

Storm in Groenland

Avontuur Canada 3

Harald en Silvia Paul zijn met hun twaalf meter lange Smelne motorvlet op weg van Nederland naar Canada. In het derde verslag beschrijft voormalig boswachter Paul het leven in Groenland. Over de brandstofprijzen, walvissen, vertrouwen, stormen en zwarte beren.

Tekst en foto's: Harald Paul

Wie hier eersteklas, moderne en goed toegeruste jachthavens verwacht kan beter lekker thuis in zijn warme bedje blijven liggen. Als je echter van het ruige landschap, de orkaanwinden, het eeuwige ijs en de ongelooflijk vriendelijke gastvrijheid van de Inuit houdt, kun je niet om Groenland heen. Helaas duurde ons verblijf er maar vier weken, veel te kort om alle ervaringen tot je door te laten dringen. Met alles wat we hebben meegemaakt zouden we gemakkelijk een boek kunnen vullen. Nadat we, kort voor Angmagssalik wat frissere lucht opmerken, bereiken we de kleine fjord, waar de gelijknamige nederzetting zich bevindt. Geen geschommel meer, geen witte schuimkoppen, maar volkomen rustig water. Plotseling een oorverdovend rotorgeluid boven ons. Een lokale helikopter cirkelt boven ons. Beide piloten steken ter verwelkoming de duimen omhoog. Ik haast me om de nationale vlag en de gastenvlag van Groenland te zoeken en zwaai uitbundig terug. Na twee dagen raak ik bij het bunkeren van diesel in gesprek met de pompbediende. Hij komt uit Denemarken en geniet hier van het veel rustiger en stressloze leven. Visvangst en robbenjacht vormen hier de middelen van bestaan. Als de zee het toelaat wordt hier op zeezoogdieren gejaagd om er de hondenspannen en de familie mee te voeden. Het is voor de bewoners een meevaller als de zeehonden huid voor ongeveer veertig euro kan worden verkocht. Daarmee wordt de huishoudkas gespekt en kunnen in de supermarkt allerlei aanvullingen op het vrij vitaminearme voedingspatroon worden aangeschaft. De werkloosheid is hier zo hoog, dat het zonder staatssteun niet mogelijk is om onder deze zware omstandigheden te leven. Mensen strijden hier letterlijk voor hun dagelijks bestaan. Een van de grootste problemen is de vuilverwerking. Tegenwoordig wordt alles vanaf een hoge klif de zee in gekieperd. Een vuilverbrandingsinstallatie kost echter zo'n tweeënhalf miljoen euro.

Diesel

Het verbaast me dat de zeer hoge kwaliteit diesel hier maar de helft kost van de normale Europese prijs. Ik ben aan de andere kant van de wereld ongeveer 63 eurocent per liter kwijt voor eersteklas Pooldiesel zonder toegevoegde kleurstof. Waarom moet er dan voor een wezenlijk mindere kwaliteit in een industriestaat het dubbele betaald worden, terwijl de transportkosten daar vanwege de veel gemakkelijkere omstandigheden toch veel lager zullen zijn? Mijn tanks zijn nu tjkvol en we vertrekken richting het Zuiden. Die koers brengt je hier niet op warme gedachten. Ik kies, in tegenstelling tot veel zeilcollega's, de koers binnendoor en hoop dat het drijfijis dit toelaat. Er is weliswaar een klein gidsje met daarin de eventuele schuil- en ankerplekken, maar die liggen allemaal in de buurt van de kust. Daardoor zijn ze meestal wel ijsvrij bereikbaar, maar voor ons heeft dat weinig zin. Omdat we goed gemutst zijn en ons sterk voelen gaan we toch binnendoor. We kunnen een zes tot acht tiende ijsbedekking nog aan, maar daarna is het "Schluss". Als je hier denkt: die schotsen schuif ik wel opzij of daar breek ik me een weg doorheen, zit je op het verkeerde spoor en ga je een zekere dood tegemoet.

