

De *Belgica* in het Noordpoolgebied

Kjell-G.Kjær

Torbeinsund, 9136 Vannareid, Norway (kklaer@online.no)

(Ontvangen januari 2004).

KORTE INHOUD. De *Belgica*, waarmee Adrien de Gerlache als eerste in Antarctica overwinterde, was oorspronkelijk een walvisvaarder (*), *Patria* genoemd, gebouwd in Noorwegen in 1884. Zij werd ontworpen en gebouwd door Johan Chr. Jakobsen, bekend voor het ontwerpen van poolschepen. De *Patria* werd verkocht aan Adrien de Gerlache en herdoopt tot *Belgica* in 1896. In 1896-97 werd ze opgetuigd en uitgerust in Sandefjord, Noorwegen, voor een expeditie naar Antarctica. Nansen en Amundsen ontmoetten elkaar voor de eerste maal aan boord van de *Belgica*. In het najaar van 1899 keerde de *Belgica* naar Antwerpen terug na een expeditie naar Antarctica van meer dan twee jaar. Van 1901 tot 1904 deed de *Belgica* terug dienst als walvisvaarder en deed daarbij ook nog een reis naar noordoost Groenland om voorraden aan te leggen voor de Baldwin - Ziegler Poolexpeditie. In 1905 charterde de Hertog van Orleans haar om de kust van noordoost Groenland te verkennen, waarna hij het schip kocht. In 1907 en 1909 ging de *Belgica* op expeditie naar het noordpoolgebied, geleid door de Hertog van Orléans en met de Gerlache als kapitein. In 1916 werd het schip verkocht aan "Det Norske Kulsyndikat" en herdoopt tot *Isfjord*. Zij werd een vrachtschip voor steenkoolvervoer tussen Longyearbyen en de havens van noordelijk Noorwegen. In 1918 werd ze verkocht en haar nieuwe eigenaar vormde haar om tot een drijvende raffinaderij voor leverolie van kabeljauw en een visverwerkend bedrijf. In 1940 werd het schip opgeëist door het Britse leger en ingezet als een drijvend munitiedepot. Op 19 mei 1940 zonk de *Belgica* tijdens een Duitse luchtaanval. Het wrak werd herontdekt in 1990.

(*) Om de Nederlandse vertaling niet te zwaar te maken, werd het Engels woord " Bottle-nose-whaler " vertaald als " walvisvaarder ", zowel in de betekenis van schip als van bemanningslid. De vertaling van " bottle-nose whale " is " butskop " en is in feite een soort dolfijn met de wetenschappelijke benaming: Hyperoodon ampullatus

Inhoud:

Inleiding	1
De walvisvaarder <i>Patria</i>	2
Opgetuigd en herdoopt van een Antarctica-expeditie	2
Terug een schip voor de noordpool	4
Robbenjacht en wetenschap	5
Herdoopt tot <i>Isfjord</i>	8
Een drijvende visverkoper	10
Munitiedepot, lente 1940	10
Dankwoord	11
Bibliografie	11

Inleiding

De *Belgica* was het eerste schip dat in Antarctica overwinterde. Zowel de reis als de overwintering zijn wel bekend. Deze publicatie behandelt de activiteiten van hetzelfde schip in het noordpoolgebied . De *Belgica* (oorspronkelijk de *Patria*, later *Isfjord* en dan terug

Belgica genoemd) voer meer dan 50 jaar in de noordelijke ijszeeën en maakte verschillende perioden van de maritieme poolgeschiedenis mee : de bloei en het verval van de industrie van de walvisvangst, de poolexploratie en -expedities, transport van steenkool en proviand tussen Spitsbergen en het noorden van Noorwegen tijdens de Eerste Wereldoorlog en de visverwerking bij de kabeljauwvangst op de Lofoten.

De walvisvaarder *Patria*

De *Patria* werd gebouwd in 1884 in Svelvik, niet ver van Oslo. Zij werd ontworpen en gebouwd door Johan Chr. Jakobsen, een bekende ontwerper van poolschepen. Hieronder worden de volgende schepen gerekend. De *Hekla* (herdoopt tot *Scotia* door W.S. Bruce); de *Balenea* (vroeger de *Mjolmer*), een bekend Dundee walvisvaarder en exploratieschip; de *Antarctic* (vroeger de *Cape Nor*); het zusterschip van deze laatste, de *Diana* die een ander bekende Dundee walvisvaarder en exploratieschip was. Later leidde Jakobsen de bouw van de *Godthaab* en de *Polaris*, de eerste een KGH -schip (Royal Greenland Trade Company) die 60 jaar in het noordpoolgebied voer, de tweede werd beroemd als de *Endurance* van Shackleton.

De afmetingen van de *Patria* zijn als volgt: 118 x 25 x 13,5 voet. Zij bestaat uit dennenhout en pitchpine met eiken ribben. De voor- en achterstevan werden beschermd met planken uit greenheart - hout van vier duim dik - terwijl een eikenbekleding de romp midscheeps beschermde. De achterstevan was vijf voet dik. De boeg werd stevig versterkt met ijzeren platen zowel boven als onder de waterlijn. De gebogen vorm van de boeg onder de waterlijn liet toe om op het ijs te glijden en dit zo te breken door haar gewicht en beweging. Een plaat uit gietijzer, juist onder het kluihout, versierde de boeg.

