Ideaal dus voor de verkenning van de poolstreken, ook al vanwege de ijsversterking op zijn romp. Wat overigens





niet inhoudt dat hij het pakijns moet gaan rammen – een ijsbreker is het niet. Wel vormen kleine ijsschotsen niet meteen een gevaar.

In open water haalt hij 15 tot 16 knopen. Landrotten zoals wij hebben het dan liever over 28 tot 30 km/u. Ruim een kwarteeuw geleden, in 1991, liep hij in Italië van stapel, maar sedertdien heeft hij al enkele opknopbeurten achter de rug – de laatste in 2017. Tegenwoordig is Nassau op de Bahama's zijn thuishaven, waar hij ook geregistreerd staat.

---

*Weersvoorspellingen zijn een heikele zaak in Svalbard*

---

Even na vijf heet expeditieleider Ryan Hope-Ingles ons in de lounge op dek drie welkom. Vier jaar al woont deze Brit in Longyearbyen, waar hij zelfs wintertrips begeleidt. Maar zijn ervaring strekt zich zowel over het noordpoolgebied als over Antarctica uit. Hij is de man die samen met de kapitein onze koers zal uitzetten – welke landingsplaatsen we zullen aandoen, waar de zodiacs zullen cruisen, waar de kajaks uitgezet zullen worden. Want op voorhand kan je dat niet vastleggen.

Weersvoorspellingen zijn immers een heikele zaak in Svalbard.

Ryan staat er niet alleen voor, uiteraard. Een heel expeditieteam geeft Poseidon Expeditions hem mee – specialisten in geofysica, geologie, glaciologie, sedimentologie, ornithologie, mariene biologie, ecologie, natuur- en onderwaterfotografie, ... noem maar op. Allermist mufte academici, maar stuk voor stuk doorwinterde poolfanaten met bakken ervaring. En het is oppassen



M/V Sea Spirit

geblazen, want hun fascinatie voor extreme werelden lijkt besmettelijk te zijn. Voeg daar het Asteriateam met zijn specialisten aan toe, en we kunnen er gerust in zijn – geen stukje van de lokale fauna en flora zal onbelicht blijven.

Maar er is ook nog de logistiek. Liefst zeventig bemanningsleden telt de Sea Spirit, zo vernemen we, 63 mannen en 7 vrouwen van achttien verschillende nationaliteiten. Dat zijn dan niet alleen kapitein Oleg en

zijn officieren op de brug, de matrozen op de dekken, de machinisten in de machinekamers, maar ook het hotelteam – zij die de kajuiten, de keuken, het restaurant en de bar doen draaien. En niet te vergeten, scheepsdokter Gloria.

Dag en nacht staat de brug voor ons open. Je mag er steeds een kijkje nemen. Je mag er zelfs met de officieren een praatje slaan. Zolang je de gang van zaken maar niet verstoort en kapitein Oleg maar niet op het algemeen geldend rookverbod wijst.

---

*Het is oppassen geblazen, want hun fascinatie voor extreme werelden lijkt besmettelijk te zijn*

---



Ryan heeft nog wat adviezen voor ons in petto. Eén hand voor het schip, één hand voor jezelf, dat is het devies aan boord. Te allen tijde een hand vrij houden dus, mocht je plotsklaps het evenwicht verliezen. Ook met open deuren is het uitkijken. Want op een varende schip kunnen die plots dichtklappen. Daar wil je dan beslist niet met je vingers tussen zitten.

Maar het grootste gevaar op een schip is vuur. Breekt er brand uit, dan kan je immers



nergens heen vluchten. Reden temeer dus om het algemeen rookverbod na te leven. Tenzij je Oleg heet. En nu we het toch over veiligheid hebben – weerklinkt een fluitsignaal zeven maal kort en eenmaal lang, dan is het verzamelen geblazen. Straks zullen we dat even inoefenen.

Svalbard mag dan niet zo ongerept zijn als Antarctica, toch doen ze er alles aan om het zo gaaf mogelijk te houden. Niets meenemen dus, maar ook niets achterlaten en niets verliezen – zelfs niet per ongeluk. Om het risico te reduceren, krijgen we elk slechts één petflesje mineraalwater. In de bar kunnen we dat bijvullen zo vaak we willen.

---

*Een bende gezwollen Michelinmannetjes die supporteren voor het huis van Oranje, zo lijkt het wel*

---

Communicatie met de buitenwereld zal er nauwelijks zijn. Geen telefoon dus, geen e-mail, geen wifi, geen radio, geen tv. Uitzonderlijk kan er via satelliettelefoon of via scheepsmail gecommuniceerd worden.

Wel is er een uitstekende bibliotheek aan boord, met vele honderden boeken, in het bijzonder over de poolstreken. Voeg daar nog een bar en een jacuzzi aan toe, een fitnessruimte en een hospitaaltje, en het overzicht is compleet, glundert Ryan.

Zes uur. Het schip begint voelbaar te daveren. Kennelijk zijn de motoren opgestart. Een

kwartiertje later begint de kade van ons weg te drijven. Onze tiendaagse rond het hoofdeiland van Svalbard heeft een aanvang genomen.

Even later is het zover. Zeven keer kort, één keer lang schalt het door de scheepssirene.



Conform de instructies trekken we een warme jas aan en spoeden ons met het reddingsvest onder de arm naar Muster Station B in de club op dek vier.

Niet zonder moeite klikken we daar de red-

dingsvesten vast. Een bende gezwollen Michelinmannetjes die supporteren voor het huis van Oranje, zo lijkt het wel. De kajuitnummers worden afgeroepen. Stiekem spijbelen is geen optie, want achter onze rug checkt Mario onze kajuit.

Dan zetten vier groepen zich in beweging. Als oranje slangen glijden ze onafhankelijk van elkaar door de gangen en over de trappen van het schip, op weg naar de toegewezen reddingsboten. Voor ons is dat boot twee op dek drie.

Daar eindigt de oefening. De reddingsvesten kunnen terug de kast in. Voorgoed, mogen we hopen. Alleen een lang, ononderbroken signaal van de sirene kan nog roet in het eten gooien. Want dan is het een echte evacuatie die ons te wachten staat.

