

Tour Lapland 2007

Leren en (ont)beren

Harald Paul is met zijn vrouw Silvia en hond Rat's op weg naar Lapland. De reis in zijn elf meter lange stalen Smelne vlet gaat via Duitsland en Zweden naar Lulea in Finland en terug. Deze tocht geldt als voorbereiding op de expeditie van volgend jaar richting Groenland. Boswachter Paul wil duidelijkheid over de invloeden van de mens op de natuur en de opwarming van de aarde.

Een reis om van te leren en om de staat van de Noordelijke bossen te onderzoeken. Het derde en laatste verslag van 'Tour Lapland 2007'.

Tekst en foto's: Harald Paul
Vertaling: Maarten Kruize



Reizigers hebben altijd wel wat te vertellen. Zo kwam ik bij toeval in contact met de oudste motorbootclub van Zweden, 'Söderhamns Motorsällskap'. Deze bevindt zich op een eiland dat wordt gehuurd van de Zweedse staat. De club bestaat sinds 1924 en ze heeft tot nu toe ongeveer vijfhonderd leden. Hier ondervind ik weer de gastvrijheid van de plaatselijke bewoners. Ze hebben al onze vragen beantwoord en ons met alle gemakken van het eiland bekend gemaakt. Erg belangrijk voor mij was dat het eiland over een zoetwaterbron beschikt. Het smalle stuk land verheft zich niet als een vulkaan uit de zee, nee het is zo plat en zanderig als de eilanden in de Zuidzee. Voor mij onvoorstelbaar: hoe zit het met dat water? Nog iets: de bron kan nooit uitdrogen, niet te geloven. De oplossing van het raadsel is 'zand'. Het zoutgehalte hier is ongeveer 6000ste. Vergelijken met de Noordzee: 35000ste. Dat betekent dat het zeewater ongeveer twintig meter het eiland binnendringt. Daardoor blijven de zoutkristallen in het zand achter en blijft zoet water over. Veel Zweedse eilanden beschikken over dit natuurlijke fenomeen. Dus zand filtert bij de juiste dikte het zout uit het zoute zeewater. Daardoor kan de bron ook nooit uitdrogen, omdat de zee over meer dan genoeg water beschikt. Nog een voor mij vreemde zaak. De wc: wat te doen met de fecaliën. De Zweedse oplossing: droogtoilet.

De fecaliën worden gemengd met turf, dan wordt het ongeveer twee jaar opgeslagen en later als bemeste grond verspreid. Zelfs het toiletpapier is dan volkomen vergaan. Het is ondenkbaar dat elk eiland een eigen riool zuiveringsinstallatie zou hebben, of gewoon de fecaliën in de zee laat spoelen. Na het toiletbezoek strooit men er met een klaar staande schop turf over heen en het toilet is klaar voor de volgende. Ik vind deze manier van omgang met de natuur erg belangrijk, want daardoor wordt ze niet verwoest. Ik ben altijd al een Scandinavië-fan geweest, maar nu word ik door de mensen hier in het noorden nog enthousiaster.

BEREN

Omstreeks de 62°N verandert de vlakke Zweedse kust in een ruwe, steele kust. Dat betekent dat de eilanden hoger worden en het water er omheen dieper. De bomengroei wordt echter spaarzamer. Voor ons misschien iets aangenamer, want dan hoeft je niet zo door het struikgewas te kruipen, als je buiten de paden wil gaan. 'Mjältön' 63°02,235'N 018°32,119'E is het hoogste eiland van Zweden. Het rijst 236 meter hoog boven de zeespiegel uit. Natuurlijk zijn wij drieën naar de top gegaan. Mijn vrouw normaal lopend, Rat's en ik hardlopend om de conditie op peil te houden. Het is een Zweeds gebruik om steeds weer een

