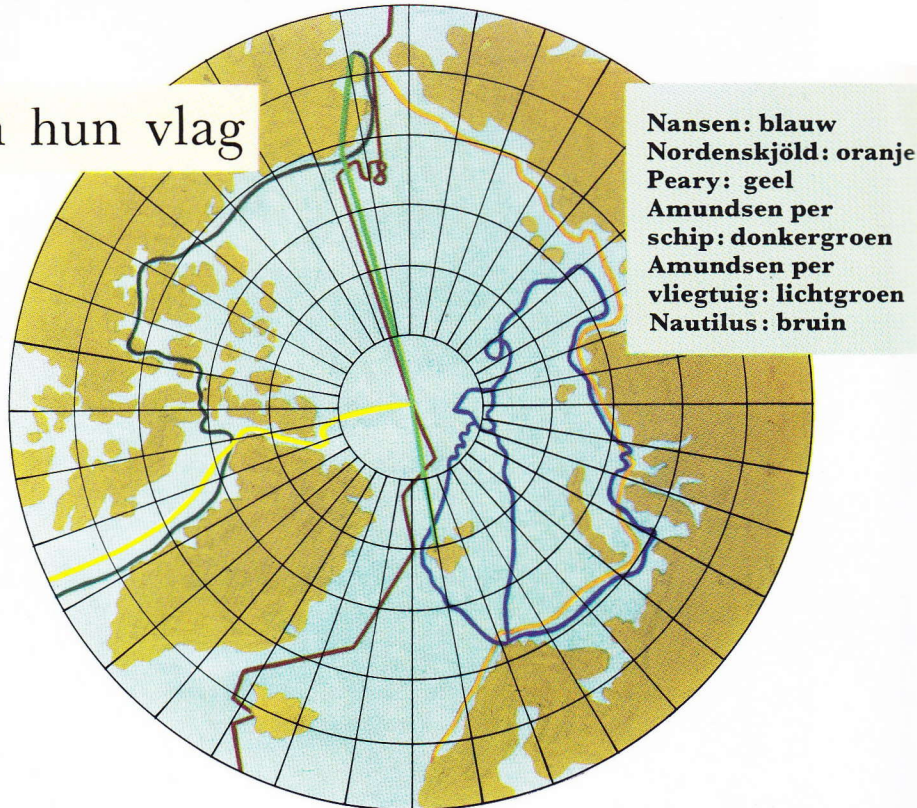


Pioniers planten hun vlag

Meer dan 200 jaar na de laatste noemenswaardige poging om de noordelijke doorvaarten tot een goed einde te brengen, deed de ontwikkeling van de wetenschap en de techniek de grote hoop op-laaian de natuur in zijn onbarmhartige aspecten te kunnen be-dwingen.

De eerste expedities kenden echter een dramatisch verloop: John Franklin, een Engels marine-officier, vertrok in 1845 naar Noord-Canada op zoek naar de noordwestelijke doorvaart. Hij kwam met zijn 140 manschappen om het leven. Van 1848 tot 1858 poogden achttien expedities te-vergeefs Franklin en zijn groep terug te vinden. De noordoostelijke door-vaart daarentegen werd zeer vlug met succes bekroond: de Noor Nordenskjöld slaagde in 1879. Hij liet zich met zijn schip "Vega" ten noordwesten van de Bering-straat invriezen en kon in juli 1879 de doorvaart triomfantelijk voort-zetten. Daarmee was het ijs in de letterlijke en de figuurlijke zin van het woord gebroken. Toch ondervond de Amerikaan De Long in 1881 op catastrofale wijze, dat de doorvaart in omgekeerde richting een vermetel waagstuk was: hij zelf en een groot aantal



Nansen: blauw
Nordenskjöld: oranje
Peary: geel
Amundsen per schip: donkergroen
Amundsen per vliegtuig: lichtgroen
Nautilus: bruin

van zijn manschappen schoten er het leven bij in. Wat de noord-westelijke doorvaart betreft, moe-ten wij wachten tot in 1906, voor-aleer een poging met succes werd bekroond: de Noor Roald Amund-sen vertrok in juni 1903 met de "Gjøa", een omgebouwde haring-kotter, en overwinterde niet min-der dan driemaal. In 1906 ten slotte kon hij langs de Bering-straat de Grote Oceaan bereiken. Amundsen is de eerste en de enige die de noordwestelijke doorvaart met eigen schip volledig heeft kun-nen realiseren! Het duurde boven-dien tot in 1944 vooraleer de

Canadees Larsen de doorvaart zonder overwintering in 86 dagen voltrok. Je mag daarbij niet uit het oog verliezen, dat Larsen over heel wat meer moderne hulpmid-delen beschikte.