Half acht. We maken kennis met het restaurant op dek twee. Tafels en stoelen zijn er veiligheidshalve aan de vloer verankerd. Miguel, Juan, Lei en vele anderen staan er welgemoed voor een vlotte bediening in. De vrouwen hebben de Chinese nationaliteit, de meeste mannen zijn van Filippijnse afkomst.

Dat ze zeven dagen op zeven aan de slag zijn, een seizoen lang, lijkt hun goede humeur niet aan te tasten. En hun arbeidsritme evenmin. Slapen doen ze al die tijd op dek één, nota bene onder de waterlijn.

In de keuken is het de goedlachse Franse chef-kok Francis die de scepter zwaait. Wat hij hier samen met zijn zeven koks dag in dag uit op tafel zet, kan de vergelijking met voortreffelijke restaurants aan land moeiteloos doorstaan. Dat hij zeven jaar lang bij Paul Bocuse gewerkt heeft, zal daar wel niet vreemd aan zijn.

Een man achter het fornuis, beschamend is dat. Althans als je het door Afrikaanse ogen bekijkt, zullen we later vernemen als Francis met ons een praatje komt slaan. Zijn vader is uit het Zuid-Afrikaanse Durban afkomstig, zijn moeder uit Kameroen. Als jonge sportlui ontmoetten ze elkaar op een pan-Afrikaanse



sportcompetitie. Van het een kwam het ander, en plots verscheen Francis op het toneel, schuddebuikt hij.

Een man die kookt, in Afrika wordt dat dus op hoongelach onthaald. Zijn moeder wil dan ook niet gezegd hebben dat haar zoon kok is. Zelfs niet chef-kok op een cruiseschip. Fier vertelt ze familie, vrienden en burens altijd dat Francis Food and Beverage Manager is.

Amper hebben we het voorgerecht achter de kiezen, of een belooga-alarm weerklinkt door de intercom. Nog wat onwennig in onze nieuwe rol laten we het bestek voor wat het is en stuiven dek vier op. Maar van de witte walvis krijgen we nauwelijks iets te zien, een verre vage vlek niet te na gesproken. Bij wijze van troostprijs scheren enkele kortbekzeekoeten laag over het water.

---

*Bij wijze van troostprijs scheren enkele kortbekzeekoeten laag over het water*

---

Negen uur. We zakken naar de lounge af en nemen er onze expeditieparka's, onze *Muck boots* en onze nekwarmers in ontvangst. Die



zullen we nodig hebben als we de komende dagen aan land waden.

Gaandeweg bereiken we de open zee ten westen van Svalbard. En dat zullen we geweten hebben. Het schip rolt op en neer, voorzichtig laveren we door onze kajuit. We varen

noordwaarts nu, rond [Prins Karls Forland](#). Want de Forlandsundet, de zeestraat die dit langgerekte eiland scheidt van Spitsbergen, is op sommige plaatsen amper vier meter diep – geen spek voor de bek van onze Sea Spirit.

Elf uur. Nog steeds hangt een dichte bewolking boven de zee, nog steeds is het klaarlichte dag. Van nacht is hier geen sprake. En dat zal de komende weken zo blijven. Pooldag noemen ze dat hier, hij duurt 129 etmalen lang. Van 17 april tot 24 augustus zal de zon onvermoeibaar aan de hemel staan, hebben we daarstraks in het museum geleerd. Nooit meer dan 35° boven de horizon weliswaar, maar onder de horizon verdwijnen zal ze evenmin.

De keerzijde van de medaille doet zich vanaf 26 oktober gelden. Dan treedt onverbiddelijk de poolnacht in. Tot 16 februari zal de complete duisternis duren, 113 etmalen lang dus.

Dat de pooldag wat langer duurt dan de poolnacht – gelukkig maar – heeft met de vorm van de zon te maken. Dat is immers geen puntvormige lichtbron, maar een schijf. Het duurt dus wat langer voor de zon helemaal achter de horizon weggezakt is. En zelfs dan blijven er nog enige tijd lichtstralen tot bij ons doordringen – met dank aan lichtbreking in de dampkring.

[Top](#)



## Donderdag 19 juli | Ny-Ålesund – Magdalenefjorden

Half zeven is het als onze Duitse cruisemanager Bettina ons via de intercom wekt, met net dát tikkeltje enthousiasme dat naar leed-vermaak geurt. De zon staat *al* hoog boven de horizon, flitst het door ons hoofd als we door het raam kijken. Oeps, we zijn nog niet goed wakker – de zon staat *nog steeds* hoog boven de horizon.

Rondom ons ontvouwt zich in al zijn pracht Kongsfjorden, de grootste fjord aan de noordwestkust van Spitsbergen. Er hangt een on-Arctische sfeer over de immense baai – een prachtig lentezonnetje prijkt tegen een grotendeels blauwe lucht, het is windstil en niet koud, de zee ligt er kalm en rimpelloos bij, de lucht is glashelder. Gelukkig drijft er een ijsbergje in het water om ons bij de les te houden – dit *is* heus wel het Hoge Noorden.

---

*Er hangt een on-Arctische sfeer over de immense baai met dat prachtige lentezonnetje*

---

Terwijl we ons over een omeletje buigen, meert de Sea Spirit af aan de kleine pier van Ny-Ålesund. Slierten sneeuw draperen de erosiegeulen op de flanken van de kale, asgrauwe bergen. Enkele tientallen houten huizen liggen aan de voet van de helling. 's Zomers verblijven

hier een honderdvijftigtal mensen, waarvan er een veertigtal overwinteren. Dat maakt de bescheiden plek één van de noordelijkste permanent bewoonde nederzettingen ter wereld. Ze kunnen alvast bogen op het meest noordelijke postkantoor. Een bezoek dringt zich op.

Maar eerst is er ander werk aan de winkel.

Met name een veiligheidsbriefing over zodiacs en ijsberen – verplichte kost voor iedereen, stipuleert Ryan.

Wat de International Association of Antarctic Tour Operators (IAATO) is voor Antarctica, is de Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) voor het noordpoolgebied – een vereniging van touroperators die veilig, duurzaam en milieuvriendelijk toerisme in de

poolgebieden willen organiseren. Bij de AECO komt daar nog eens het streven naar ethische interactie met de inheemse bevolking bovenop.

Waterdichte kleding horen we te dragen, laarzen, handschoenen en een hoofddeksel. En uiteraard een reddingsvest. Een fototas of rugzak over de schouders mag, maar niet in de zodiac. In nood blaast het reddingsvest immers zichzelf op. In combinatie met een riem over de schouder vormt dat een perfecte wurginstallatie.

