Zomer 2022, een Arctische rondreis met Norna Biron.

Dit reisverhaal is een kopie van de eerder gepubliceerde afleveringen op mijn blog https://framsblog.wordpress.com



Henny van Oortmarssen
(© 2023)

Inhoudsopgave

Valse start....4
Taelavåg Noorwegen....7
Poolcirkel....10
Ørnes....15
Bodø....22
Lofoten....27
Longyearbyen, Spitsbergen, zaterdag 25 juni 2022....33
Wapentuig soap....51
Ontmoeting met Lisa....56
Bjonahamna....63
Pyramiden....68
Skansbukta....77
Barentsburg....84
Ny-Ålesund en Ny-London....88
Naar het Noorden....97
Liefdefjorden....103
Mushamna....111
Poolijs....117
Virgohamna....120
Smeerenburg....130
Magdalenefjorden....137
Signehamna en Engelsbukta....141
Longyearbyen (2)....150
De Okkenklokker....154
Jan Mayen....163
Ice-trap....174
Ísafjörður – Siglufjörður....178
IJsland – Faeröer....185
Loetje of het Wad....192



Valse start.

May 24, 2022

Maandagochtend sta ik al om 8.00 uur bij de eierboer om de kakelverse eieren in te laden. Op mijn verzoek heeft hij die deze ochtend apart voor mij geselecteerd, hooguit zijn ze een paar uur oud. Dan nog de laatste verse boodschappen bij AH inkopen. Scheurbuik zullen we niet snel krijgen. Met een paar zoenen neem ik afscheid van mijn admiraal. Het plan is half september weer terug te zijn.



Het IJsselmeer is vooral vlak en als later toch wat wind opsteekt is die pal tegen. Hoogwater Kornwerd is 16.00 en dat willen we niet missen. Dus tuffen we op de motor, geven elkaar maar eens een high five, we zijn onderweg. Het nieuwe Suunto GPS kompas in combinatie met de stuurautomaat vereist nog wat fijn tuning. Het lijkt wat last te hebben van te veel NMEA berichten. Terwijl Joost daar aan gaat knutselen ga ik mijn persoonlijke spullen een vast plekje aan boord geven.



De uitzwaaiers kunnen er maar geen genoeg van krijgen en komen naar de sluis in Kornwerderzand. Mag ik nog een keer zoenen maar belangrijker, ze heeft ook de vergeten overlevingspakken bij zich. De schat. Henny jr. is ook meegekomen. Veiligheid voor alles uiteraard.

Zodra Norna Biron het zoute water proeft begint de motor wat onregelmatig te lopen. We proberen het te negeren. Als we later voorbij de Pollendam de Blauwe Slenk opdraaien staat er inmiddels best veel wind, pal tegen uiteraard en samen met veel, heel veel regen. Ze heeft er geen zin meer in en zowel toerental als snelheid zakken nu beduidend terug. Op extra gasgeven reageert ze niet meer. Een nieuw dieselfilter brengt ook al geen verbetering. We zijn er snel klaar mee en draaien om naar Harlingen. Daar zijn immers de middelen om de trouwe Deutz diesel weer op andere gedachten te brengen.



De aardige bruggenwipster houdt voor niets de brug naar de Noorderhaven open voor ons. We hebben het niet in de gaten en liggen in de machinekamer de Deutz toe te spreken. Gezien we best in de weg liggen komt ze naar ons toe. “Ja sorry, we willen inderdaad naar binnen” en met een vriendelijk gebaar doet ze wederom de brug open. Deutz laat ons nog niet in de steek zodat we een plekje aan de kade kunnen uitkiezen met de boeg grdraaid naar de richting van de striemende regen en wind.

We denken/hopen de oorzaak te verhelpen door het fijnfilter te vervangen, door nog maar eens goed te ontluchten en een nieuw luchtfilter te monteren. Dat laatste is nog niet zo eenvoudig. Het is niet verkrijgbaar in de diverse winkels en werkplaatsen in Harlingen, maar kan wel besteld worden. Levertijd is eind van de week maar het ding is wel op voorraad in Hasselt.

Nu, dinsdagmiddag, is Joost onderweg met een huurauto om het filter op te halen en doe ik nog wat huiselijke karweitjes.