De *Patria* was een driemaster en als bark opgetuigd (Fig. 1). Ze woog 263 ton en was uitgerust met een 35 pk -stoommachine. Ze werd gebouwd voor de walvisvangst en vier walvisjagers hingen aan de davits. De *Patria* werd beheerd door H.Heitmann en Zoon, Christiania (nu Oslo), maar ze stond onder contract met "Aktieselskabet Patria" uit Christiania, een handelsmaatschappij die geld belegd had in de walvisvangst, die toen een hoge vlucht nam in Noorwegen. In 1883 had een pas te water gelaten walvisvaarder, de *Eskimo*, 33 walvissen gevangen. Het volgende jaar vingen acht walvisvaarders 800 walvissen. Noorse walvisvaarders en scheepseigenaars zagen de mogelijkheden in van de walvisvangst en meerdere robbenjagers werden daarvoor uitgerust. Daarbij werden meerdere nieuwe walvisvaarders te water gelaten tijdens de volgende jaren. In 1885, wanneer de *Patria* onder het bevel van E. Olsen, haar eerste reis deed naar de walvisgronden, voeren ook 22 schepen naar deze visgronden vanuit havens in zuidelijk Noorwegen. Het volgende jaar werd M.S.Pedersen gezagvoerder op de *Patria*, zonder veel succes. In 1896, wanneer de walvisvangst in Noorwegen haar toppunt bereikte met een vangst van 2864 exemplaren door 61 walvisvaarders (Risting 1922), werd de "Aktieselskabet Patria" ontbonden, maar Pedersen had het recht van verkoop wanneer het schip te koop gesteld werd.

Opgetuigd en nieuwe naam voor een antarctische expeditie

In 1885 voer Adrien de Gerlache met de Noorse robbenjager *Castor* naar Jan Mayen en Groenland. Zijn bedoeling was de *Castor* te kopen, met de opbrengst van de robbenjacht, voor een expeditie naar Antarctica. Een jaar voordien kwam de *Castor* terug van een andere expeditie, geleid door Kapitein C.A.Larsen. Hierbij waren ook de *Jason* en *Hertha* betrokken om de mogelijkheid van de walvisvangst in het zuidpoolgebied te onderzoeken.

In 1896 werd de *Castor* echter verkocht aan KGH (Den Kongelige Grønlandske Handel), die een vervanging zocht voor de *Hvidebjorn*, die vergaan was. De Gerlache vernam dat de *Patria* te koop was en begon te onderhandelen met de eigenaar, Kapitein Pedersen. Hij slaagde erin het schip te kopen voor NOK 50.000 (7.000 francs). (NOK 50.000 in 1895 = NOK 3.042.105 in 2006 = 380.263 euro in 2006; NOK = Noorse Kroon). Ondertussen stelde Chr. Christensen voor het schip op zijn scheepswerf in Sandefjord op te tuigen en uit te rusten voor een expeditie. Hij had ook de twee zuidpoolexpedities van Larsen gefinancierd. De *Patria* kwam op 4 juni 1896 in Sandefjord aan en werd begroet door de salvo's van de batterij van Christensen zelf. De volgende dag werd de Belgische vlag gehesen, de kanonnen kwamen terug in actie en het schip kreeg de naam van *Belgica* mee.

Het contract tussen de scheepswerf en de Gerlache bepaalde dat het herstel moest af zijn tegen 1 mei 1897. Johan Chr. Jakobsen, die het vaartuig ontworpen en gebouwd had, werd ingehuurd door de werf en verhuisde naar Sandefjord om de heropbouw en herstellingen te leiden (Bogen 1948). Roald Amundsen monsterte aan als tweede in bevel. Hij was volledig onbekend, maar was aanbevolen door de vertegenwoordiger van de Gerlache in Noorwegen, Johan Bryde, die gedurende meerdere jaren de manager werd van de *Belgica* na haar terugkeer uit Antarctica.

In 1897, vond een opeenvolging van toevallige ontmoetingen plaats aan boord van de *Belgica*, die een belangrijke invloed hadden op de exploratie van de poolgebieden. In mei voer de *Ino* (herdoopt tot *Laura*) binnen om aangepast te worden voor een expeditie van Henry J. Pearson naar het Russische noordpoolgebied. De tweede in bevel op de *Ino* was Helmer Hansen. Hansen wilde de *Belgica* bezoeken maar de Gerlache had een verbodsteken geplaatst: "Geen toegang". Hansen negeerde het teken, sprong op dek en vroeg naar de tweede in bevel, waarop een lachende Amundsen hem de hand drukte. Later werden de twee mannen goede vrienden. In 1903-06 voer Hansen met de *Gjøa* van Amundsen door de Noordwestelijke Doorvaart, in 1911 was hij een lid van Amundsen's zuidpoolploeg en werd vervolgens gezagvoerder op de *Maud* van Amundsen. Jaren later schreef hij een boek over zijn 18 jaar samen met Amundsen (Hansen 1941).

De Gerlache leerde Lars Christensen kennen, de 14-jarige zoon van de eigenaar van de scheepswerf. Met de ervaring van de Gerlache met de *Belgica*, bouwden ze samen het schip *Polaris*, die te water gelaten werd op 17 december 1912. Zij was goed uitgerust en ontworpen ten behoeve van zeer rijke lui voor exotische jachtexpedities in het noorden. Zij werd getekend door Ole A. Larsen, een goede vriend van Lars Christensen. Johan Chr. Jakobsen, de ontwerper van de *Belgica*, leidde de bouw. De Gerlache was niet in de mogelijkheid zijn helft van het bedrag te betalen, waardoor Christensen het vaartuig aan Ernest Shackleton verkocht, die haar de naam *Endurance* gaf (Bogen 1955).

In juni kwamen Fridtjof Nansen, zijn vrouw en dochter, naar Sandefjord met hun jacht de *Veslemøy* om de Gerlache en de *Belgica* te bezoeken. Negen maanden eerder kwam Nansen terug van zijn reis met de *Fram* (1893-96), waarmee hij een nationale held geworden was in Noorwegen. Nansen en Amundsen ontmoetten elkaar voor de eerste maal op het dek van de *Belgica* (Winsmes 1942).