Tijdens de wandeling dat kwellende reddingsvest op het strand achterlaten kan verleidelijk zijn, maar een goed idee is het niet. Achter onze rug kan immers altijd een ijsbeer op het strand opduiken en dan kan je het schudden.

Voor landingen nemen tien personen in een zodiac plaats, voor cruises zijn er dat twaalf. Met een zeemansgreep zullen twee matrozen ons aan boord helpen. Eens gezeten, houden we het boordtouw goed vast. Kortom – *get in, sit down, shut up and hold on*, vat Ryan zijn betoog met een brede grijns samen.

---

*In combinatie met een riem over de schouder vormt dat een perfecte wurginstallatie*

---



Kongsfjorden



Duurzaamheid en milieuvriendelijkheid zijn hier de norm. We laten niets achter, we nemen niets mee – geen bloemen, geen planten, geen stenen, geen fossielen, geen rendiergeweien, zelfs geen stukje drijfhout. Het is overigens oppassen geblazen bij het oprapen of aanraken van dingen. Bij vossen, zeehonden en zelfs rendieren op Svalbard is immers hondsdolheid vastgesteld. Levende of dode dieren raken we dus best niet aan.

En ijsberen, daar blijven we best een heel eind uit de buurt. In principe kunnen ze overal opdagen, op elk moment. Soms zijn ze

erg moeilijk te zien op de glooiende rotskusten.

In feite zijn er drie soorten ijsberen, stelt Ryan – schuchtere, onverschillige en nieuwsgierige. Die laatste categorie kan gevaarlijk zijn. Die andere twee eigenlijk ook. Zelden komt een ijsbeer recht op je af, maar eens dat gebeurt, wordt het wel hachelijk.

In groep blijven is dus de boodschap. Telkens we aan land gaan, zal met rode vlaggetjes een perimeter uitgezet worden. Gewapende begeleiders zullen die perimeter bescher-



men. Maken we een wandeling, dan zal voor- en achteraan een gewapende begeleider de groep vergezellen.

---

*In feite zijn er drie soorten ijsberen – schuchtere, onverschillige en nieuwsgierige. Die laatste categorie kan gevaarlijk zijn. Die andere twee eigenlijk ook*

---

Mocht de sloophoorn weerklinken terwijl we aan land zijn, dan dienen we onmiddellijk naar de landingsplek terug te keren. Daar zullen we meteen naar de Sea Spirit geëvacueerd worden. Want vermoedelijk is er dan

een ijsbeer in de buurt opgedoken. Overigens is dat niet het meest geschikte moment om foto's beginnen te nemen, laat Ryan niet na op te merken.

Half tien is het als we de pier op wandelen. Strikt genomen bevindt Ny-Ålesund zich op 78° 55' noorderbreedte, poneert Sergey, onze Russische begeleider met jarenlange ervaring in het poolgebied. Maar in de nederzetting zal je her en der de aanduiding 79° zien. Dat is geen vergissing, beklemtoont hij, dat is louter vooruitziendheid. Want ten gevolge van de continentverschuiving zal Ny-Ålesund



zich daar over luttele miljoenen jaren bevinden. Svalbard drijft immers zoetjesaan noordwaarts.

Liefst vier gletsjers glijden in de verte de zee in – Kongsbreen, Kronebreen, Kongsvegen en Conwaybreen. Drie diepblauwe pieken met flarden sneeuw op de hellingen rijzen er als piramides hoog boven het ijs uit. Nunataks noemen de Inuit zulke donkere rotspartijen te midden van een witte ijslaag. Sneeuw krijgt er amper vat op, hun hellingen zijn te steil. Vanwege hun imposante voorkomen



zijn de Noren dit trio Tre Kroner gaan noemen, Drie Kronen – met name Dana, Nora en Svea, een verwijzing naar Denemarken, Noorwegen en Zweden.

Alleszins is het puur geluk dat we Tre Kroner überhaupt te zien krijgen, weet Sergey. Doorgaans belet mist hier immers het zicht. Maar vandaag liggen de nunataks er schitterend bij.

Dat er in deze omgeving steenkool te vinden is, was al lang geweten. In 1916 kocht de Kings Bay Kull Compani uit het Noorse Ålesund de grond. Ze stichtten er een nederzetting die ze, welja, Ny-Ålesund noemden – Nieuw-Ålesund dus.

---

*Vanwege hun imposante voorkomen zijn de Noren dit trio Tre Kroner gaan noemen*

---

Vanzelfsprekend is de ontginning hier allerminst. De steenkoollagen liggen diep onder de grond, zelfs onder de permafrost. Probeer dan maar eens je gangen droog en je schachten open te houden. Slechts twaalf jaar duurde het voor KBKC er de brui aan gaf.

Na de tweede wereldoorlog zagen de perspectieven er wat beter uit. De internationale vraag naar steenkool was toegenomen. De mijn was nu in handen van de Noorse overheid. De exploitatie werd hervat, de mijn werd gemoderniseerd, de productiecijfers zagen er veelbelovend uit. Maar dodelijke



ongevallen bleven elkaar opvolgen. Een ontploffing op 5 november 1962 met 21 dodelijke slachtoffers gaf de doorslag. De mijn werd gesloten, premier Gerhardsen zag zich gedwongen ontslag te nemen, de bevolking trok weg.

Ny-Ålesund zou een spookstad geworden zijn, ware het niet dat wetenschappers snel brood zagen in de unieke locatie. Vandaag hebben een vijftiental landen er hun onderzoekstation. Zo is Ny-Ålesund een speerpunt van Arctische research geworden. Die research wordt gecoördineerd in Sverdrup

Stasjonen, een instelling van de Noorse overheid. Nergens anders ter wereld worden de gevolgen van de klimaatwijziging zo scherp gevoeld als in Svalbard.

Sergey troont ons mee over een verhoogde grindweg die hij monkelend de hoofdstraat van Ny-Ålesund noemt. Meteen ook de enige straat van de bescheiden nederzetting, met aan weerszijden kleurrijke houten woningen. Links maakt een authentieke locomotief met enkele wagons zijn opwachting. Eertijds werd daar steenkool mee vervoerd. Het fraaie stel is in 2016 grondig gerestaureerd.