Één daarvan is de eieren voorzien van een laagje vaseline, wat dat schijnt de houdbaarheid ten goede te komen.



Taelavåg Noorwegen

May 27, 2022

Dinsdagavond 20.00 vertrekken we uit Harlingen. De nieuwe filters zijn gemonteerd en de diesel ontlucht. Op de spring met de schroef in zijn werk laten we de motor proefdraaien. Dat gaat goed. Ook onbelast komt het motortoerental hoger dan eerst. We denken dat het vervuilde luchtfilter de oorzaak is geweest. De Deutz heeft het gewoon benauwd gehad.



In tegenstelling tot gisteravond is het nu droog en zonnig, het is een een prachtige avond. Bij het uitvaren van het Stortemelk wordt de zeevastheid van

de bemanning nog aardig op de proef gesteld. Wat een klotsbak weer. Het is niet alleen voor mij iets te veel van het goede. Een nog niet zeevast gesjord emmertje met op het laatst nog wat meegebrachte drankjes kiepert om en laat de flessen vrij over de kajuitvloer rollen. De fles port breekt en de inhoud voegt zich toe aan de eieren onder de vloer. Die kunnen er wel tegen echter de eierdozen worden pulp. Het moet een bende zijn geweest om op te ruimen. Mij is het ontgaan. De eerste wacht was voor Joost terwijl ik in mijn kooi per direct in slaap ben gevallen en zodoende een opkomende misselijkheid kon onderdrukken.

Het ruikt naar kroeg.

Het oversteken van de 2e DW route is voor mijn rekening. We steken precies na de splitsing haaks over. Daar waar het eerst nog druk was met vele schepen is er tijdens onze oversteek geen meer te zien. Wel zo makkelijk. We houden een wachtsysteem aan van 3 uur op en 3 uur af. We stuiven zo naar het Noorden met een eerste dagafstand van zo'n 180 mijl. Niet gek, de weergoden zijn ons gunstig gezind op een halfwindse koers bij 20-25kn wind. Soms wat meer maar Norna Biron heeft er zin in.

Als er eens wat stuk gaat gebeurde dat in het verleden altijd tijdens mijn wacht. Nu is Joost de klos, alhoewel hij trommelt mij uit een diepe slaap om te gaan sturen. De stuurautomaat doet het niet meer. Aan het knarsende geluid te horen is het iets mechanisch. De anatomie van de stuurautomaat kent geen geheimen meer voor Joost en binnen no-time is het ding uitgebouwd en ligt in onderdelen op de kajuittafel. Het zijn de 4 tandwieltjes van het planetair tandwielen systeem die glad versleten zijn. Op zich niet verwonderend gezien het zware werk dat de stuurautomaat op de reis vanuit Griekenland heeft moet leveren. Met 4 nieuwe tandwieltjes uit het schijnbaar onuitputtelijk onderdelen magazijn van Norna kan de automaat na een kleine 2 uur sleutelen het sturen weer overnemen.

