

GEVANGEN IN HET POOLIJIS

Guy Didelez & Caryl Strzelecki

GEVANGEN IN HET POOLUS

DE ONTDEKKINGSREIS VAN ADRIEN DE GERLACHE

P E L C K M A N S



I. DE AFVAART



***‘Wie de zee oversteekt,
verandert van hemel maar niet van ziel.’***

Het vertrek

Het was 16 augustus 1897: een stralende zomerdag. Langs de oevers van de Schelde en op de kade van Antwerpen stonden meer dan twintigduizend feestelijk uitgedoste mensen tegen elkaar gedrukt. Ze hoopten een blik te werpen op de *Belgica*, een prachtige driemaster, op weg naar een groots avontuur.

De *Belgica* was maar liefst 34 meter lang, een omgebouwde walvisvaarder¹ die met kolen gestookt werd. De driemaster zou naar het op dat moment volstrekt onbekende Antarctica varen, met een bemanning van stoere, vaak onervaren zeemannen die uit waren op avontuur en eer. Naast hen waren ook wetenschappers aan boord. Zij hoopten om het zuidelijkste gebied op aarde – een gebied dat groter was dan Noord-Amerika – in kaart te brengen. Niemand wist wat zich bevond achter de kuststroken die ontdekkingsreizigers en onverschrokken walvisvaarders al hadden beschreven. Was er alleen maar open water? Vond men er een oceaan van ijs? Of was het – zoals sommigen beweerden – een massief continent, het laatste grote onbekende gebied op aarde?

¹ Walvisvaarders zijn grote en robuuste schepen met een stevige romp om ijzige wateren vlot te trotseren. Ze werden gebruikt om walvissen te achtervolgen, en waren specifiek ontworpen om wendbaar en snel te zijn. En tot slot bezaten ze grote tanks of koelruimtes om walvisproducten op te slaan – ruimte die door de bemanning van de *Belgica* handig werd gebruikt om drinkwater mee te nemen.

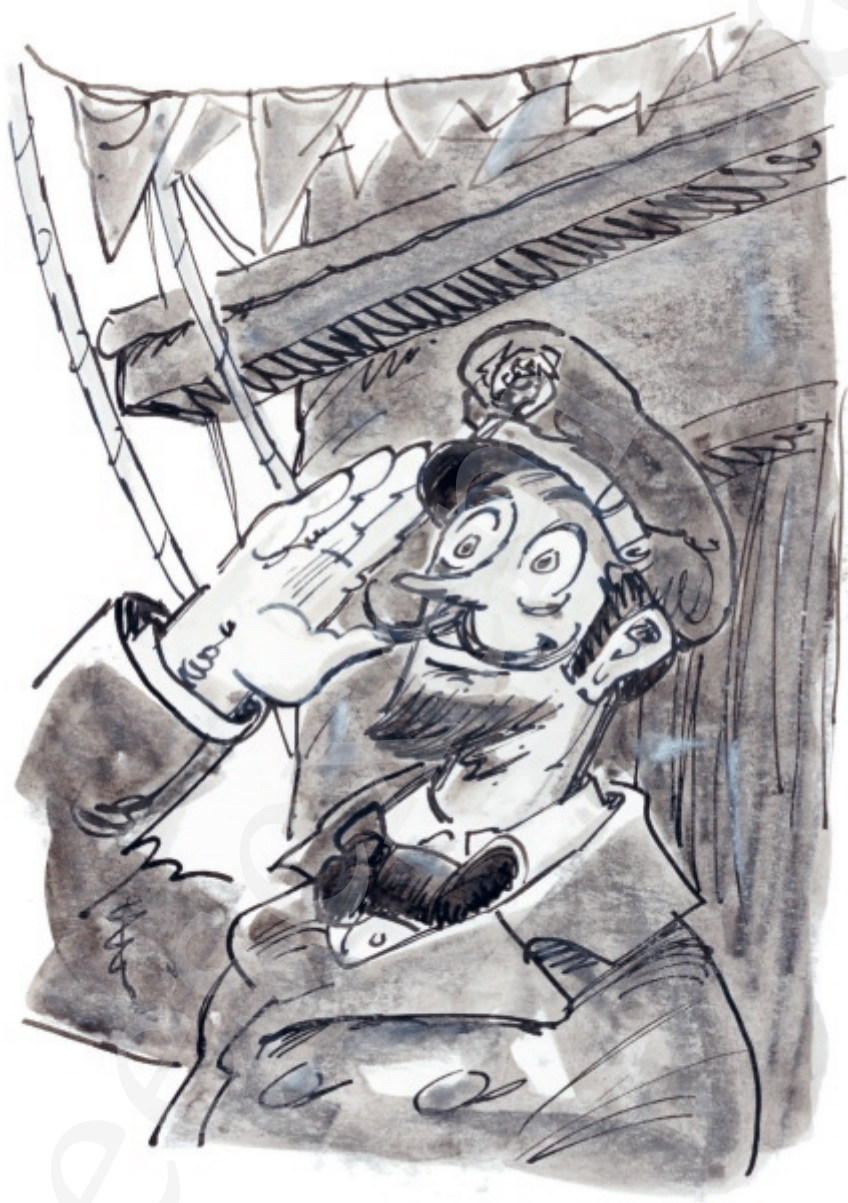
De sfeer onder de toeschouwers was uitbundig. Op de kades wapperden Belgische vlaggen, aan beide oevers bulderden kanonnen, de menigte juichte oorverdovend en voorbijvarende schepen bliezen onophoudelijk op hun misthoorns... Alsof dat alles nog niet genoeg was, was ook een ponton, een drijvend platform, op het water gelaten waarop een militair fanfarekorps de Brabançonne speelde, het volkslied van het kleine België, dat zich nauwelijks 67 jaar eerder had afgescheurd van Nederland.