Zo belanden we op Central Square, glundert Sergey. En inderdaad, midden op de toendra treffen we hier een standbeeld aan. Een borstbeeld van Roald Amundsen is het.

Het meest noordelijke postkantoor ter wereld vind je hier, maar ook het meest noordelijke hotel. Naast de mijnbouw wat toeristische activiteit ontwikkelen, dat was de bedoeling toen dit Nordpol Hotellet in 1936 ingehuldigd werd. De toeristen lieten het ech-

De meeste huizen worden door internationale onderzoekers bewoond. De Indiërs hebben hun schoenen voor de deur staan, de Chinezen twee marmeren leeuwen, de Nederlanders twee fietsen.

Aanvankelijk huisden er zelfs poolvossen onder de woning van de Nederlanders. Maar daar hebben ze snel komaf mee gemaakt, want ornithologie is hun onderzoeksterrein. Vossen en vogels, een gezonde combinatie is

met een geweer over de schouder staat op te wachten.

Meteen valt te midden van de toendra een plantje met donkerroze bloemen op. Een stengelloze silene is dat, ook wel kompasbloem genoemd, omdat de fraaie bloemen het eerst aan de zuidkant verschijnen. De bloemblaadjes lijken op een bolvormig, groen kussentje te liggen, een van de vele manieren waarop planten zich hier aan de

wereld op Ny-Ålesund richtten.

---

*Dat brengt ons bij de gebeurtenissen die ooit de ogen van heel de wereld op Ny-Ålesund richtten*

---

Want deze mast is een ankertoren, waaraan zeppelins afmeren zoals schepen aan een pier. Een woordje uitleg krijgen we er van Vadim, onze Russische begeleider met jaren-



Ny-Ålesund



Roald Amundsen



Nordpol Hotellet (1936)

ter afweten en ook in de jaren zestig mislukte een poging om het hotel nieuw leven in te blazen. Tegenwoordig wordt het gebouw gebruikt voor evenementen of om belangrijke bezoekers te ontvangen. Zoals wij dus? Sergey schudt het hoofd.

---

*De toeristen lieten het echter afweten en ook in de jaren zestig mislukte een poging om het hotel nieuw leven in te blazen*

---

dat niet. Toch niet voor de vogels.

Eén van de huizen heeft de wat protserige naam Amundsen Villa gekregen, omdat de beroemde ontdekkingsreiziger er in de jaren twintig van de vorige eeuw gewoond heeft.

Zo bereiken we de rand van de stad. Borden waarschuwen ons voor ijsberen. Zonder wapen verder lopen is hier verboden. Maar wij rekenen op Vadim die ons een eind verder

extreme omstandigheden aanpassen. Want zo houdt de plant de warmte beter vast – binnenin is het een tikkeltje warmer dan daarbuiten. Bovendien verzwakt de bolvorm de luchtstroom boven de plant een beetje, waardoor vochtverlies beperkt wordt.

Maar ons is het vooral om de vijfendertig meter hoge mast te doen die verderop eenzaam in de toendra staat. Dat brengt ons bij de gebeurtenissen die ooit de ogen van heel de

lange ervaring in het poolgebied. We zullen hem leren kennen als een volbloed optimist, met een eeuwige glimlach op de lippen. Een ochtendmens ook. Of hangt dat samen?

Dat expedities naar de noordpool vaak vanuit Ny-Ålesund vertrokken, ligt voor de hand, vindt Vadim. Per slot van rekening bevinden we ons hier slechts 1 230 km van de noordpool en is deze plek relatief gemakkelijk bereikbaar.



Ook Amundsen had dat zo begrepen. In 1925 reeds waagde hij zijn kans met twee Dornier Wal-vliegboten. In de vroege ochtend van 21 mei stegen ze van op het ijs in Ny-Ålesund op. Acht uur later maakten ze een noodlanding op amper 251 km van de noordpool, op 87° 44'. Eén van beide toestellen, de N24, bleek niet meer luchtwaardig te zijn.

Een helse periode brak aan. Met de hand deden ze er meer dan drie weken over om op het pakijs een startbaan van 500 m vrij te maken. Meermaals moesten ze herbeginnen, omdat bewegingen in het ijs hun werk tenietgedaan hadden. Al die tijd hokten ze met z'n zessen in de N25 samen op een rantsoen van 450 gram voedsel per dag.

---

*Tot zijn ergernis stelde Amundsen vast dat Nobile een veel grotere vlag mee had dan beide anderen*

---

Al het overbodige werd uit de N25 gekieperd. De benzine van de N24 – die enkele kilometers verderop lag – werd naar de N25 overgeheveld. Op 15 juni was het dan zover. Opstijgen lukte wonder boven wonder, maar brandstoftekort dwong hen acht uur later op zee te landen, iets ten noorden van Nordaustlandet, het tweede grootste eiland van Svalbard. Weer zat het hun ongelooflijk mee – de Sjøliv voer net in de buurt en kon de dood gewaande bemanning veilig op hun vertrekpunt afleveren.

Maar Amundsen was er de man niet naar om het daarbij te laten. Al in 1926 stak hij opnieuw van wal, ditmaal met de Norge, een zeppelin die door de Italiaan Nobile gebouwd



Ankertoren van de zeppelin

en door de Amerikaan Ellsworth betaald was. Ze slaagden er effectief in de noordpool te overvliegen en er een Noorse, een Italiaanse en een Amerikaanse vlag te droppen. Al

stelde Amundsen tot zijn ergernis vast dat Nobile een veel groter exemplaar mee had dan beide anderen.

Landen in Nome in Alaska was nu de bedoeling. Maar dat liep niet van een leien dakje. Mist zette zich als een laagje ijs op de ballon af, ijsklompjes werden door de propellers tegen de tere huid van de ballon geslingerd. Een storm dreef de zeppelin de Beringstraat over, richting Siberië. Met veel moeite wisten ze naar kaap Prince of Whales terug te keren en na een vlucht van 72 uur in Teller te landen, een Inupiaqdorpje in het westen van Alaska.

Maar tussen Amundsen en Nobile boterde het toen al niet meer. Elk vond van zichzelf dat hem alle eer toekwam, de ene als expeditieleider, de andere als piloot en constructeur van de zeppelin. En dat gingen ze wereldwijd uitbazuinen.