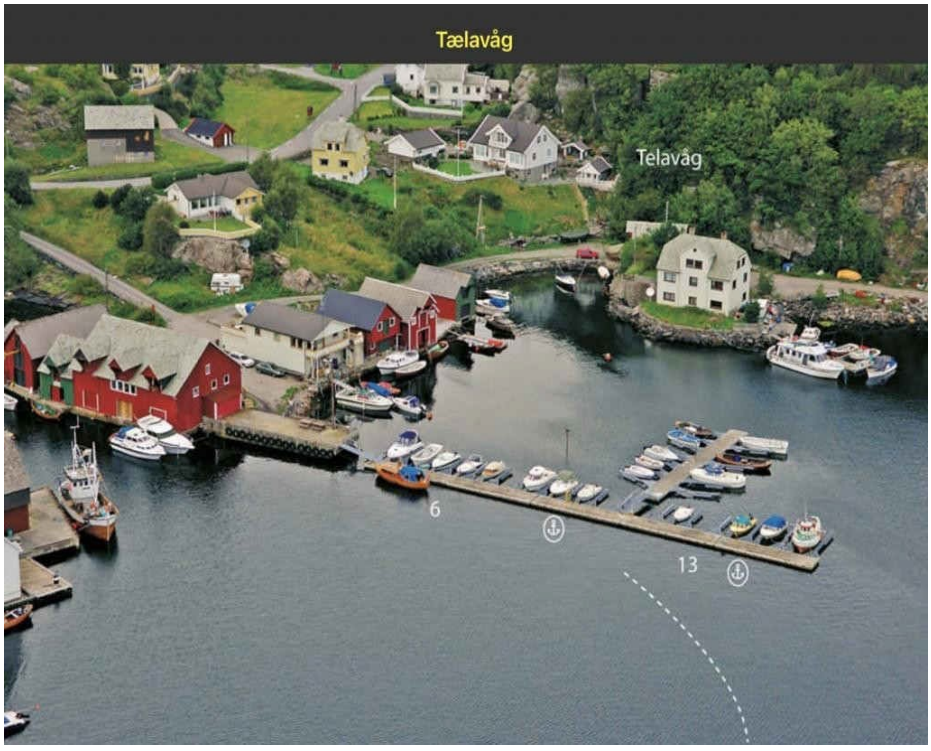
Op de tweede dag op zee krimpt de wind en wordt minder. Af en toe maakt het grootzeil een flinke klap, een bulletalie zit er nog niet op. Het is te veel voor het grootzeilblok dat breekt. Joost vangt één van de reeflijnen van de nu wildzwaaiende giek en kan hem daarmee enigszins onder controle krijgen om hem uiteindelijk op de nieuwe mik te laten rusten. Die mik heb ik vorig jaar winter gemaakt in mijn garage en is bedoelt om de giek bij neergelaten grootzeil stevig te fixeren maar ook om te voorkomen dat de giek de satelliet antennes op de stuurboord ventilatieschacht eraf kan zwaaien. Een nieuw grootschootblok is er zo aangemaakt en houdt nu samen met de bulletalie de giek weer in het gareel. Als ik wakker wordt is het allemaal al gedaan. We spreken af dat Joost mij ook bij zo'n gevaarlijke klus wakker maakt om te assisteren.

Na een periode van veel wind en 2 reven in het grootzeil zakt de snelheid terug tot onder de 2 knopen en start ik de motor om een betere voortgang te houden. Als na een uurtje of 2 de wind weer lijkt aan te trekken zet ik de motor weer uit en rol de kluiver uit. Net nadat ik de schootspanning op orde heb en de schroef in vaanstand wil zetten breekt met een knal het schootblok

los. De grote Wichard harp is verbogen en het mannetje is foetsie. Het blijft aan de onderste draad van de zeerailing hangen en verbuigt de scepter die daar achter staat. Ik haal de spanning er geleidelijk af en rol tegelijkertijd de kluiver in. Ook de bevestiging van de bakstag zat erop en die zwaait nu wild heen en weer. Ook maar even borgen met een tijdelijke knoop aan de zeerailing. Nu de stagfok uitrollen om Norna onder controle te houden. Terwijl ik op zoek ga naar een passende harp komt Joost naar boven. Mijn wacht zit er weer op en Joost gaat er voor zorgen dat het schootblok weer in orde komt.
Hmm, wat voelt dat smalle warme kooitje dan weer lekker aan.

De nieuwe grib laat zien dat de verwachte harde tegenwind eerder gaat komen. Dat doet ons besluiten om Taelavåg bij Bergen aan te lopen. Een niet geheel toevallige plek, Joost is er eerder geweest.