In 1897 werd de eigendom van de *Belgica* overgedragen aan een groep investeerders: de NV SS Belgica. Het opknappen en heroptuigen voor een antarctische expeditie werd uitgesteld, maar midden juni was ze klaar om te vertrekken. Wit geschilderd, met een gele schouw, leek ze op een jacht. Ze was uitgerust met een nieuwe stoomketel en een schroef die

boven de waterlijn kon getrokken worden indien de ijsgang dit vereiste. Zo kon ook vrij gezeild worden of de schroef vervangen worden bij averij. Een laboratorium 15 voet lang en 12 voet breed, werd achter de hoofdmast geplaatst. De bescherming uit greenheart en eik werd vervangen en vernieuwd (Det Norske Veritas 1917). Deze hernieuwing kostte de N.V. NOK 40.000 (60.000 francs).

Het vertrek werd gepland voor 24 juni 1897. Honderden mensen stroomden op de kade samen, waarbij ook een koor. Vuurwerk werd aan beide kanten van de haven ontstoken, maar de *Belgica* vertrok niet omwille van de mist. 's Anderendaags vertrok ze rustig vroeg in de morgen (Bogen 1955) met acht bemanningsleden, richting Antwerpen, vanwaar haar welbekende reis en overwintering in Antarctica begon. Twee jaar en twee maanden later, in het najaar van 1899, werd ze geestdriftig onthaald bij haar terugkeer.

Terug een schip voor de Noordpool.

Tussen 1901 en 1904 keerde de *Belgica* terug op robben -en walvisvangst (Isachsen and Isachsen 1932). Tijdens die periode was Christian Halvorsen de gezagvoerder met een Noorse bemanning, maar onder Belgische vlag (Carl Saether's Arkiv). Haar ligplaats was Sandefjord en ze werd beheerd door Johan Bryde, de agent van de Gerlache in Noorwegen.

In 1901 werd de *Belgica* gecharterd door de Baldwin Ziegler Poolexpeditie, die geleid werd door Evelyn Baldwin en gefinancierd door de welstellende Amerikaan William Ziegler. In de zomer van 1901 beschikte de expeditie over drie poolschepen: *America* (Kapitein Johnson), *Frithjof* (Kapitein Kjeldsen) en *Belgica* (Kapitein Halvorsen).

De *America* en de *Frithjof* voeren naar Franz Josef Land met de leden van de expeditie, honden, paarden, uitrusting en voorraden. De *Belgica* echter voer naar Bass Rock, noordoost Groenland, waar de bemanning twee huizen bouwde en voorraadplaatsen aanlegde voor de noordpoolexpeditie die deze voorraad kon aanspreken op de terugweg. In feite werden de voorraadplaatsen nooit door de expeditie gebruikt maar waren voor vele jaren een steun voor ontdekkers, trappers en robbenjagers.

Wanneer de *Belgica* in 1901 terug op walvisvangst trok, was deze bedrijvigheid reeds in verval. Het aantal schepen was bijna gelijk gebleven, maar de vangsten waren klein. Op 4 maart 1902 voer de *Belgica* weg uit Sandefjord en kwam twee weken later in het ijs terecht op 73°30'N, 1°40'W. De robbenjacht in het "Western Ice" was slecht en op 19 mei voer ze naar zuidelijk Groenland, waar voor de eerste maal op walvissen gejaagd werd (Risting 1922). In 1903 vertrok een vloot van 59 walvisvaarders uit de Noorse havens. Zij keerden terug met een gemiddelde vangst van 28 walvissen. De *Belgica* ving 30 walvissen en 1570 zeehonden. De prijs voor spermaceti - olie uit het Noorden was goed zodat de reis winstgevend was. Het volgend jaar daalde de prijs echter en de meeste walvisvaarders leden zware verliezen (Risting 1922). De vangsten waren slecht wat eveneens te wijten was aan de stormen en mist in mei en juni. De *Belgica* behaalde een beter resultaat dan de meeste, en op 27 juli keerde ze terug uit Groenland met 24 butskoppen, 1 blauwe walvis, 3725 robben en 1 poolbeer (Hjort and Knipowitch 1907). Toch werd ze uit de vaart genomen, zowel voor de walvis- als voor de robbenvangst.

Robbenjacht en wetenschap

In 1905 charterde Louis-Philippe-Robert, Hertog van Orléans, de *Belgica* voor een expeditie tijdens de zomer naar Spitsbergen en noordoost Groenland. In 1896, en eveneens in 1904, had hij Spitsbergen bezocht met zijn jacht *Maroussia*, terwijl hij hoofdzakelijk op rendieren jaagde (Holland 1994: 450). Op deze reizen had hij Noorse gezagsvoerders voor de robbenjacht, maar in 1905 keerde de Gerlache terug als gezagsvoerder. F.L. Andreassen (eerste stuurman van de *Antarctic* bij de antarctische expeditie van Otto Nordenskjöld) monsterte aan als eerste stuurman bij een bemanning van 12 Noren. De Hertog van Orléans was leider van de expeditie en luitenant Bergendahl van de Zweedse zeemacht was zijn plaatsvervanger. In 1903 was Bergendahl een lid van de expeditie van de Zweedse zeemacht die Nordenskjöld afloste (Lewander 2003). Louis Michotte, de kok van de *Belgica* -expeditie, was de butler van de Hertog sinds zijn terugkeer van Antarctica en was purser van de expeditie in 1905 (Andreassen 1905). Ook reisden nog een Franse doctor en een kunstenaar mee.