Tot in het midden van de 19e eeuw gebruikte men gewone zeil-schepen, die praktisch niet tegen de drukkracht van het ijs bestand waren; de geringe snelheid van de schepen maakte de overwinte-ringen onvermijdelijk; de be-voorrading van de manschap-pen was zeer gebrekkig: weinig afwisseling in de voeding en ge-bruik van zouthoudend water



Peary op weg naar de noordpool

waren de oorzaak dat vele zeelieden aan scheurbuik stierven.

Op het einde van de 19e en in het begin van de 20e eeuw kwam er echter grote verandering in de organisatie van de pooltochten. Eerst en vooral kregen de expedities een meer wetenschappelijk karakter, waarbij men in de eerste plaats poogde de noordpool zelf te bereiken. Later had men meer de studie van de weerkunde, de geologie en de volkenkunde op het oog. De Noor Amundsen was in dit opzicht een echt wetenschappelijk pionier: tijdens zijn 19 maanden lange overwintering op King Williamland deed hij belangrijke onderzoeken in verband met de magnetische noordpool. Wellicht vraag je je hier af of er dan verschillende noordpolen bestaan? Inderdaad. De aardrijkskundige polen liggen op het snijpunt van de ingebeelde aardas met het aardoppervlak. Weet echter dat de blauwe spits van een kompasnaald, een magneet dus, ongeveer het magnetische noorden en niet het aardrijkskundige noorden aanduidt.

Daarbij komt nog dat de polen voortdurend in beweging zijn, zodat men zelfs niet van een magnetisch poolpunt mag spreken, maar van een magnetische zone, waarbinnen de magnetische pool om een centrale plaats altijd heen en weer schommelt.

Tot in de 19e eeuw meende men bovendien, dat de noordpool achter de arctische ijsmassa's in een open zee moest liggen. Men trachtte dus logischerwijze per schip naar het noorden door te dringen. Al deze ondernemingen liepen nabij de 83e graad noorderbreedte in het pakij's vast. Engelse en Amerikaanse pogingen ondergingen tussen 1827 en 1895 hetzelfde lot. In 1895 bracht de Noor Nansen het poolonderzoek met grote schreden vooruit: hij slaagde erin tot op 86° N.B. door te dringen. De noodlottige tocht van De Long met de "Jeanette"

Avonturiers en kooplui zochten gedurende eeuwen tevergeefs naar een kortere weg om het Verre Oosten te bereiken. Het noordpoolijs bleef onvermurwbaar. Pas op het einde van de 19e en in het begin van de 20e eeuw slaagden pioniers erin de noordoostelijke en noordwestelijke doorvaarten te forceren, dank zij vooral de wetenschappelijke en technische vooruitgang. Thans is een vliegtocht over de noordpool dagelijkse kost.

had hem hierbij geholpen. Het schip raakte immers in het pakij's vast, dwaalde af en werd door het ijs verbrijzeld. De manschappen trachtten in noordelijke richting voort te schrijden, maar stelden na uren lange tochten vast, dat zij nog geen honderd meter waren vooruitgekomen. Het ijs was in beweging en dreef naar het zuiden af!...

Nansen dacht nu op een gemakkelijke manier tot bij de noordpool te geraken. Hij liet zijn "Fram" opzettelijk invriezen, maar... bereikte nooit het gedroomde doel. Hij had bijna drie jaar nodig voor de tocht tussen de Noordsiberische Eilanden en Scandinavië! Pas op 6 april 1909 plantte Peary de Amerikaanse vlag op de noordpool.

Ten slotte heeft de moderne techniek het poolonderzoek op revolutionaire wijze beïnvloed. De radio bleek een eerste kostbare aanwinst: men kon op verre afstand met de bewoonde wereld praten en bracht naast wetenschappelijke, ook morele steun. Ijsbrekers openden moeilijke doorgangen voor de schepen en uiteindelijk deed het vliegtuig wat men nooit had durven hopen: Peary had in 1909 één jaar nodig; in 1926 vloog Byrd heen en weer van Spitsbergen naar de noordpool in... 16 uur! In 1962 is een tocht over de noordpool een toeristische attractie...



**modern
onderzoek
van de
ijslaag**