Poolcirkel

June 5, 2022

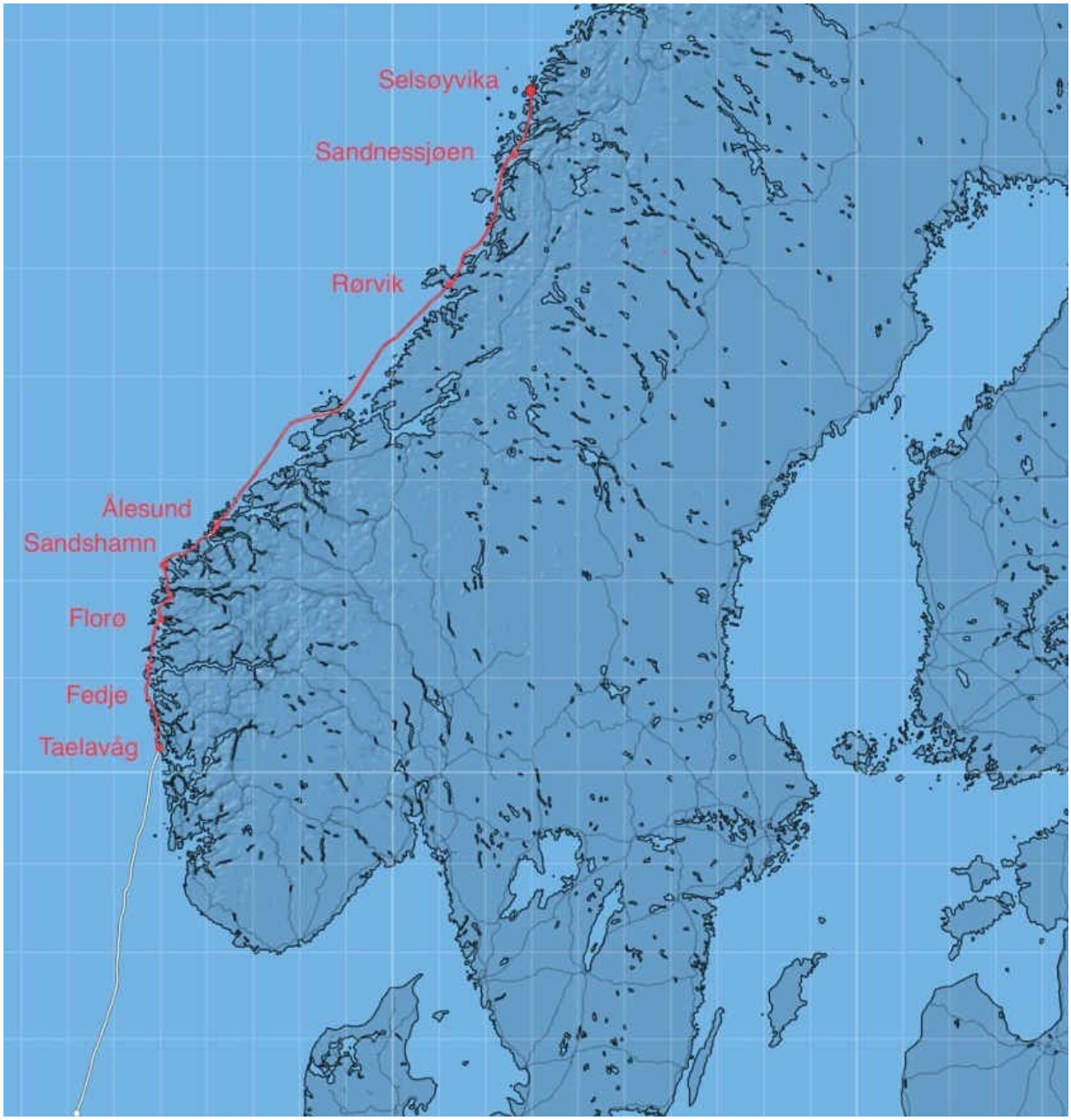
Vandaag Zondag 5 juni rond 16.00 bereikten we onze eerste mijlpaal van de reis, de Poolcirkel. Alhoewel ik goed heb uitgekeken is er van enige cirkel niets te zien, wel een monument in de vorm van een globe op een rotseilandje aan bakboord. Weliswaar niet precies op de poolcirkel, want die ligt nog een halve mijl verder op 66,33 graden.





We meren aan in het piepkleine haventje van Selsøyvika op 66,34. Wat mij betreft ook op de Poolcirkel gelegen. Minder is dat de schipper van Norna Biron vast houdt aan de traditie van een doop in het koude water van de poolcirkel voor de bemanning die voor de eerste keer deze meridiaan over gaat. Helaas is het voor hemzelf niet de eerste keer. Ik ben van mening dat we er bovenop liggen en er dus nog niet overheen zijn. Daarmee enig uitstel afdwingend. Aangezien ik ook al een stichtelijke speech van de schipper heb moeten

aanhoren bij het passeren van het Poolcirkel monument wordt nog enige clementie verleend.