Het leek wel alsof er een golf van nationale trots door de massa golfde en alsof zowat elke toeschouwer zich voorbestemd voelde om te genieten van wat ongetwijfeld de laatste grote ontdekking op aarde zou worden...



Adrien de Gerlache

Op de brug van het schip stond een man gretig de enthousiaste menigte in zich op te nemen. Die ochtend had hij nog wat extra vet in zijn krullende snor gesmeerd. Hij luisterde naar de naam Adrien de Gerlache en was de commandant en leider van de expeditie. Met een voorvader die zelfs even premier geweest was, en een vader die als officier in het Belgische leger decoraties had verdiend, behoorde hij tot een bekende adellijke familie.



Adriens vader was er niet gelukkig mee dat zijn zoon droomde van een carrière op het water. Hij had de jongen toch niet opgevoed om hele dagen scheepsbesluit te eten, in masten te klimmen of toiletten te poetsen? Maar Adrien zou zeevaarder worden. Hij was nu eenmaal geboren met een eindeloos verlangen naar de einder. Dat bleek al toen hij nog een kind was...

Leopold II

Tijdens een overvaart naar Dover ontmoette De Gerlache in 1890 Leopold II, een indrukwekkende en heerszuchtige man met een karakteristieke baard. Vijf jaar eerder had de koning met list en bedrog Congo in handen gekregen. Hij beschouwde het als zijn wat groot uitgevallen achtertuin en probeerde voor eigen gewin alles uit de grond te halen wat erin zat. Beide mannen raakten met elkaar in gesprek, en een poosje later kreeg De Gerlache de vraag om de koning te helpen om de Congolese rivieren in kaart te brengen. Adrien weigerde beleefd maar beslist. Hij had toen al het plan om naar de Zuidpool te varen.

Het was een weigering die hem heel zuur opbrak. Hoe hij later bij de koning ook zou proberen om steun te krijgen voor zijn grote expeditie, steeds opnieuw zou Leopold II even beleefd en beslist alle financiële hulp weigeren. De ontdekkingsreiziger zou op een andere manier aan geld voor zijn peperdure expeditie moeten zien te komen.

De weldoenster Léonie Osterrieth

Gelukkig kende zijn familie vele belangrijke mensen, zoals Léonie Osterrieth. Zij was een 54-jarige kunstverzamelaar met een dik pak centen en nog meer contacten. Ze hoorde de jonge, gedreven Adrien graag vertellen over zijn wilde plannen en grote dromen en besloot hem te helpen. Om geld in te zamelen hield zij een gemaskerd bal in het Antwerpse Stadspark, organiseerde ze militaire parades, wielervedstrijden, ballonvaarten, vuurwerk... Al die activiteiten leverden haar de bijnaam 'Mère Antarctique' op. Als je die naam hoorde, kon je hem op twee manieren vertalen: 'Antarctische Zee' (Mer) of Moeder (Mère) Antarctica. Toch zou Adrien haar nooit op die manier aanspreken, hij had het altijd heel respectvol over 'Maman O': 'Moeder O'.