Wat er ook van zij, hun expeditie was de eerste waarvan 100 % zeker vaststaat dat ze de noordpool bereikt heeft. Want hun vermeende voorgangers – Cook, Peary, Byrd – hebben hun aanspraken nooit op overtuigende wijze hard kunnen maken.

Maar Nobile was er de man niet naar om het

daarbij te laten. En Benito Mussolini zag een Italiaans huzarenstukje op de noordpool – een landing, wie weet – best wel zitten. Dus werd in 1928 nogmaals een expeditie opgezet, met de zeppelin Italia ditmaal. Geholpen door een stevige rugwind bereikten ze op 24 mei na amper negentien uur vliegen vanuit Ny-Ålesund de noordpool. Landen durfden ze niet, een vlag uitwerpen wel.



Herdenkingsplaat eerste vlucht over de Noordpool (1926)

---

*Een verrassende reflex, die wellicht het leven redde van de negen mannen op het ijs*

---

Ook nu was het de bedoeling om naar Alaska door te vliegen, maar van dat plan werd afgeweken. De rugwind zou gaan liggen, wist de meteoroloog aan boord met zekerheid.



Rechtsomkeer maken en naar Svalbard terugkeren was dus de beste optie.

Zo gezegd, zo gedaan. Maar de wind hield zich niet aan de afspraak en de Italia raakte in moeilijkheden. De zeppelin verloor hoogte, ijsruggen reten de gondel open, tien bemanningsleden belandden op het ijs. Nobile – bewusteloos, gebroken arm, gebroken been, gebroken rib – was één van hen. Eén man overleefde het zelfs niet.

Volkomen stuurloos dreef de luchtballon uit het zicht, met nog steeds zes man aan boord, waaronder hoofdingenieur Arduino. Een uitzichtloze situatie, realiseerde hij zich meteen. In een verbluffend staaltje van koelbloedigheid begon hij alles wat hij vinden kon, naar beneden te werpen – voedselvoorraden, uitrusting, werktuigen. Een verrassende reflex, die wellicht het leven redde van de negen mannen op het ijs.



Want het zou nog 49 dagen duren vooraleer die mannen daar beneden door de Russische ijsbreker Krasin opgepikt werden. Dat was mede te danken aan de onverschilligheid, de onwil en zelfs de tegenkanting van de Italianen. Falen was in het Italië van Mussolini immers geen optie. Uiteindelijk zouden 1 500 mensen betrokken zijn bij de internationale reddingsactie die achteraf operatie Red Tent ging heten.

---

*Zijn zoektocht naar zijn aartsvijand kostte hem het leven*

---

Zelfs Amundsen deed eraan mee. Maar de zoektocht naar zijn aartsvijand zou hem het leven kosten. Op 18 juni stortte zijn water-vliegtuig neer op weg naar Svalbard. Enkel de staart van het vliegtuig werd teruggevonden. Ook van de Italia met Arduino en de vijf anderen is nooit meer iets gehoord.



Steenkooltrein



Stengellose silene





Noordse stern

En op de eerste verdieping worden we in de exploten van Byrd, Amundsen, Nobile en Ellsworth ondergedompeld. Niet dat er voor ons nog veel nieuws te rapen valt – na Vadims omstandige relaas is dat nauwelijks denkbaar. Maar de zwart-witfoto's vullen onze verbeelding aan. En die ene, roestige stalen buis, ongeveer twee meter lang en 15 cm in doormeter, maakt indruk. Want in zulke buizen

werd het gevaarlijke waterstofgas voor de zeppelins aangeleverd. Liefst 4 800 hadden ze er nodig om de cellen in het sigaarvormige omhulsel met het draaggas te vullen.

Beneden bij de pier staan enkele brandstoftanks veilig op een heuvel achter een omheining. Logisch dat dit de favoriete stek van een kleine kolonie noordse sterns is. Agressieve beestjes zijn het, deze witgrijze



Noordse stern

In weerwil van zijn heroïsche dood, zien de Noren hun landgenoot Roald Amundsen niet als een echte held, rondt Vadim zijn lang verhaal af. Dat is wel het geval voor Fridtjof Nansen, die andere poolfanaat. Want wat Nansen deed, deed hij voor de wetenschap. Wat Amundsen daarentegen deed, deed hij voor... Amundsen.

Ondertussen is een kille wind opgestoken. Een dicht wolkendek heeft het behaaglijke lentesfeertje van deze ochtend teniet gedaan.

We zakken af naar het By- og Gruvemuseum, het noordelijkste museum ter wereld, gewijd aan de stad en haar perikelen met de steenkoolmijn. Maar ook informatie over de lokale fauna en flora vinden we er.

---

*Kom je te dicht in hun buurt, dan schromen ze zich niet je aan te vallen*

---



vogels met zwart kopje en rode bek. Sergey heeft er ons al voor gewaarschuwd. Kom je te dicht in hun buurt, dan schromen ze zich niet je aan te vallen. Het hoofd beschermen is dan het devies, maar naar de vogels uithalen mag je niet. Zoals alle vogels op Svalbard zijn noordse sterns immers beschermd. Zou je hen verwonden, dan dreigt voor hun kuikens de hongerdood.

Ook meer bedaarde vogelsoorten is de strijdlust van sterns niet ontgaan. Graag nestelen ze zich naast of te midden van een kolonie, in de terechte overtuiging dat de militante sterns eventuele belagers met succes zullen afschrikken.

Je zou het ze niet nageven, deze relatief kleine vogels van 100 tot 125 gram met een spanwijdte van rond de 80 cm, maar in onze zomers tref je ze in het noordpoolgebied aan, in onze winters in het zuidpoolgebied. Elk jaar leggen ze dus ongeveer 40 000 km



af. De verklaring daarvoor bestaat uit één woord – daglicht. Want het grootste gedeelte van het jaar vertoeven ze in gebieden waar de zon 24 uur op 24 schijnt. Dat betekent dat ze de hele dag door aan voedsel kunnen komen.

Krijgt een jonge noordse stern visjes uit zee toegestopt van zijn ouders, dan kan de lichaamstemperatuur van het kuiken tot 6 °C dalen door het verorberen daarvan. Een knap staaltje van aanpassing aan de extreme omstandigheden is dat. Zoogdieren zoals wij



Waarschuwing voor ijsberen

zouden dat niet aankunnen.