De route na Taelavåg is afwisselend achter de eilanden langs en op open zee. Best wel met veel motoruren maar zeker ook de laatste dagen met een stevige wind van achteren die varieerde van 20 tot 40 kn.

Een praatje met de Duitse buren op Fedje leert dat we het Pernille café niet mogen overslaan. Ze hebben prima Fish&ships. Zoeken op Google leert ons dat ze al om 18.00 sluiten. Dat wordt dus happy hour overslaan en haasten naar het café. Het pontje naar de overkant vraagt om een onduidelijke betaling waar we niet uitkomen dus moeten omlopen. 20 min. met een stevige pas. Het Duitse echtpaar heeft niet overdreven, de Fish&chips zijn prima en laten zich samen met een Ipa biertje prima smaken.

We kunnen hier ook het havengeld afrekenen en het pondje, dat op de rekening en via een SMS van de barjufrouw in werking wordt gesteld. Joost mag de kettingtakel bedienen.



Een ander hoogtepunt op Fedje is de douche. Ook Joost geeft ik het advies om er gebruik van te maken. Geen hint, maar advies, let op het verschil. De belevenis is warm, schoon en lekker.



Tussen Florø en Sandshamn ligt de meest beruchte kaap van Noorwegen, Stadlandet. Zeegang en harde wind kunnen tot gevaarlijke omstandigheden rond de kaap leiden. Om het scheepvaart verkeer veiliger te maken is men begonnen aan een gigantische tunnel van 2200 meter lang, 50 meter hoog en 36 meter breed. Wij hebben mazzel en varen over een rustig kabbelend zeetje rond de kaap.





Ålesund ziet er wel gezellig uit maar is nogal toeristisch ingesteld. De twee gigantische cruiseschepen aan de kade hebben hun passagiers op het stadje losgelaten. De naar schatting 10.000 mensen overbevolken de straten. Eerlijk gezegd ben ik er al snel op uitgekeken.

Het nadeel van de toeristische route in dagtochten achterlangs en binnendoor de talloze eilanden is dat het niet echt opschiet. We besluiten een nachtje door te zeilen om zodoende het 210nm verderop gelegen Rørvik te bereiken. Nou ja, wat heet nacht, het wordt hier niet meer echt donker. Wel zie je overal in de kaart waarschuwingen staan voor “dangerous waves”. Niet zo gek ook als je ziet hoeveel rotsen er uit de zeebodem opstijgen maar nog wel voldoende diepte geven om er overheen te varen. Wij kampen nog met lichte tegenwind maar ik kan mij goed voorstellen dat je hier niet met stormachtige wind tegen tij moet zijn.

De afgelopen twee dagen waren weer heerlijk maar lui zeilen, achter de deels ingerolde kluiver aan en met een harde wind op de kont. Op het traject Rørvik naar Sandnessjøen kwam de snelheid niet onder de 8,5kn en regelmatig boven de 10kn. Het wordt wel merkbaar kouder, nu zo’n 7 gr. Overdag.

Het gesprek tijdens ons diner vanavond gaat over morgen met de vraag hier nog een dagje blijven of doorvaren. Het weerbericht wordt door de schipper zodanig geïntepreteerd dat een dagje blijven voordeliger uitpakt. Ik verdenk hem van enige sturing naar de wederom gegroeide klussenlijst.

Ørnes

June 9, 2022

Een extra dag blijven liggen in Selsøvika was een goed idee. Het is een rustiek plekje zo op de Poolcircel en het nodigt uit om de omgeving wat te verkennen. Maar ook wat uitgestelde klusjes krijgen aandacht.



Selsøvika

‘s Avonds check ik nog een keer mijn email en zie alweer een onaangename mededeling van Colligo, de maker van “Rigging reduced to its elegant essentials”. Ik ben al maanden met ze bezig om de juiste hardware voor mijn mast te bestellen. Een simpele vraag om advies welke componenten ik voor mijn mast nodig heb leidt tot vele offerte aanpassingen. Lang verhaal kort, na lang niets gehoord te hebben leidt mijn vraag daarover naar nieuwe wijzigingen.

Het mailtje dat ik daarover als reactie stuur houdt mij wakker. Met een kwaad hoofd proberen te slapen lukt niet. Gelukkig staat de kachel van Norna nog zachtjes te branden en ga ik mijn kooi uit om alles nog eens opnieuw te bekijken.