Bespiegelende feestdagen en een gelukkig Nieuwjaar

Brute pracht

De kaarten van dit gebied geven beperkte informatie. Er staan geen diepteaanduidingen op en hun schaal is met 1 op 40.000 zeer onnauwkeurig. Daarnaast hebben ze geen uitgiftedatum, dus je blijft in het ongewisse over de actualiteit van de spaarzame gegevens. Zo blijkt dat onze gemeten positie niet met de kaartgegevens overeen komt. Het lijkt alsof alle gegevens 0,5 tot 0,8 punten zijn verschoven. Dus gaan we extra voorzichtig op pad en zullen we veel gevoel, ons zesde zintuig plus het nodige geluk nodig hebben. Als een Groenlandwalvis pal naast de boot zijn stinkende adem omhoog blaast zijn al onze beslommeringen direct de moeite waard geweest. We zien zo veel robben dat we hun aantal niet eens kunnen schatten. Verder zijn hier aan de oostkust de dieren en ook de vogels schaars. Wat je wel onvoorstelbaar veel ziet is ijs. Niet alleen drijfijs, maar ook ijs op het achterland. Er is zelfs met mijn sterke 20 x 60 verrekijker geen eind aan de brute, meer dan 50 tot 100 meter dikke witte pracht te bekennen. Bij het bezoek aan het weerstation van Prins Christiansund worden mijn waarnemingen bevestigd. De stationsbemanning maakt mij duidelijk dat de ijsomstandigheden van jaar tot jaar wisselen. Een duidelijke lijn is er niet in te ontdekken. De gletsjers kalven wel wat af, maar groeien in het achterland door enorme sneeuwval weer met ongeveer twee meter per jaar aan. Sneeuw en ijs zijn dus nog voor duizenden jaren voorhanden. Verandering ontstaat vaak door de wisselende en sterk toenemende wind. Regelmatig blaast de ijskoude lucht hier met snelheden boven de 120 knopen om je oren. Een snelheid van 64 knopen is volgens mijn tabel een orkaan. Bij 120 knopen kan ik me niks meer voorstellen.

Oorspronkelijk

Op een schijnbaar veilige ankerplaats aan de westkust kreeg ik een voorproefje van een storm. De zon schijnt volop en adelaars cirkelen rond. Poolvossen en rendieren volgen hun spoor en ik maak er foto's van. Mijn vingers doen pijn van het vele klikken. Geen golven, geen schuim, het water is volkomen rustig. Silvia gaat bij tien graden boven nul zelfs even zonnebaden en ik ben blij met de vele dieren hier in het westen. Plotseling daalt een onvoorstelbare rust op ons neer. Dan veegt een windvlaag

me de muts van het hoofd. Geen muggen meer, geen adelaars, geen vogels, niks. Op het gevoel neem ik wat maatregelen: alle luiken en schotten dichtmaken en vastzetten, nog wat extra ankerketting steken, de rubberboot wat dicht naar de spiegel van Gypsy Life trekken. Als uit het niets blaast een windvlaag me bijna overboord. En de wind neemt nog meer toe. Het water om ons heen wordt metershoog opgejaagd. Door de wind alleen maakt de boot 15 graden slagzij, ondanks de 18,5 ton waterverplaatsing, de 1 meter 80 diepgang en de lage opbouw. Door een stormvlaag wordt de in de luwte liggende bijboot met motor en al omgeworpen. Dat is een ramp, omdat nu zout water in het motorblok loopt. Daarom ga ik, ondanks de orkaan, toch naar buiten om de bijboot om te draaien en de schade aan de buitenboordmotor te beperken. Met een chirurgische operatie van een paar uur kan ik het overlijden van de motor voorkomen. Schip en bemanning blijven gelukkig ongedeerd. Door deze gebeurtenis zal ik me Groenland altijd blijven herinneren. Dan nog iets over herinneringen. In Frederiks heb ik voor de overtocht naar Canada de boot weer nokvol diesel gebunkerd. Maar bij het afrekenen werd ik bleek. Omdat ik mijn Deense kronen al had opgemaakt wilde ik met een creditcard betalen. Van te voren had ik geïnformeerd of dat zou kunnen, geen



1. Visvangst en robbenjacht vormen hier de middelen van bestaan
2. Harald bouwt houten constructie om de boot tegen storm en sneeuw te beschermen
3. Silvia zorgt voor het diner

We laten ons gewoon drijven en gaan zelf op de grond liggen

probleem, maar het apparaat weigerde mijn kaart. De enige bank in de plaats was gesloten en goede raad was duur. Gelukkig zei de pompbediende me dat ik morgen maar terug moest komen om te betalen. Hij vroeg niet om legitimatie, geen borg, niets. Deze man had vertrouwen. Dat noem ik oorspronkelijke menselijkheid, iets dat je tegenwoordig eigenlijk alleen nog maar in de dierenwereld tegenkomt.

De laatste lange etappe

Volgens mijn planning hadden we eigenlijk tot de 66ste Noorderbreedtegraad willen varen om vanaf daar de kortst mogelijke oversteek te wagen. Die tocht zou ons in anderhalve dag naar arctisch Canada brengen. Maar de daarvoor benodigde tijd en de telkens toenemende en wisselende wind maken een routewijziging noodzakelijk. Ik gok er op de 450 zeemijl

lange etappe nu al te beginnen om dan maar ergens aan de Oostkust van Canada aan te komen. De zee is vanaf stuurboord heel nors tegen ons en laat de achttien ton Smelnestaal regelmatig heen en weer schommelen. Een pikdonkere nacht breekt aan en doet een zware aanspraak op degelijk zeemanschap. Ik leg de boot stil want ik kan de golven ook met mijn schijnwerper opzij niet goed inschatten. Bij elke golf brengt de boot ons een groet van de gepijnigde langsspanten. Ondertussen moet ik aan de vele kritische opmerkingen over onze expeditie denken. Welke idioot ik was om de boot met een stilstaande motor in een gevaarlijke situatie uit te proberen? Ze zouden mij mijn vaarbewijs moeten afnemen! Als deze criticasters me nu hier zouden zien, blij dat deze testen me zekerheid over de toestand van de boot en mijn gemoedtoestand hebben