Het regent lichtjes als we even voor twaalf weer aan boord gaan van de Sea Spirit. De beschaving laten we nu enige tijd achter ons. Bewoonde nederzettingen zullen we de komende acht dagen niet meer ontmoeten.

*Sla je er de IJslandse annalen uit het jaar 1194 op na, dan lees je daar het cryptische zinnetje 'Svalbard fundinn'*

In de lounge komen we ondertussen van Sergey wat meer over Svalbard te weten. Dat Spitsbergen die naam in 1596 van Willem Barentsz kreeg, wisten we al. Dat in het begin van de 20e eeuw plots de naam Svalbard naar voren geschoven werd, ook.

De reden voor dat laatste legt Sergey bij het piepjonge Noorwegen dat pas in 1905 onafhankelijk geworden was. Daarom kon het op nogal wat goodwill rekenen toen het afspraken op Spitsbergen begon te maken.

Daar meenden de Noren een goede reden voor te hebben. Sla je er immers de IJslandse annalen uit het jaar 1194 op na, dan lees je daar het cryptische zinnetje *Svalbard fundinn – Svalbard gevonden*. Voor de Noren is het zonneklaar. Dit zinnetje betekent dat het Vikingen zijn die de archipel ontdekt hebben, liefst vierhonderd jaar voor Barentsz.

Anderen zijn minder overtuigd. *Svalbard* betekent niets meer dan *koude kust* of *koude rand*. De vaarroute die in de annalen vermeld

staat, is zo vaag dat ze op Spitsbergen betrekking kan hebben, maar evengoed op Groenland, [Jan Mayen](#), Franz Josefland, of zelfs [IJsland](#) of de rand van het pakijns in het noorden. Van Vikingen die op Spitsbergen voet aan de grond gezet zouden hebben, is geen enkel fysisch spoor teruggevonden.

Daar laten de Noren zich echter niet door van de wijs brengen. Sedert 1925 noemen ze de archipel in zijn geheel Svalbard, met Spitsbergen als grootste eiland. Voordien was Spitsbergen de naam van de archipel en West-Spitsbergen de naam van het grootste eiland.



Nog steeds is de westkust van Svalbard de enige plek waar je nederzettingen aantreft. Nogal wadies, want daar spoelt de warme zeestroom aan. De kust is er dus langer ijsvrij, de gemiddelde temperatuur ligt er gevoelig hoger.

Al moet je dat niet overdrijven, het aantal nederzettingen op Svalbard. Je kan ze bijna op de vingers van één hand tellen. In Longyearbyen, Ny-Ålesund en [Sveagruva](#) leven onder Noors beheer iets meer dan 2 200 inwoners van 42 nationaliteiten. In [Barentsburg](#) en [Pyramiden](#) wonen en werken een





De spitse bergen van Spitsbergen

vijfhonderdtal Russen. En dan is er nog het kleine Poolse onderzoeksstation in [Hornsund](#). Kortom, op Svalbard leven waarschijnlijk meer ijsberen dan mensen.

---

*Kortom, op Svalbard leven waarschijnlijk meer ijsberen dan mensen*

---

Bestuurlijk staat Svalbard onder het gezag van de *sysselemand*, een soort gouverneur. Momenteel is dat Kjerstin Askholt. Zij regelt alles, een parlement of een volksvertegenwoordiging hebben ze hier niet. Trouwens,

werpt Sergey op, wie zou daar wel in moeten zetelen, gezien de vele nationaliteiten en de vele personeelwissels?

Als toemaatje gunt Sergey ons nog een korte initiatie in het Noors. Dat is makkelijker dan we dachten. *Øya* betekent eiland en *halvøya* – hoe raadt u het – schiereiland. *Halvmåne-øya* betekent dus Halvemaaneiland.

Een *fjellet* is een berg, een *breen* een gletsjer, een *dalen* een vallei, een *kapp* of een *neset* een kaap. Laat ze nu maar eens in het echt komen, denken we dan, terwijl we door het raam naar buiten kijken.

Lang zal dat niet meer duren, want ondertussen zijn we een flink eind noordwaarts opgeschoten langs de kust van Spitsbergen. Met een brede bocht varen we oostwaarts de [Magdalenefjorden](#) binnen. De mooiste fjord van Svalbard is dit, als we de boekjes mogen geloven. En dat mogen we, want al gauw vergapen we ons aan het indrukwekkende decor.

Zelfs onder deze dichte, grijze bewolking glanst het spiegelgladde water zeegroen. Spitse pieken herinneren ons van alle kanten aan de reden waarom deze archipel oor-

spronkelijk Spitsbergen heette. Gletsjers glijden statig tussen de pieken door het water tegemoet. Kleine, diepblauwe ijsbergen komen langs. Zwarte zeekoeten drijven rustig op het water en duikelen dan plots kopje onder om minutenlang onder water te blijven, op zoek naar vis en schaaldieren.

---

*De mooiste fjord van Svalbard is dit, als we de boekjes mogen geloven*

---

Met veel gekletter rolt om twintig na vier de ankerketting naar beneden. We kijken neer op een onooglijk strandje. Je zou het niet



Magdalenefjorden





meteen vermoeden, maar die plek staat bol van de geschiedenis. Gravneset heet het schiereilandje. Onze kennis van het Noors volstaat ondertussen om te begrijpen dat dit de kaap der graven is.

---

*Ce cimetière plus affreux qu'aucun autre; cimetière sans fleurs, sans larmes, sans prières*

---

In 1596 verscheen Willem Barentsz hier als eerste op het toneel. De fjord bleek een veilige pleisterplek voor schepen te zijn. Al gauw daagden Engelse walvisjagers op, die hier hun doden begonnen te begraven. Dat ging zo voort tot 1800, ook nadat de Engelsen in 1623 de plek verlaten hadden. Ongeveer 130

graven telde het geïmproviseerde kerkhofje uiteindelijk.

*Ce cimetière plus affreux qu'aucun autre; cimetière sans épitaphes, sans monuments, sans fleurs, sans souvenirs, sans larmes, sans regrets, sans prières*, noteerde de Franse romanschrijfster Léonie d'Aunet reeds in 1838. Overigens was zij vermoedelijk de eerste vrouw die hier voet aan wal zette, toen ze haar man op een wetenschappelijke expeditie aan boord van de korvet La Recherche vergezelde.