Om 4.00 uur in de ochtend ben ik eruit en mail ze mijn bevindingen. Het komt, zoals altijd eigenlijk, uit op een mis-communicatie.

Hun offertebedrag moet met nog eens ruim $ 1.000,— worden verhoogd om de juiste spullen en hoeveelheden te krijgen. Zoals een zeilvriend mij telefonisch ophelderde “prima, deskundig en uiterst innovatieve club maar commercieel niet zo sterk”. Heb verder prima geslapen en de “payment link” die ik de volgende dag krijg heb ik per ommegaande betaald.

Hopelijk komt het nu eindelijk wel op gang.



De dag begint nog grijs en met wat regen maar allengs komt de zon er steeds beter door. De verwachting voor de komende dagen is mooi weer, blauwe hemel en veel zon, ideaal om de Holandsfjorden te bezoeken. En een nog zuidelijke wind, alhoewel de richting daarvan erg wordt beïnvloed door de bergen en nauwe doorgangen. We zeilen Norna geluidloos tussendoor de vele rotsen en grotere eilanden op een achtergrond van woeste met sneeuw bedekte bergen. Het Holandsfjord inglijden is een adembenemende ervaring, zo mooi. Zeker ook de emoties die je daar bij voelt laten zich niet vastleggen, echter de camera klikt onophoudelijk. En waar het allemaal om begonnen was opent zich bijna aan het eind van de fjord, het zicht op de Svartisen gletser die langzaam maar zeker aan stuurboord achter de berg tevoorschijn komt.



Hier ligt één van de 60 uitlopers van de Svartisen gletsjer. Het is de laagst gelegen gletsjer van het Europese vasteland en de op één na grootste gletsjer van Noorwegen met een oppervlak van zo’n 370km2. Het is echter niet meer de gletsjer als op de vele foto’s die je op Internet vindt. De gletsjer heeft zich al ver terug getrokken.

Zo, dat komt binnen zeg, zo’n “reality check” voor wat betreft de effecten van de klimaat verandering.



Swartisen

Het steigertje waar we aanleggen is volbezet met andere boten. We gaan daarom buitenop bij een Amerikaan liggen. Het is een robuust eigen bouw aluminium schip. Vanuit Miami zijn ze onderweg in hun eigen rondje Arctic Ocean.

Het steiger gezelschap is internationaal met verder een Engelsman, een Zwitser, een Belg en een Australiër. De enige Noorse boot is de shuttle tussen dit steigertje en Holandsvika, op een kleine mijl afstand terug het fjord in. Het bootje voert hikers aan die de tocht naar de gletsjer ondernemen. De uitbater van het bootje int tevens het havengeld en verkoopt vanuit een kiosk wat versnaperingen zolang hij aan de steiger ligt en verhuurt mountainbikes. De hikers betalen NOK 210 voor het overtochtje van nog geen 10min. Het lijkt op een aardig business model maar goed, hij moet het ook in een paar maanden verdienen zeg maar.

Op Norna Biron voelen wij ons bijzonder rijk en bevoorrecht om deze overweldigende natuur met je eigen bootje te kunnen beleven. Een 5,5km. lang gravelpad leidt ons langs een zoetwater binnenmeer naar de voet van de gletsjer uitloop. Althans waar het ooit geweest is. Nu moeten we nog zo’n 2km. door het ruige uitgesleten rotslandschap van basalt en graniet afgewisseld door witte kalksteen , kwarts, roestbruin ijzerhoudend gesteente en dat alles in de meest mooie patronen en lagen.