steen op de bovenste te leggen, opdat het eiland ook de hoogste blijft en zo nog hoger wordt. Silvia heeft zich aan dit gebruik gehouden. Bij terugkeer in de lagune, waarin al veel schepen liggen, ontmoet ik twee Zweedse collega-boswachters. Natuurlijk praten we over ons vak en over het bomenbestand en de dierenwereld. Tot mijn verrassing vertelde de oudste mij, dat in 2001 hier een bruine vrouwtjesbeer met haar beide jongen was gespot. Ook elanden kun je hier ruimschoots aantreffen. Een eland te zien is één ding, maar een beer? Bij doorvragen over de situatie met de beer, blijkt dat de boswachter weliswaar 163 hectare bos beheert, hij daar dagelijks werkt, maar dat hij in zijn leven hooguit drie keer een beer gezien heeft. Wat de elanden betreft ziet het er natuurlijk veel beter uit. Met een beetje geluk zie je er elke dag een. Wij zijn alle drie blij dat we met elkaar in detail over de natuur kunnen praten. Maar plotseling valt het woord 'winst'. Uit het gesprek blijkt, dat de industrie met grote boom-rooi-machines het oude bomenbestand (van ongeveer 120 jaar oud) in gevaar brengt. Met schepen worden deze machines naar de eilanden vervoerd om daar hele percelen bos te rooien. De houtindustrie moet winst maken en daarbij wordt de controle over het evenwicht tussen de natuurlijke aangroei en de oogst verloren. Nu kan de natuur het nog bijhouden, maar het wordt steeds slechter.



Nu kan de natuur het nog bijhouden maar het wordt steeds slechter



Sylvia's ogen worden steeds groter als ze de bergen op zich af ziet komen



BEANGSTIGEND STIL

Over het weer hadden we tot nu toe niets te klagen. Maar de laatste twee weken wordt de zee door de aanhoudende noordoostenwind steeds ruiger. Tegen de wil van Silvia in begin ik aan een tocht door een nauwe eilandpassage bij windkracht 8 Beaufort. De golven zijn weliswaar slechts 2,50 – 3,50m hoog, maar heel hoekig. In deze omstandigheden van golfslag en de typische Oostzee golfrequentie wordt duidelijk of de boeg genoeg water verplaatst. Dat heb je nodig om voldoende voortstuwing over te houden, zodat de boot niet steeds diep wegduikt. Want als de boot zou duiken riskeer je breuk van de ramen door de klap op het water. Langzaam varend, met 2,5 à 3 kilometer per uur, blijkt dat ons schip met deze boeg de waterhoogte met speels gemak aan kan. Ik had dit natuurlijk wel verwacht, maar wilde weer een bevestiging. Nu komt de volgende test. Silvia klemt zich zo hard vast aan de

kussens, dat haar handen bleek worden. Want ze weet precies, wat er nu komt. Wat zou er gebeuren, als nu de motor zou uitvallen of juist op dit moment de schroef door een net wordt geblokkeerd? Dus zet ik in één klap de aandrijving in zijn vrij en schakel de motor uit. Meteen wordt het beangstigend stil. Het schip vaart nog een klein stukje rechtdoor. Maar dan, langzaam draait de vlet naar de 'dwarszee'. Silvia's ogen worden steeds groter, als ze de bergen op zich af ziet komen. Ik zeg haar af te wachten en leun achterover in mijn stuurstoel. "Geniet van het schouwspel. Want er gebeurt iets ongelooflijks." De golf komt bruisend aan en breekt een beetje, je verwacht: nu gaan de ruiten kapot. Nee, nee, helmaal mis. Met een elegante zijwaartse beweging van vijftien à twintig graden neemt onze romp zonder gekraak deze watermassa op. Silvia is verbaasd hoe stil het is in het schip.

ANKERMISÈRE

Iedereen die deze regels leest, zal denken: die Paul is gek. Ik geef het ook toe. Want alleen als je in goede en in slechte tijden door het element water bent omgeven, leer je het begrijpen en respecteren. Met zo'n schip, dat de krachten van het water zo gemakkelijk ontwijkt, loop je in deze situatie geen gevaar. De kapitein moet er met zijn gedachten helemaal bij zijn en hij moet het gedrag van het schip in zo veel mogelijk verschillende zeeomstandigheden aankunnen. Want alleen dan maak je een grotere kans om een echt noodweer te doorstaan!