Veel moeten we ons van zo'n graf echter niet voorstellen. Permafrost maakt het onmogelijk hier diep in de grond te graven. Meestal kwam het er op neer dat

het lichaam in een eenvoudige kist gelegd werd en met zware keien afgedekt werd. Een ijsbeer met een beetje honger heeft daar geen enkele moeite mee.

Maar het waren niet alleen ijsberen die er een puinhoop van maakten. *Toeristen hebben op het kerkhof zulk een ravage aangericht, dat een groot aantal beenderen opnieuw begraven moesten worden*, schreef de Noorse Aftenposten... in 1932.

---

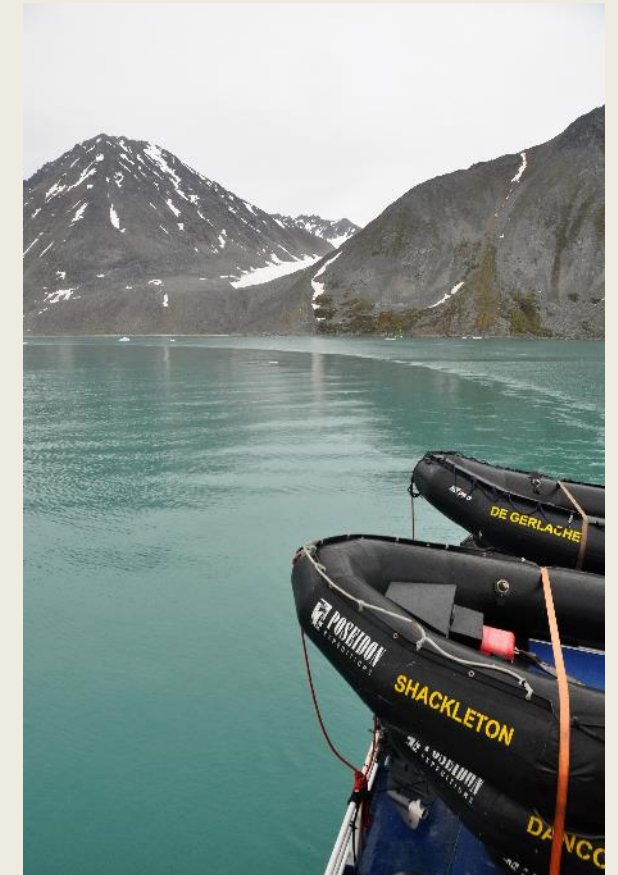
*Maar het waren niet alleen ijsberen die er een puinhoop van maakten*

---

Het duurt nog even voor we dat alles ter plaatse mogen gaan verkennen. Op de achterplecht worden zodiacs met een davit te water gelaten. Eerst trekken enkele scouts op verkenning uit. Minutieus speuren ze de omgeving af, op zoek naar mogelijke silhouetten van ijsberen. Want zulke beesten ont-



Zodiacs klaarmaken



moeten we bij voorkeur niet tijdens onze landing.

Ondertussen gaan wij in onze kajuit met onze vestimentaie uitrusting aan de slag. Een regenbroek en een parka over onze gewone kledij, een tweede paar sokken, waterdichte hoge laarzen, een nekwarmer, een muts, waterdichte handschoenen, een reddingsvest en de kap van de parka over het hoofd. Bloedheet dus, gauw naar buiten.



De balie op dek drie is de plek waar we uitchecken. Dat gebeurt elektronisch met onze scheeps-ID-kaart – een routineprocedure die telkens opnieuw meticuleus nageleefd zal worden. Want over de *whereabouts* van de passagiers mag niet de minste onduidelijkheid ontstaan. Zodra de magneetkaart door de gleuf gehaald is, flitsen onze naam en onze foto op het scherm te voorschijn. Vergissen is quasi onmogelijk.

Dan komt het bericht dat de kust vrij is. Een trap voert ons naar het marina deck aan de achterkant van het schip, net boven de waterlijn. Een Milpro MK5 Heavy Duty-rubberboot met een Yamaha-buitenboordmotor van 60 pk dobert er op het water, stevig aan de reling vastgesnoerd. Bootsliu en zodiacdriver staan klaar om ons veilig aan boord te loodsen.

Vlot installeren we ons op de volumieuze, zwarte romp. Die is in afzonderlijke luchtkamers gecompartmenteerd. Een fataal lek hebben we dus niet zo gauw te duchten. De harde bodem biedt een comfortabel houvast, zelfs al mogen we tijdens de rit niet overeind staan.

Dat mag zodiacdriver Vadim dan weer wel. Dat moet ie zelfs. Rechtstaand bij het roer stuurt hij zijn vaartuig met tien passagiers aan boord in een brede boog van het schip weg. Maar eerst geeft hij ons nog een korte veiligheidsbriefing. Wat te doen bij een MOB, een man (M/V) overboord?



Op weg naar de Gullybreen





Met z'n allen – op twee personen na – horen we dan op de bodem van de zodiac neer te hurken, zodat Vadim goed ziet waar zich de drenkeling bevindt. De twee zittende personen horen constant met gestrekte arm de drenkeling aan te wijzen, zodat Vadim hem niet uit het oog verliest. Eens voldoende dichtbij, zal Vadim de MOB aan boord trekken. Dat hoort overigens ruggelings te gebeuren.

Mocht het ondenkbare gebeuren – Vadim overboord – dan zal de dodemanskoord de motor van de zodiac meteen uitschakelen.

Van de onfortuinlijke drenkeling in het ijskoude water mogen we ons in dat geval volstrekt niets aantrekken, dat zullen de andere zodiacdrivers wel doen. Voor zover die in de buurt zijn, tenminste. De peddels grijpen en spoorlags naar de Sea Spirit roeien, dat mag en moet onze enige bekommernis zijn. Zeer realistisch, als u het ons vraagt.

---

*Drie gewapende begeleiders staan ons op te wachten*

---

Het is al even na vijf als we het strand bereiken. Gedisciplineerd schuiven we een voor

een over de romp naar voren, wippen onze benen overboord – steeds met de voeten in de richting van de oceaan, want daar bevindt zich het laagste punt van de boot – en waden door het ondiepe water het zandstrand op.