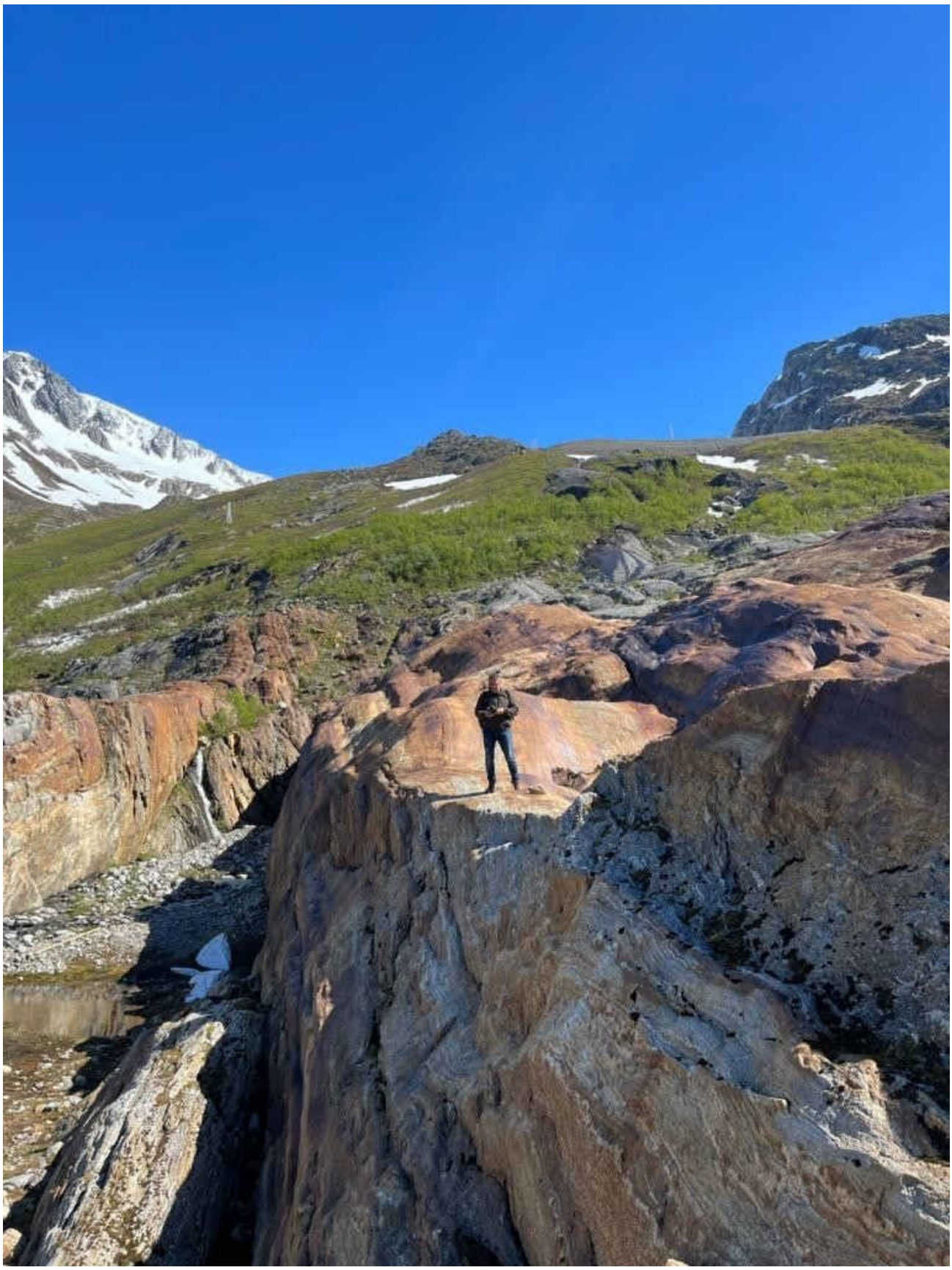
Naarmate we dichter bij het ijs komen wordt het ook kouder. In de zon en in beweging is het T-shirt behaaglijk. Bij wind vanaf de gletser of in de schaduw gaat het fleecevest weer aan.







Ik probeer de meegenomen DJI drone maar helaas vindt de app dat het een bug heeft en wil niet opstarten. Ik vermoed dat een update van mijn Samsung telefoon daar voor verantwoordelijk is. Immers zijn de Chinezen uit de Playstore gegooid en moet de DJI app vanaf een DJI site worden gedownload. Alhoewel mijn Samsung telefoon daartegen streng waarschuwd vanwege de beveiligingsrisico’s lukt het toch een nieuwe versie te downloaden. Alles moet opnieuw ingesteld worden en dat vind ik dan weer iets teveel van het goede zo aan deze ijsrand. Ik beperk de drone tot maar een kort vluchtje. Jammer wel.