De volgende dag varen wij vanaf onze ankerplaats naar Husum. Daar gaan we de haven in om water en verse proviand in te slaan. Een zeiler met een tweemaster komt ons begroeten. Hij vertelt ons zijn belevenissen van de afgelopen uren tijdens het noodweer. Zijn fokkeschoot was geknapt en bij zijn poging om dan maar op de motor te varen is de aandrijving oververhit geraakt. Hij moest dus voor anker gaan en had vijftig meter ketting en een anker van dertig kilo zwaar bij ongeveer vijftien meter diepte uitgegoid. Maar hierbij is zijn ankerlier over boord gegaan. Daardoor is de ketting tot aan het einde van de ankerlijn uit de kettingkast geschoten. Hij wilde daarom



proberen om de ketting, door langzaam vooruit te varen, weer naar binnen te brengen. Deze actie mislukte. In zijn wanhoop sprong de man aangelijnd overboord en wilde van buitenaf de ketting weer in de kluis leggen. Maar toen hij zag, hoe hoog de boeg uit het water in de lucht stak, zwom hij naar de achterkant van het schip om daar aan boord te gaan. Zijn idee om met de schootlier de ketting, die nog steeds aan het stuk touw hing, weer aan boord te krijgen had wel succes. Met een laatste krachtsinspanning legde hij de ketting vast aan dek. Na vijf uur rust brak de tien millimeter dikke ketting en het schip dreef af. De bovenste kluisrand had de ketting

doorgeschavield. Na vijftig mijl drift vond het slechts met een kaart voor zeezellers uitgeruste schip bij toeval deze haven. Ik help de man een dag om het schip weer in orde te maken. Het blijkt dat de man niets weet van een marifoon of radar en hij geen kaartenplotter heeft. Alle kaarten in dit gebied zijn op een schaal van 1: 200 000. Hij zegt zijn marifoon- en vaarbewijs te hebben en heeft jarenlange praktijkervaring, onder meer met de oversteek van de Atlantische oceaan. Mijn mening: onder deze omstandigheden kan een gemiddelde weersgesteldheid tot een noodsituatie leiden.





Heel dichtbij,
nauwelijks
schuw en
erg vertrouwd
met de
mensen
leven deze
dieren hier

EERLIJKHEID EN 'IEDERS RECHT'

Eerlijkheid wordt, hoe verder men naar het noorden komt, met hoofdletters geschreven. De deuren en ramen van de huizen staan open. De auto's worden niet afgesloten en de contact-sleutel blijft er gewoon in. Voor ons is dat onvoorstelbaar. Alleen al vanwege de jaloezie moet bij ons alles achter slot en grendel. In onze schooltijd worden wij daar al mee opgevoed. Het is treurig. Ik vertel dit om het volgende voorbeeld te verduidelijken. Liggeld in de haven: als je een kleine haven binnenloopt zoek je een plaatsje. Klaar. Geen aanmelding vooraf via marifoon bij de havenmeester. Ook hoef je niet meteen na het aanleggen naar het havenkantoor te gaan om je aan te melden en daar personalia, scheepsnaam, lengte, breedte enzovoorts op te geven. Gewoon rustig, zonder stress, niets doen. Er is namelijk nog helemaal geen havenmeester, die iets nodig heeft of iets wil weten. Er hangt een klein bord naast het sanitair. Op dit bord staat: Hartelijk welkom. Wij wensen u een aangenaam verblijf. Helemaal onderaan staat in kleine letters hoeveel het liggeld is, zo ongeveer vijf tot acht

euro. Daarbij is de service dezelfde, soms zelfs nog beter dan bij ons. In een kleine houten kist naast het bord zitten enveloppen, waarin het geld gestopt kan worden. De naam van het schip en het aantal dagen kunnen nog op de envelop geschreven worden. Klaar. Iedereen houdt zich hieraan en het is vanzelfsprekend, dat er niet gemaand of berispt hoeft te worden. Nog iets over service. Naast de gebruikelijke sanitaire voorzieningen, stroom en water, zijn er ook vaak een sauna en diverse barbecueplaatsen, waarbij natuurlijk het overdekt opgeslagen hout voor vrij gebruik ter beschikking staat. Er zijn zelfs havens met beperkte service zonder dat je liggeld hoeft te betalen. Maar iedereen is van harte welkom. 'Ieders recht' is een recht, dat het mogelijk maakt, zich vrij en onbelemmerd te kunnen bewegen. Alle parken en natuurgebieden mogen door iedereen gebruikt of betreden worden, voor zover dit met zorgvuldigheid en respect gebeurt. Ook als buitenlander heb je dit recht. Het doet echter goed, als zij de zorgvuldigheid en het respect verdubbelen, om niet door onwetendheid in een moeilijk parket te raken.