De *Belgica* verliet Sandefjord op 6 mei en drie dagen later ging ze voor anker in Bergen, waar Einar Koefoed, een Noorse mariene bioloog van het Zoologisch Museum van Bergen, aan boord kwam. Voorraad en wetenschappelijke uitrusting van Koefoed werden ingescheept (netten, bodemschrappers, flessen voor waterstalen, Lucas- peilers, draden, enz.). "Ze werd geschilderd voor de derde maal van de waterlijn tot de masttop" (Andreassen 1905). De *Belgica* voer noordwaarts langs de kust tot de avond van 29 mei, waar ze aanlegde in Tromsø. De *Terra Nova* (die zou dienen als schip voor de laatste expeditie van Robert Falcon Scott) lag daar tegelijk voor anker. Andreassen (1905) schreef: "Ze is onderweg naar Franz Josef Land om te onderzoeken of de Poolexpeditie van Ziegler teruggekeerd was". In de haven lag nog een ander poolschip onder Russische vlag, de *Geysir*, later beroemd als de *Sv. Foca*.

Op 3 juni verliet de *Belgica* Tromsø. Na vier dagen was Bereneiland in zicht (Fig 2). De hertog wilde enkele dagen stoppen in Bellsund waar enkele Noorse walvisvaarders en de drijvende raffinaderij *Admiralen* aan het werk waren, maar de fjord was door het ijs afgesloten en de *Belgica* vervolgde zijn weg naar het noorden.

Op 14 juni meerde de *Belgica* aan in Smeerenburgfjorden omwille van een hevige storm die twee dagen duurde. Op de derde dag werd een roeiboot met twee man opgemerkt. Het was kapitein Jonas van de robbenjager *Svanen* uit Hammerfest, die schipbreuk geleden had tijdens de storm, waarbij beide ankerkettingen losgerukt werden en de robbenjager naar de wal gedreven werd. De hertog en de leden van de expeditie bezochten het wrak en besloten dat kapitein Jonas zou aangemonsterd worden op de *Belgica* als ijsloods om het schip naar de beste visgronden te brengen, terwijl de rest van achtkoppige bemanning bij het wrak zouden blijven tot de *Belgica* twee weken later zou terugkeren. Ondertussen voer de *Belgica* op een breedtegraad van 79°55'N van 10° tot 16°E, terwijl Koefoed en de Gerlache een wetenschappelijk programma uitvoerden door stalen van de zeebodem te nemen met sleepnet en schrappers. Op 29 juni kwamen ze terug naar het wrak van de *Svanen*. Haar bemanning, vaten met huiden, vachten van walvissen en drie walvisjagers werden aan boord gehesen.

De *Belgica* voer dan naar 't zuiden langsheen de westkust van Spitsbergen naar Grønfjorden, waar de hertog hoopte een robbenjager of een toeristenschip te ontmoeten die de bemanning van de *Svanen* naar Hammerfest zou kunnen brengen. Op 5 juli ontmoetten ze de walvisjager *Hvidfisken* uit Tromsø, die op punt stond naar huis te vertrekken. Kapitein Ingvald Svendsen - die later ijsloods zou worden op de *Belgica* - wilde de bemanning naar Hammerfest brengen voor een bedrag van NOK200.

Op 7 juli verliet de *Belgica* het gebied rond noordwestelijk Spitsbergen voor noordoostelijk Groenland, terwijl Koefoed en de Gerlache hun wetenschappelijk programma helemaal afwerkten. Dieptemetingen werden om het halfuur genomen. Kapitein Jonas van de *Svanen* deed dienst als ijsloods. Twee weken later, op 22 juli, bereiken ze de ijsrand op 75°30'N en vijf dagen later de kust ten zuiden van Cape Bismarck. Op 28 juli, op 77°36'N, ontdekten ze een, tot dan toe, onbekend eiland, die de naam "Ile de France" kreeg van de hertog. De expeditie ging de volgende dag aan wal waar de Franse vlag werd gehesen en champagne werd geschonken. "De plaats werd Cape Philippe en het land Terre de France genoemd" (Andreassen 1905). Overblijfselen van Eskimo-verblijven werden op het eiland aangetroffen.

's Avonds, op 77°44'N, ontmoetten ze de robbenjager *Søstrene* uit Tromsø (Kapitein Grødahl), die op walvissen jaagde. Op 31 juli bereikte ze 78°16'N, wat noordelijker was dan enig andere expeditie had bereikt langs de noordoost kust van Groenland. Ze overwoegen om verder te gaan. Andreassen noteerde in zijn dagboek (1905): "Het is mogelijk om verder noordwaarts te gaan maar, gezien zowel het risico op hoge breedte, met voorraad enkel zes weken, en de tevredenheid van de hertog met het resultaat van de noordelijke reis, voeren we ESE. Schetsen van de kust werden gemaakt tot op 79°N en een zandbank werd ontdekt tussen Kaap Bismarck en Kaap Philippe, een 12-tal mijlen van de kust op 34-50 vadems diep. Dit onderwater plateau, de "Belgica-bank" (Duc d'Orléans 1911a), strekte zich ver uit in zee tussen Groenland en Spitsbergen.

De *Belgica* vervolgde haar weg naar het zuidoosten langs de kust van Groenland, waar aan wal werd gegaan. Een dozijn poolberen, enkele robben en enkele walvissen werden geschoten en twee levende beren werden aan boord gehesen. Op 20 augustus bereikte de expeditie 67°35'N, 19°35'W en voer de *Belgica* naar Reykjavik waar de noordpool explorer Amdrup aan boord kwam voor een kort bezoek. De reis ging toen naar Peterhead, waar de hertog de trein naar Londen nam terwijl de *Belgica* naar Duinkerke voer. De ijsbescherming werd ontmanteld, de romp nagezien en enkele planken werden midscheeps vervangen. De ijsbescherming werd vervolgens opnieuw aangebracht. Op 21 oktober keerde het schip terug naar Sandefjord. Koefoed leverde een verzameling af van 23 soorten van echinodermen en nog andere soorten die in het "Zoölogisch Museum" van Bergen vandaag te zien zijn (Gunmar Langhelle, Bergen Zoölogical Museum, persoonlijke mededeling). Deze gegevens bevestigen de waarnemingen die gedaan werden tijdens de expeditie van de *Antarctic* in 1900, namelijk dat zeehonden voedsel konden vinden tot op een diepte van 200m (Grieg 1907).