opgeleverd, zouden ze ook begrijpen hoe je je moet voorbereiden op de omstandigheden van de Noord-Atlantische Oceaan. We laten ons dus gewoon drijven en gaan zelf op de grond liggen. De radar snort en de boordlichten schijnen in de voorgeschreven lichthoeken. Ik hoop dat we de opdracht die Kuiper Verzekeringen me meegaf om heel te blijven kunnen waarmaken. De wind trekt nog wat aan en de golven beuken op de blauwe romp. Ik kan me niet meer herinneren of ik met mijn handen in gebedspositie gevouwen heb gelegen, maar het zal er niet ver vanaf zijn geweest. Plotseling worden alle gedachten en angsten onderbroken door het gerinkel van de satelliettelefoon. Stormwaarschuwing in het Noorden en tornadowaarschuwing in het zuiden van Labrador. Wij zitten daar midden tussenin. Nu prevelen we dus wel een gebedje.



1.

Zwart in plaats van wit

Na drie dagen schommelen op het noorden van de Atlantische Oceaan bereiken we de Canadese provincie Labrador. Hier staan alleen uitrusten en weer rustig slapen op ons programma. De reis heeft ons een beetje uitgewoond en we gaan het nu rustiger aan doen. We hebben het gered. Vierduizend zeemijl in ongeveer zevenhonderd bedrijfsuren van de motor en in drie en een halve maand reistijd. Silvia en

ik brengen alles aan boord zoveel mogelijk in orde om hier in Canada een goede indruk achter te laten. Omdat we geen gegevens over de diepte van de kustwateren hebben besluiten we om voor de overwintering iets ten zuiden van de boomgrens te varen. Ik wilde eigenlijk nog de naar Hudson Bay varen, maar vanwege de benodigde tijd lijkt me dat toch wat te link. Het is dan weliswaar pas begin september, maar hoe lang zal het nog duren voor we de

juiste overwinterplek hebben gevonden? In mijn hoofd heb ik alles al duizend keer overwogen. We zoeken een goed beschutte ankerplaats met vers water, op een goed bereikbare plek, met een goed vis- en jaaggebied en genoeg diepte om de boot te laten vastvriezen. Aan al deze zaken loop ik te denken terwijl ik door het stuurboordraam kijk. Mijn blik glijdt over het landschap als er plotseling een grote zwarte steen beweegt. "Nee Paul,

3.



4.



5.

1. Een lokale helikopter verwelkomt ons
2. Groenland voor de winter
3. Zwarte beer lummelt rond in de zon
4. De Inuit zijn ongelofelijk gastvrij
5. Gypsy Life klaar voor de winter

je bent te lang op zee geweest", zegt mijn onderbewuste. "Hier zijn beren wit en niet zwart." Terwijl ik verder mijmer beweegt er verderop ook iets. Ik pak de verrekijker en zie zwarte beren (*ursus americanus*) vredig in de zon rondlummelen. Ze zijn zo dichtbij als bij ons de koeien grazen. Eigenlijk verwacht je deze dieren niet op deze noordelijke breedtegraad 58'27', maar de natuur beslist altijd anders dan de mensen denken. We hebben in de drie dagen die we hier nu verblijven al negen zwarte beren gespot. Een wonderbaarlijk natuurschouwspel. Avontuur Canada is nu pas echt begonnen.

Geen happy end

Omdat we deze winter natuurlijk niet thuis in Europa zijn kunnen we ook niet op de beurzen antwoord op de vragen van onze lezers en goede raad geven. Voor ons wordt de ernst van het leven nu echt duidelijk. De winter staat voor de deur. Tot ongeveer

Ze zijn zo dichtbij als bij ons de koeien grazen

-45 graden Celsius, twee meter sneeuw en anderhalve meter ijsdikte staan de komende zes maanden op het programma. We treffen alle maatregelen om de spullen heel te houden en geen schipbreuk in het ijs te lijden. Daarom wil ik voor onze winterslaap nog even de sponsors bedanken, die ons ook in deze barre tijden ondersteunen. Smelne Yachtcenter, Kuiper Verzekeringen, Yanmar, Whisper power, Ortlieb, De Vries Yachtpainting en Bes Yachtdesign. Verder veel dank aan de redacties van Boote en Yacht Vision

Magazine voor de brug die zij vormen tussen de Gypsy Life en onze lezers. We wensen alle abonnees en de bezoekers van onze website bespiegelende feestdagen en een gelukkig Nieuwjaar. Blijf ons ook volgend jaar trouw volgen tijdens het vervolg van ons avontuur. Ahoi, Paul.

[i] www.haraldpaul.com Y

2.