FINLAND

Zoals we allemaal weten, heb ik deze tocht 'Tour Lapland 2007' genoemd, met de gedachte dat met het schip Lapland te bereiken. Nu, dat gaat niet. Want het einde van de Botnische Golf begrenst Zweden en Finland. Ongeveer tweehonderd kilometer achter de kust naar het noorden begint Lapland. Lapland is geen zelfstandige staat en heeft ook geen exacte grenzen. Het is een gebied van grote bossen en toendra's tot aan de bergen, met aan het einde het kustgebied van de Barentszee. Lapland wordt in drie delen verdeeld: Noors, Zweeds en Fins Lapland. De Lappen, een volk dat overwegend van de rendierteelt leeft spreekt echter een eigen taal. In het Zweedse deel wilden we een auto huren, maar dat was niet mogelijk; alle auto's waren verhuurd. Wat moesten we doen? We varen naar de laatste Zweedse haven Lulea, waar we onze vijftienjarige zoon Markus aan boord namen en voeren over de grens naar Finland, naar een klein plaatsje Kemi. Hier lukt het ons om een kleine auto te krijgen. Op 4 augustus 2007 vertrekken wij vieren dus over land naar Lapland. Van Kemi naar Tornio via de arctic

circle tot Kihola. Terug via Rovaniemi naar Kemi. Een reis van zeshonderd kilometer en ongeveer zestien uur, een belevenis die zijn gelijke niet kent. Die reis is nu voorbij. Bos, bos en nog eens bos, zeshonderd kilometer lang met af en toe heel kleine openingen, verder alleen maar bos. De rijsnelheid hier in het noorden, tussen de 80 en 100 km/h, is erg aangenaam. Geen files, geen stress, veel rust en een overweldigende natuur. Rivieren en kleine meren verdelen het landschap een beetje. Het hoogtepunt zijn echter de talloze rendieren die op de wegen, in de dorpen en zelfs in de tuinen van de huizen lopen. Heel dichtbij, nauwelijks schuw en erg vertrouwd met de mensen leven deze dieren hier.



Geen files, geen stress,
veel rust en een
overweldigende natuur

Snel vang ik een vis die op het open vuur gebraden wordt



HONGER

Als we verder varen langs de Finse westkust komen we bij een eenzaam eiland aan. Bij een diepte van drie meter gaan we voor anker. Zodra we aan land gaan vinden we verscheidene kleine houten huisjes, een sauna, een houtopslagplaats, een barbecueplaats én een huis om in te overnachten. Alle gebouwen zijn rustiek gebouwd en maken een zeer stabiele indruk. Bij het doorlezen van het gastenboek blijkt waarom. Dit complex wordt hoofdzakelijk in de winter gebruikt. Het water bevriest dan tot een dikke ijslaag van ongeveer een meter en kan daardoor gemakkelijk bereiden worden door motorsleden. We besluiten deze keer onze maaltijd bij het open kampvuur te nuttigen. Aardappelen, uien, en appels als dessert worden in de rubberboot waarmee we aan land gaan geladen. Door het zagen en hakken van het hout krijgen we nog grotere honger. Onze voorraad vlees aan boord is al sinds drie weken op rantsoen. Snel vang ik een vis die op het open vuur gebraden wordt en de maaltijd completeert.

INTERESSANT

De wereldwijde opwarming van de aarde laat de polen smelten en daardoor zou de zeespiegel over de hele wereld circa 0,03 millimeter stijgen. Een ansichtkaart is ongeveer 0,5 millimeter dik. Hoe zo'n bewering in de praktijk gemeten kan worden, kan ik als eenvoudig mens niet inzien. Hoe komt het dan dat hier in het noorden de zeespiegel daalt? Veel maritieme installaties worden steeds meer naar de zee toe aangelegd. De Finse kust is erg ondiep en daardoor moeilijk te bevaren. Theoretici zeggen, dat de ijstijd het land en ook delen van Zweden samengeperst heeft en dat het nu uit elkaar drijft. Zoals een spons. Als voorbeeld werd mij het volgende verteld: als een boot op gelijke hoogte als zijn bolders aan een rots zou worden vastgemaakt, zou na een zekere tijd de bevestiging aan de rots hoger dan de bolders van het schip zitten. Voor mij is dat moeilijk te begrijpen. Want, zou de bodem inderdaad stijgen, dan zou dat ook onder de boot moeten en dus zou de verhouding van de bevestigingspunten gelijk blijven. Voor mij daalt hier de zeespiegel en dat komt



overeen met mijn waarnemingen op de zee-kaart. Rocks awash (onder water voorkomende rotsen, Red.) zijn vaak boven water zichtbaar. Ik vind dat het water zakt.