Na deze reis kocht de hertog de *Belgica* van de "S.A. du Steamer Belgica" voor 130.000 francs (Bogen 1948), maar op 13 november stelde hij voor om haar terug te verkopen, met alle uitrusting en wetenschappelijke instrumenten, aan de "Mylius-Erichsen's Danmark Expedition". Mylius-Erichsen had een sterk gebouwde schip nodig voor een expeditie naar noordoost Groenland, en Thor Tulinius, een Deens zakenman, vernam van Johan Bryde dat het mogelijk zou zijn om de *Belgica* aan te kopen. Mylius-Erichsen drong aan bij Tulinius om de *Belgica* zeker te kunnen huren, daar ze niet alleen sterk gebouwd was maar ook getest werd zowel in de noord- als zuidpoolzeeën. Een contract werd opgesteld tussen Tulinius en Bryde, dat bepaalde dat de *Belgica* zou overhandigd worden aan de "Danmark Expedition" zodra ze aangemeerd en haar romp onderzocht was. Leden van de Deense expeditie kwamen naar Sandefjord en begonnen met de voorbereiding van de expeditie aan boord van de *Belgica*. Mylius-Erichsen had echter moeilijkheden bij het verzamelen van de fondsen en de onderhandelingen werden van langsom ingewikkelder tot de

verkoop werd opgezegd (Ventegodt 2000). Mylius-Erichsen kocht vervolgens de Noorse robbenjager *Magdalena*, die veel groter en goedkoper was, en herdoopt werd tot *Danmark* (Kjaer and Foxworthy 2004).

In 1907 werd de *Belgica* gebreeuwd, geschilderd en opgetuigd op de Framnes-werf vooraleer af te varen naar Spitsbergen en de Kara Zee (Fig. 3). De Hertog van Orléans was de leider van de expeditie, de Gerlache was bevelhebber en Andreassen eerste stuurman. Hierbij kwam nog het grootste deel van de bemanning van 1905, maar de expeditie - waarvan het hoofddoel was de diepte van de Kara Zee te peilen (Finmarksposten 5 juli 1907) - was geen succes. Het was een verschrikkelijk ijsjaar en de *Belgica*, die de Kara Zee binnen gevaren was, kwam vast te zitten. De jacht was volledig mislukt. Gelukkig liep het schip geen averij op. Uiteindelijk “opende de dooi het ijs” (Duke d’Orléans 1911b) en de *Belgica* kwam vrij. Verscheidene schepen hadden wegens de ijsgang, hun thuishaven opgezocht en op 14 september verscheen de volgende mededeling in de plaatselijke pers: “Van de *Laura* en de *Belgica* werd niets vernomen en werd men erg ongerust” (Tromsø 14 september 1907). Men stond op het punt een zoekexpeditie te organiseren wanneer, op 21 september, de *Belgica* aanlegde in Hammerfest. Hier ging de hertog aan wal om met de kustferry naar huis te varen (Ytreberg 1962).

In 1909 voer de *Belgica* terug naar het noorden onder het bevel van de hertog, met de Gerlache als kapitein, Ingvald Svendsen als ijsloods en een Noorse bemanning (Carl Saethers Arkiv). De ijsgang was goed en de reis van de *Belgica* werd een groot succes. In Sandefjord liep ze een dok binnen, werd gebreeuwd en geschilderd, en voer dan naar Jan Mayen, noordoost Groenland, Spitsbergen, Franz Josef Land en, uiteindelijk, Hopen (Barr 1921). Op 22 juni ontmoette de *Belgica* een groep trappers die overwinterd hadden op Jan Mayen. Ze dachten dat het een schip was dat hen terug naar Noorwegen zou brengen. Zij waren teleurgesteld, gefrustreerd en kwaad wanneer ze vernamen dat de *Belgica* het eiland enkel een bezoekje bracht vooraleer door te varen naar oostelijk Groenland. Een trapper overleed aan scheurbuik gedurende de winter en een andere was ziek. Deze werd aan boord gebracht, door de dokter onderzocht en medisch behandeld (Lono 1974).

De *Belgica* zette haar reis naar oostelijk Groenland voort en kwam aan in “Hold with Hope” op 27 juni, vandaar volgde ze de kust naar het noorden “waar geen voet aan wal gezet werd. Het was nog te vroeg op het jaar” (Svendsen 1923). Op 1 juli lag ze voor anker in Grippers Roads, de inham tussen Sabine O en het vasteland. De expeditie ontmoette de *Floren* expeditie, de eerste jachtexpeditie die overwinterde op Cape Wynn, in noordoost Groenland.

Op 22 juli stevende de *Belgica* oostelijk naar Spitsbergen waar ze twee dagen later in Bellsund aankwam. In “Recherche Bay” kwam de expeditie in contact met Noorse walvisvaarders en een drijvende raffinaderij, één van de twee walvisstations op Spitsbergen. De bemanning kreeg hierbij de gelegenheid om de verscheidene activiteiten te bekijken. Honderd en veertig walvissen werden dat jaar rond Spitsbergen gevangen (Risting 1922). De *Belgica* keerde naar Bellsund terug en ging voor anker in de Braganza Bay, waar de bemanning aan wal ging om op rendieren te jagen “om de voorraad vers voedsel terug aan te vullen vooraleer naar Franz Josef Land te trekken” (Duc d’Orléans 1911b).