Drie gewapende begeleiders staan ons daar op te wachten. Verderop staat de Finse Sanna, ook al met een geweer over de schouder. Zij is het die onze tocht naar de Gullybreen zal leiden, een fikse wandeling door de morene van de gletsjer. Sanna is geologe, met specialisatie in de glaciologie. Gletsjers zijn haar ding, ze kent ze letterlijk van binnen

en van buiten. De Finse ijsvrouw, zo noemen haar collega's haar met een minzame grijns.

Pas sedert 2002 bakent een bescheiden omheining de heuvel af waar de 130 graven van walvisjagers zich bevinden. Verderop staat een hut van de sysselmann. Tijdens het hoogseizoen proberen ze dus toch wat toezicht te organiseren.

---

*Het was vooral de Groenlandse walvis die hier massaal afgeslacht werd*

---



Gullybukta met de Gullybreen (links achteraan)



Ook de onmiddellijke omgeving van de traankokerijen van de Engelsen is nu verboden terrein. Op stenen cirkels stonden daar koperen vaten opgesteld, de traanketels. Daarin werd de blubber, de dikke speklaag net onder de huid van de walvis, tot walvistraan gekookt. In Europa was die erg gegeerd als lampolie, voor de productie van zeep en voor de bewerking van leder en textiel. De baleinen vonden dan weer hun weg naar dameskorsetten, hoepelrokken, waaiers en paraplu's.

Het was vooral de Groenlandse walvis die hier massaal afgeslacht werd. Dan moest hij

maar niet zo traag zwemmen en aan de oppervlakte blijven drijven eens hij gedood was – twee kwaliteiten die walvisjagers weten te appreciëren. Vier eeuwen geleden kon de Barentszee zich beroemen op de grootste populatie Groenlandse walvissen ter wereld. Vandaag, meer dan vijftig jaar na het ingaan van het moratorium in 1966, is de soort er nog steeds bedreigd.

Sanna zet er meteen de beuk in. Een zestigtal gegadigden zijn voor de tocht naar het glet-



sjerfront van Gullybreen opgedaagd. De anderen verkennen de omgeving van het strand.

Ook Page vergezelt ons, een professioneel natuurfotograaf uit het Amerikaanse Virginia. Juweeltjes zijn het, stuk voor stuk, de foto's die hij neemt. Met hem in de buurt kan je je eigen fototoestel net zo goed aan de wilgen hangen.

Ondertussen is het lichtjes gaan regenen. In een lange sliert trekken we naar de randmorene. Een aarden wal bedekt met stenen, zo lijkt het, maar schijn bedriegt. Vrijwel zeker

vormt gletsjerijs de kern van deze morene. Bovenop liggen rotsblokken en aarde die in de loop der eeuwen door de gletsjer meegevoerd zijn. Nu vormen ze een isolerende laag rond de bevroren kern.

Zo belanden we in een keienwoestijn, op de oever van [Gullybukta](#). Trinity Bay noemden de Engelsen indertijd deze kleine inham van de Magdalenefjorden, omdat het zo'n veilige ankerplaats bleek te zijn. Ijsschotsen drijven er traag zeewaarts.





Gullybreen

---

*Zelfs een ijsbeer weet hij van zijn nest te verjagen door in diens neus en oren te pikken*

---

Over de keien en de rotsblokken van de morene gaat het nu wat moeizaam verder omhoog. Het is zweten onder het reddingsvest, de parka en de regenbroek. In de verte doemt gaandeweg



Grote jager



Gullybreen

het indrukwekkende gletsjerfront op. Bij elke stap lijkt de witte muur groter te worden, al zijn we er nog bijna een kilometer van verwijderd.

---

*Zelfs een ijsbeer weet hij van zijn nest te verjagen door in diens neus en oren te pikken*

---

We bereiken nu een zandstrandje. Verderop staat een grote jager ons onbevreesd te observeren. Hij heeft de zwemvliezen van een zeevogel en de sterke haaksnavel van een roofvogel – een unieke combinatie.

Agressiviteit is het handelsmerk van deze vrij grote vogel. Vogels in de vlucht aanvallen, in een vleugel bijten en zo hun prooi ontfutselfen, is routine voor deze bruine piraat. Een poolvos zal zich twee keer bedenken vooraleer in het nest van een grote jager te gaan snuffelen. Zelfs een ijsbeer weet hij van zijn nest te verjagen door in diens neus en oren te pikken. Ook wij passen best op onze tellen. Nader je zijn nest te dicht, dan zal hij zeer agressief uithalen en driftig naar je hoofd pikken.



Geregeld weerklinkt in de verte het doffe gebulder van afkalvend ijs. Opkijken heeft dan nauwelijks zin, merkt Sanna op, want geluid doet ongeveer drie seconden over een kilometer. Het fenomeen is dus grotendeels verleden tijd op het ogenblik dat de geluidsgolven ons oor bereiken.

Dan klimt Sanna de gladde, steile helling van de gletsjer op. Daar heeft ze meer verstand van dan wij. Maar de omgeving is er wondermooi, zelfs al regent het nog steeds.

---

*Helemaal boven op de gletsjer begint mist geleidelijk aan zijn verovering van Gullybukta*

---

Achter ons is de colonne ondertussen tot een lange sliert uitgegroeid. Te lang eigenlijk om nog veilig te zijn. Want de afstand tussen de gewapende begeleiders vooraan en achteraan is te groot geworden.

Jaak Palmans  
© 2018

*Lees het vervolg in (2/4)*  
[81° 34' Noord](#)



Halfweg zou een derde gewapende begeleider moeten lopen.

Helemaal boven op de gletsjer begint mist geleidelijk aan zijn verovering van Gullybukta. Het regent nog steeds als we om half zeven de terugkeer inzetten. Een uurtje later bereiken we het zandstrandje van Gravneset. Een zodiac ligt er vertrekkenklaar om ons naar de Sea Spirit terug te brengen.

Op het marina deck geven we onze laarzen en regenbroek een flinke beurt met de borstel. Nog even de magneetkaart door de computer halen en het is officieel – we zijn weer aan boord. Bijna drie uur heeft onze trip geduurd. Op dek drie staan ze zowaar met een vochtig warm doekje en een kopje hete gemberthee voor ons klaar. Achteraf zal blijken dat dit een vast ritueel is. Wie zijn wij om daar bezwaar tegen te hebben.

[Top](#)