WARMTE EN MILIEU

Hoe het ook zij. De bewering dat de zeespiegel wereldwijd 0,03 millimeter per jaar stijgt is voor mij dus zeer de vraag. Ik weet niet hoe daar in andere landen over wordt gediscussieerd maar Duitsland ziet over vijftien jaar de wereld 'uit' gaan. De voortdurend stijgende temperaturen brengen de bevolking, mede door de publieke informatievoorziening, tot doemdenken en de bijbehorende paniek. Is er dan wel eens over nagedacht, waarom dat juist in Duitsland gebeurt? De oppervlakte van het land werd in de laatste jaren behoorlijk veranderd, door bijvoorbeeld ruijverkaveling, wegeaanleg, rivierloopcorrecties, mono bosbouw et cetera. Is het niet zo dat het asfalt net als ontboste gebieden de warmte reflecteert? Hoe zit het met de voertuigen zoals vrachtwagens, auto's? De motor loopt op circa tachtig graden. Waar moet de warmte naar toe? Alle thermometers hangen op zo'n twee meter hoogte, zodat ze gelezen kunnen worden. Dus is het duidelijk dat een stijgende temperatuur onvermijdbaar is, toch? Wie hier in het noorden de bebossing ziet en met de natuurverbonden bevolking spreekt, zal sterk twifelen of de

opwarming van de aarde niet alleen een nieuwe manier is om 'winst' te maken. Hoe moet je anders over de milieutoeslagen en milieu-belastingen denken? Al deze vragen zou ik graag willen beantwoorden. Daarom heb ik deze 'Tour Lapland 2007' gemaakt, om te zien hoe het er met de bossen voorstaat. Ik moet zeggen: het bos leeft. Aan het eind van dit verslag zou ik nog graag al mijn sponsors heel hartelijk willen bedanken, zonder wie zo'n verkenning van het milieu in de praktijk niet mogelijk geweest zou zijn.

NIEUWE VRAGEN

Volgend jaar staat 'Expeditie IJs 2008' op het programma. Doel daarvan is om met de meest afgelegen wetenschappelijke stations direct contact te maken. Zo hoop ik de oorspronkelijke metingen en meer informatie over het opwarmingsvraagstuk en de stijging van de zeespiegel te verkrijgen. Ook zal ik veel vragen aan de lokale bevolking stellen en mijn eigen beoordeling van de praktijk completeren. De tocht gaat langs de westkust van Noorwegen naar Spitsbergen. Indien mogelijk zullen we dat ronden en dan verder naar de poolstreek varen, westelijk naar het Groenlandse pakijs tot aan IJsland. Vandaar uit zullen we weer terug naar het uitgangspunt varen. Wat heb ik van deze tocht geleerd? Mijn oude beproefde instelling om ter plaatse

een oordeel te vormen blijft onveranderlijk overeind. Het zuinig varen met het schip, door gebruik te maken van wind en stroming, heb ik verbeterd. Geen afval onachtzaam in de natuur gooien is voor mij sinds mijn kinderjaren 'wet'. Maar nu loop ik rond en verzamel ook het afval in mijn omgeving. Dat heeft twee voordelen. Enerzijds is het afval opgeruimd en anderzijds zullen mensen minder snel op een schoon terrein afval weggooien. Want afval bij afval gooien is gemakkelijker dan de eerste te zijn die afval weggooit. Misschien zijn er lezers die deze instelling ook zullen overnemen. Dan zou mijn reis een unieke blijvende waarde hebben.

LEZINGEN

Nogmaals veel dank voor alle ondersteuning. Een extra dank wil ik graag voor alle reporters en het tv-team uitspreken. Op 25 oktober hopen wij weer in onze thuishaven Saal aan de Donau aan te komen. Daarna zullen wij in het najaar een serie lezingen in Duitsland en Nederland organiseren waarin ik onze reis-ervaringen, ondersteund door mijn eigen dia's met lezers en andere geïnteresseerden zal delen. U bent daar bij dezen vast van harte voor uitgenodigd.

Groet,
Harald Paul
Zondag 12 augustus 2007