Midden augustus legde de *Belgica* aan op Franz Josef Land. Daar troffen ze een voorraad aan van de Baldwin Ziegler Expeditie en een brief van Evelyn Baldwin op datum van 10 oktober 1911. De brief bevatte geografische gegevens over de streek en een verslag

over zijn onfortuinlijke poging om dat jaar naar Noorwegen terug te keren. Einde augustus voeren ze zuidwestelijk naar Northbrook Island, waar ze hoopten te landen op Cape Flora. Ijs verhinderde de *Belgica* de kust te bereiken en voer dan maar naar Hopen. Na een korte halte, gingen ze naar het zuiden, waar ze uiteindelijk Sandefjord bereikten begin september. Dit was de laatste reis geweest van de *Belgica* in het noordpoolgebied onder het bevel van de Hertog van Orléans.

Herdoopt tot *Isfjord*

In de zomer van 1906 begon de Arctic Coal Company (ACC), gesticht in Boston, met het exploiteren van een steenkoolmijn in Longyearbyen, de hoofdplaats op Spitsbergen genaamd naar J. Longyear, de stichter van ACC.

Vóór de Eerste Wereldoorlog voerde Noorwegen bijna alle steenkool in vanuit Groot-Brittannië, maar andere bronnen waren dringend nodig omwille van de oorlog. In 1915 sloot de ACC de mijnen. De Noorse Eerste Minister, Gunnar Knudsen, kwam persoonlijk tussen om de mijnen onder Noors beheer te plaatsen, voornamelijk omdat de NSB - de Noorse Spoorwegen - steenkool nodig hadden (Gjesdal 1976).

In 1916 zocht de pas opgerichte “Det Norske Spitsbergensyndicat” (DNS), later “Store Norske Spitsbergen Kullkompani A/S (SNSK) genaamd, een schip om de lijn tussen Spitsbergen en noordelijk Noorwegen te verzekeren. Op 28 april 1916, besloot het syndicaat de *Belgica* aan te kopen, een beslissing die door het Noorse Ministerie van Buitenlandse Zaken goedgekeurd werd op voorwaarde dat de *Belgica* enkel voor steenkooltransport zou dienen tussen Spitsbergen en Noorwegen gedurende de oorlog, waarin Noorwegen neutraal bleef. Daarbij deelde het ministerie mee aan DNS dat de aankoopssom, NOK 130.000, ter beschikking zou gesteld worden van de verkoper zodra de *Belgica* in Noorwegen zou zijn en ingeschreven op een Noors scheepsregister. Het bekende schip werd herdoopt tot *Isfjord*. Kapitein Carl Julius Evensen, een eerbiedwaardige poolveteraan, werd de gezagsvoerder. Hij was ook de gezagsvoerder geweest van de *Stella Polare* (voorheen *Jason*), het schip van de graaf van Abruzzidie toen bij een expeditie het meest noordelijk gelegen punt bereikte. Hij was ook gezagsvoerder van de *Herta* bij de tweede zuidpoolexpeditie van Larsen. Wanneer Evensen aanmonsterde op de *Isfjord* kwam hij juist terug van het Russische noordpoolgebied als gezagsvoerder van de *Kit*.

Er was een nijpend gebrek aan steenkool, en de *Isfjord* werd naar Longyearbyen gestuurd vooraleer de onderhandelingen met de ACC afgerond waren. Een telegram van het Noorse syndicaat, die de aankomst meldde van de *Isfjord* op 17 juli, deed de Noren in Longyearbyen geloven dat de koolmijnen in handen gekomen waren van Noorwegen. De Amerikaanse vlag werd gestreken en de Noorse gehesen, maar deze viering had een maand te vroeg plaats (Arlov 1991).

Nadat de *Belgica* in 1916 in Noorwegen aankwam, onderging ze een aanpassing bij Framnaes Mek, Sandefjord, waar ze ook verbouwd was geweest voor de antarctische expeditie en meerdere malen aangepast werd toen ze eigendom was van de Hertog van Orléans. Kabines en aanpassingen voor vrouwelijk personeel werden aangebracht, en een groot aantal hangmatten werden in het ruim aangebracht (Framnaes Mek 1916). Op haar eerste reis naar Longyearbyen voeren 100 passagiers met de *Isfjord*, inbegrepen de SNSK-manager Karl Bay (Hoel 1966). *Isfjord* ontscheepte haar lading en begon onmiddellijk met het laden van steenkool van de 20.000 ton die de ACC had achtergelaten. Op 9 augustus staakten

de mijnwerkers, waarop Bay beloofde met hen te overleggen op voorwaarde dat ze het werk hernamen. Alle mijnwerkers gingen terug aan de slag, behalve zes die naar huis gestuurd werden met de *Isfjord* op 20 augustus (Hoel 1966).

SNSK had uitgerekend dat de *Isfjord* jaarlijks zeven heen- en terugreizen kon maken tussen Noorwegen en Spitsbergen (Bay 1916). Nochtans was haar vijfde reis naar Spitsbergen - die in Tromsø begon op 20 september 1916 - ook haar laatste. Op 11 oktober naderde ze Adventfjorden, die door ijs afgesloten was, waardoor ze onmogelijk Longyearbyen kon bereiken. Bijgevolg werd de cargo op de rand van het ijs afgezet in Gronfjord. De passagiers moesten, op ski's of te voet, ongeveer 30 km marcheren naar Longyearbyen. De voorraden werden door paarden vervoerd (Fig. 4). Ook bij het vertrek waren er moeilijkheden. Op 15 oktober, wanneer de *Isfjord* moest vertrekken, was het ijs drie voet dik (Isfjord 1916). Van 15 tot 21 oktober werd dynamiet gebruikt om vrij te komen.