Ook zij was op de triomfantelijke uitvaart aanwezig, aangezien zonder haar financiële steun de Belgica vast nooit naar de Zuidpool was vertrokken.



Afscheid

Adrien moest bij het vertrek van de *Belgica* ook afscheid nemen van zijn beide ouders. Alsof die merkwaardige verzameling ruige zeebonken, onbehouwen avonturiers en bebrilde wetenschappers allemaal vrienden van hem waren, omarmde zijn vader hen stuk voor stuk. Hij was zo emotioneel dat hij ze zelfs zijn 'kinderen' noemde. Adriens moeder bleef haar zoon vastklemmen en huilde ontoestootbaar. Ongetwijfeld vreesde ze dat ze hem nooit meer levend terug zou zien.

Gelukkig stak Georges Lecoq, de kleine maar altijd even kordate kapitein van het schip die nauwelijks 28 was, haar meteen een hart onder de riem. Hij beloofde zich over haar zoon te ontfermen. 'En ik ben iemand die altijd mijn beloften nakomt!' voegde hij er vol overtuiging aan toe.

Onder zijn leiding brulde de voltallige en veeltalige bemanning in goed, gebrekkig of onverstaanbaar Frans '*Longue vie à Madame De Gerlache!*' ('Lang leve Mevrouw De Gerlache'), waarna alle genodigden het schip verlieten en op een zeilboot stapten die hen weer naar Antwerpen bracht.



Adrien staarde een hele tijd bewegingloos naar de zeilboot, die langzaam kleiner en kleiner werd. Dan deed hij iets wat niemand verwacht had. Met de soepelheid van een jonge aap klom hij zonder een woord te zeggen de touwen en kabels in die de mast overeind hielden. In tien, misschien vijftien seconden had hij het kraaiennest bereikt, een ton die als uitkijkplaats aan de hoogste mast was opgehangen. Hij sprong erin, rukte zijn leren pet met daarop het woord *BELGICA* gedrukt van zijn hoofd, brulde '*Vive la Belgique!*' en zwaaide het zeilschip na tot het achter een bocht in de Schelde verdwenen was.



Toniet

Het leek erop dat de *Belgica* nu echt vertrokken was. Hun immense tocht zou volgens de planning een kleine twee jaar duren en meer dan 32.000 kilometer lang zijn. Maar slechts een paar kilometer verder, bij de kade in Liefkenshoek, stopte het schip om 500 kilogram toniet in te laden, een springstof die krachtiger was dan dynamiet. Was de commandant misschien van plan om zijn schip met de voltallige bemanning erbij op te blazen als de honger te groot, de kou te bitter of de ontberingen te onmenselijk werden?

Helemaal niet. Maar De Gerlache hield met alles rekening. Misschien stuitte hij op grote ijsschotsen die de doorvaart belemmerden? Misschien liep het schip vast op een rif dat nooit in kaart gebracht was? Of misschien kwam het vast te zitten in het ijs dat door de bijtende koude alsmaar verder oprukte? Dan zou het schip voor altijd gevangenzitten totdat de bemanning – ondanks alle meegebrachte voorraden – een vreselijke hongerdood zou sterven. Of werd het verbrijzeld door de alsmaar toenemende druk van het ijs? Om dat te vermijden zou een halve ton toniet niet alleen voor een prachtig vuurwerk in de gitzwarte poolnacht zorgen, maar ook een middel vormen om uit de greep van het ijs te kunnen ontsnappen.

Machineschade

Toen de *Belgica* een poosje later de haven van Vlissingen uitvoer en de open zee bereikte, lieten de bemanningsleden de stoommachine op volle kracht branden. Ze gingen daarbij echter zo hevig te werk dat de condensor kapotging. Die moest ervoor zorgen dat het gas weer overging in vloeistof. Niemand slaagde erin het probleem te herstellen. Er waren immers geen bekwame mecaniciens aan boord. De reis was uit geldgebrek meermaals uitgesteld, waardoor veel goede werkkrachten hadden afgehaakt. Toen het budget dan eindelijk rond was, moest De Gerlache zowat elke kandidaat aannemen. Ook mensen die eigenlijk helemaal niet voldeden...