Uiteindelijk begon de *Isfjord* haar laatste reis vanuit Spitsbergen op 22 oktober met een lading van 100 ton steenkool en een aantal passagiers. 's Nachts vaarden ze voorbij de schipbreukelingen van het Noorse vrachtschip *Moholmen* (Kapitein Isaksen), maar konden deze niet zien wegens de duisternis. De negen bemanningsleden slaagden erin al roeiend de wal te bereiken en overwinterden in de Russische koolmijn in Grønffjorden (Ytreberg 1957). Wanneer het syndicaat het schip in juni gekocht had, realiseerde men zich dat ze een revisie nodig had. Men besloot echter deze uit te stellen tot na het eerste seizoen omwille van de dringende vraag naar steenkool. Nu, in oktober 1916, lag de *Isfjord* aangemeerd in de "Tromsø Skibsverft". De herstellingen kostten NOK 140.000. (NOK 140.000 in 1916 = NOK 4.495.555 in 2006 = 561. 944 euro in 2006). Daarbij kwam nog dat "Norske Veritas" bepaalde dat er, vooraleer de *Isfjord* tegen ijsgang bestand zou zijn, bijkomende aanpassingen moesten uitgevoerd worden, die geraamd werden op NOK 60.000. SMSK besloot dat er een modern schip nodig was (SNSK Archiv 1910-87). Men kocht het stoomschip *Forsete* en huurde de onlangs te water gelaten *Foca I* (later bekend geworden als de *Quest* van Shackleton). SNSK berekende dat ze een hoger bedrag voor de *Isfjord* zouden krijgen indien ze de masten, de zeilen, de brug, de ijsbescherming, de sloepen, het vaatwerk en andere uitrusting afzonderlijk zouden te koop stellen. Einde 1918 werden de romp, de stoommachine en de meertouwen verkocht aan Kristian Holst, een invoerder van steenkool in Noorwegen (Hoel 1966). Ondanks deze korte carrière in dienst van SNSK, waren de reizen van de *Isfjord* belangrijk. Zij maakten deel uit van de succesvolle soevereiniteit van Spitsbergen enkele jaren later (Gjesdal 1976).

Een drijvende visverkoper

De scheepseigenaar, Kristian Holst, gaf haar opnieuw de naam *Belgica* en vormde haar om tot een drijvend visverwerkend bedrijf (Harstad Tidende). Ze maakte reizen naar de Lofoten Eilanden gedurende het kabeljauwseizoen (januari - maart). Vissers kuisten hun vangst aan dek van de *Belgica* en zoutten de kabeljauw in het ruim. De kuit en de hom werden in vaten gezouten en verkocht als aas voor de Spaanse sardienenindustrie. De stoomketel van het schip leverde de stoom voor de raffinaderij van de kabeljauwlever die zich aan dek boven de machinekamer bevond (Kristian Holst, kleinzoon van Kristian Holst, persoonlijke mededeling, 2003). Visserssloepen kwamen langzij en verkochten hun vangst. Buiten het visseizoen, legde de *Belgica* aan in Harstad en werd gebruikt als een stapelhuis voor visproducten (gezouten of gedroogde vis en olie van kabeljauwlever). De lading met vaten is op sommige foto's te zien . Ze werd ontmast, had boegspriet noch een eigen motor, enkel nog

een stuurhut (Fig. 5) (Trondenes Historiske Senter). Nadat Kristian Holst haar kocht, verscheen ze in geen enkel scheepsregister meer, wellicht omdat ze ontmast werd.

Amundsen bezocht Harstad ter gelegenheid van zijn lezingen die hij gaf na zijn zuidpoolexpeditie. Bij dat bezoek verbleef hij bij de familie Holst (Kristian Holst, persoonlijke mededeling, 2003). De *Belgica* lag voor anker in de haven nabij de woning van Holst. Zo zag Amundsen zijn oud expeditie-schip terug (Kristian Holst, persoonlijke mededeling, 2004). Einde de jaren dertig werd de bijzonderste motor verwijderd en het schip werd een steenkoolruim met enkel een kleine motor die de lieren en het anker bediende.

Munitiedepot, lente 1940

Op 9 april 1940, vielen Duitse troepen Noorwegen binnen. Het Noorse leger in zuidelijk Noorwegen gaf zich na enkele weken over. In mei echter drong een verenigd leger van Noren, Britten, Polen en Fransen in Narvik de Duitsers terug naar de grens met Zweden.

De Britse troepen die geland waren in Harstad legden beslag op de *Belgica* en laadden haar met munitie, meestal schietkatoen, voor het front in Narvik. Zo werd de *Belgica* een drijvend munitiedepot voor de geallieerde legers. Ze werd naar Brurvik gesleept, een tweetal kilometer van Harstad, waar ze ten anker ging. Op 19 mei, om 18.00 uur, vielen zes Duitse bommenwerpers de opslagplaats van Standard Oil aan in Harstad (Harstad Tidende 22 mei 1940). Deze opslagplaats vatte vuur en sommige schepen zonken. Een Heinkel 111 zag de *Belgica* en bombardeerde haar. Ze werd nooit getroffen maar vertoonde een ernstig lek door de schokgolven en zonk. Men weet niet of ze een gewild tweede doelwit was, van de aanval op de olieopslagplaats, of een toevallig slachtoffer.

In 1990 ontdekten duikers van de lokale duikersclub de *Belgica* op een diepte van 22 m (Fig. 6). Deze wisten niet welk schip ze gevonden hadden, alhoewel “Ze wisten dat dit een deftige, oude en vermoeide oude dame was “ (Erik Dürselen, Harstad Dykkerklubb, persoonlijke mededeling, 2004). De *Belgica* werd vlug geïdentificeerd door de stevige ijzeren banden en de gietijzeren versiering op de boeg, de “diadema” die ze heel haar leven had meege dragen. Haar laatste eigenaar, Kristian Holst A/S, schonk het originele anker aan het Poolmuseum in Tromsø, waar het vandaag nog te zien is bij de ingang van het museum. Het schip zal in haar zeegraf blijven omwille van haar explosieve lading.

Trouwe lezers van “Polar Record” zullen zich herinneren dat de *Belgica* de frontpagina sierde van dit tijdschrift gedurende drie jaar, vanaf 1951 (Fig. 7). De foto werd welwillend ter beschikking gesteld door baron de Gerlache de Gomery, de zoon van de explorerator.

Dankwoord

De auteur wil de volgende mensen bedankenvoor hun medewerking : Henriette en Christian Piene, Bekkestua ;Gunnar Langhelle,Bergen Zoological Museum, Bergen ; Erik Dürselen,Harstad Dykkerklubb,Harstad ; Magnus Sefland,Ishavsmuseet, Brandal; Lars Oma and Børge Madsen, Trondenes Historiske Senter,Harstad; Per Kyrre Reymert en Sveinulf Hegstad,Tromsø Museum,University of Tromsø; Fred Presteng en Bemt Bye, Norsk Polarinstittut,Tromsø; Jens Petter Nielsen,University of Tromsø; Tore Sørensen, Statsarkivet, Tromsø; the librarians at Norsk Sjøfartmuseum,Oslo; Kristjan Holst,Harstad; Steinar

Pedersen, Sandtorg, Harstad; Jens Harald Holmboe, Harstad; Jan Fyhn Johansen, Tromsø; Oddgeir Moen, Seljelvnes; Svein B. Lie, Ski; Mike O'Rourke and Eirik Gjerksvål, HgC; Harald Dragsund, Oslo; en Steinar Wikan, Pasvik. Eveneens een dankbetuiging aan Hilary Foxworthy, Forfar, Scotland. En speciale dank aan Nicolas Tyler, University of Tromsø.

Bibliografie

- Andreassen, F.L. 1905. Unpublished diary of F.L. Andreassen, 1st mate of Belgica, 1905. Held by Christian Piene, Bekkestua.
- Arlov, T. 1991. *Store Norske 75 år*. Tromsø : Troms Trykk.
- Barr, S. 1991. Jan Mayen. Oslo : Schibsted.
- Bay, K. 1916. Report to Board of Directors, 14 October 1916
- Bogen, H.S.I. 1948. *A.S. Framnæs Mek. Værksted*. Oslo : Dreyers Forlag.
- Bogen, H.S.I. 1955. *70 år Lars Christensen og hans samtid*. Oslo : Johan Grundt Tanum
- Carl Sáethers Arkiv. Register of Arctic expeditions from Tromsø 1800-1934. Unpublished documents. Tromsø : Tromsø Museum.
- Unpublished documents. Tromsø : Tromsø Museum.
- Duc d'Orléans. 1911a. *A travers la banquise du Spitzberg au Cap Phillip*. Paris.
- Duc d'Orléans. 1911b. *Hunters and hunting in the Arctic*. London : David Nutt.
- Framnæs Mek. 1916. Drawing of *Belgica* dated 1916.
- Gjesdal, G.C. 1976. *Store Norske*. Oslo : Store Norske Spitsbergen Kullkompani A/S.
- Grieg, J.A. 1907. *Echinodermer, samlede sommeren 1905 af 'Belgica' i Nordhavet*. Christiania : Bøggers Boktrykkeri.
- Hansen, H. 1941. *Gjennom isbaksten. Atten år med Amundsen*, Oslo; Aschehoug.
- Hjort, J., and N. Knipowitch. 1907. *Bericht über die Lebensverhältnisse und den Fang der nordischen Seehund*. Copenhagen: Høst & Fils.
- Hoel, A. 1966. *Svalbards historie*. Oslo : Sverre Kildals Boktrykkeri A/S.
- Holland, C. 1994. *Arctic exploration and development c. 500 bc to 1915*. New York and London : Garland Publishing.
- Isachsen, G., and F. Isachsen. 1932. *Norske fangstmenn og fiskeres ferder til Grønland 1922-31*. Oslo: Brøggers Boktrykkeri.
- Isfjord. 1916. Ship's logbook, 1916. Tromsø: Statsarkivet.
- Kjær, K.-G., and H. Foxworthy. 2004. *The Arctic ship Danmark*. *Polar Record* 40 (212) : 31-38.
- Lewander, L. 2003. The Swedish relief expedition to Antarctica 1903-04. *Polar Record* 39 (209) : 97-110.
- Lónó, O. *Polarboken 1973-1974*. Oslo: Norsk Polarklubb.
- Risting, S. 1922. *Av hvalfangstens historie*. Christiania : Hvalfangstmuseet i Sandefjord.
- SNKK Archiv. 1910-78. Tromsø : Statsarkivet.
- Svendsen, I. 1923. Undated letter written to Gunnar Isachsen in 1923. Oslo : Norsk Sjøfartsmuseum.
- Trondenes Historiske Senter. Photos of Belgica in the late 1930's. Harstad : Photo archive
- Ventegodt, O. 2000. *Den siste brik*. Copenhagen : Gyldendal.
- Winsnes, A.H. 1942. *Nansens røst*. Oslo : Jacob Dybwads Forlag.
- Ytreberg, N.A. 1962. *Tromsø bys historie II*. Tromsø : Peder Norby.