Ik zie wel een beetje op tegen de afdaling. Omhoog klauterend kan ik mijn geblesserde been (knieblessure en scheurtje in hamstring) beter ontzien dan bij de afdaling. Ik doe voorzichtig en merk dat de jaren inmiddels wel beginnen te tellen. Eind van de middag zijn we weer terug op de boot.

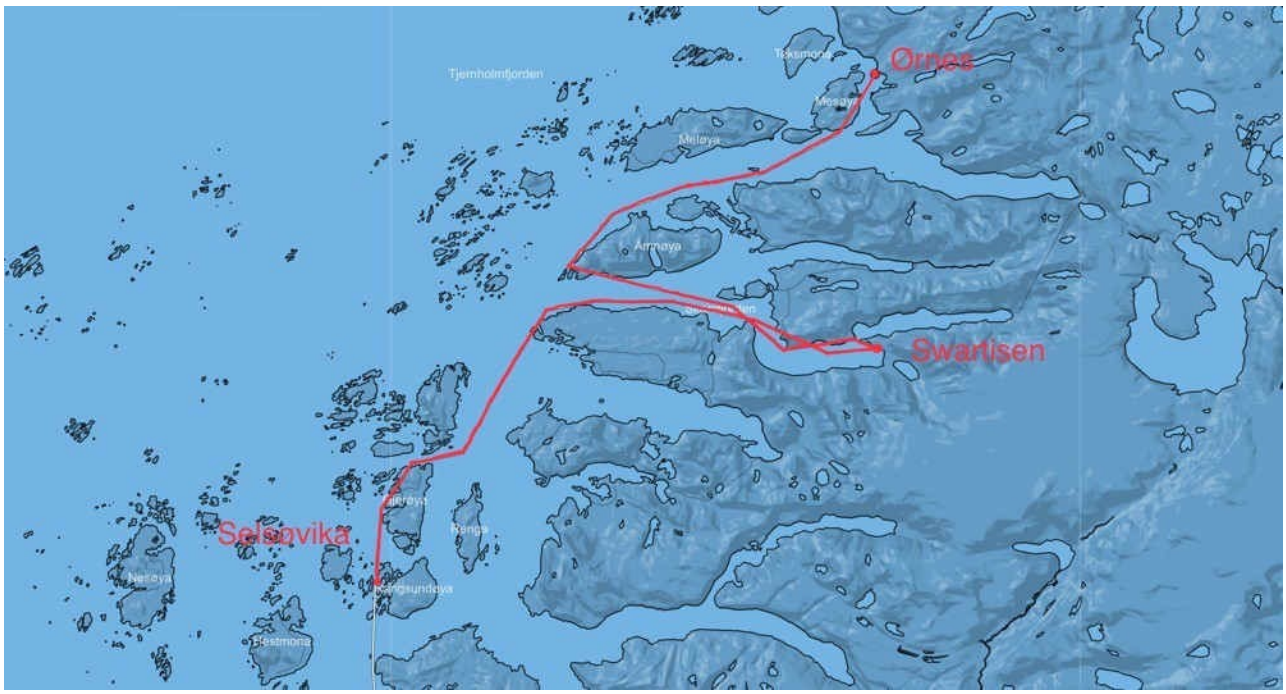
Het vissen lukt nog niet erg. De andere “yachties” op de steiger doen ook hun best een visje te verschalken maar vangen ook niets. Het ligt dus niet aan mij, niet-visser als ik ben, maar aan de vissen die er niet zijn of niet willen bijten. Ik vind het überhaupt opvallend hoe weinig dierlijk leven we zien. Geen vissen, geen vogels op een verdwaalde meeuw na. Dat had ik mij anders voorgesteld.

Uiterlijk maandag 13 Juli willen we in Bødo zijn. Om te provianderen, om een extra slaapzak te kopen en om Woendag 15 Juni ons derde bemanningslid (Edmond) te kunnen verwelkomen. Daarom doen we de komende dagen wat kleine hopjes.



Ørnes

Vandaag zijn we in Ørnes en hebben inmiddels ook de omgeving al wat verkend. Ik merk dat ik gisteren toch iets teveel van mijn blessure gevraagd heb en neem mij voor het iets rustiger aan te doen.

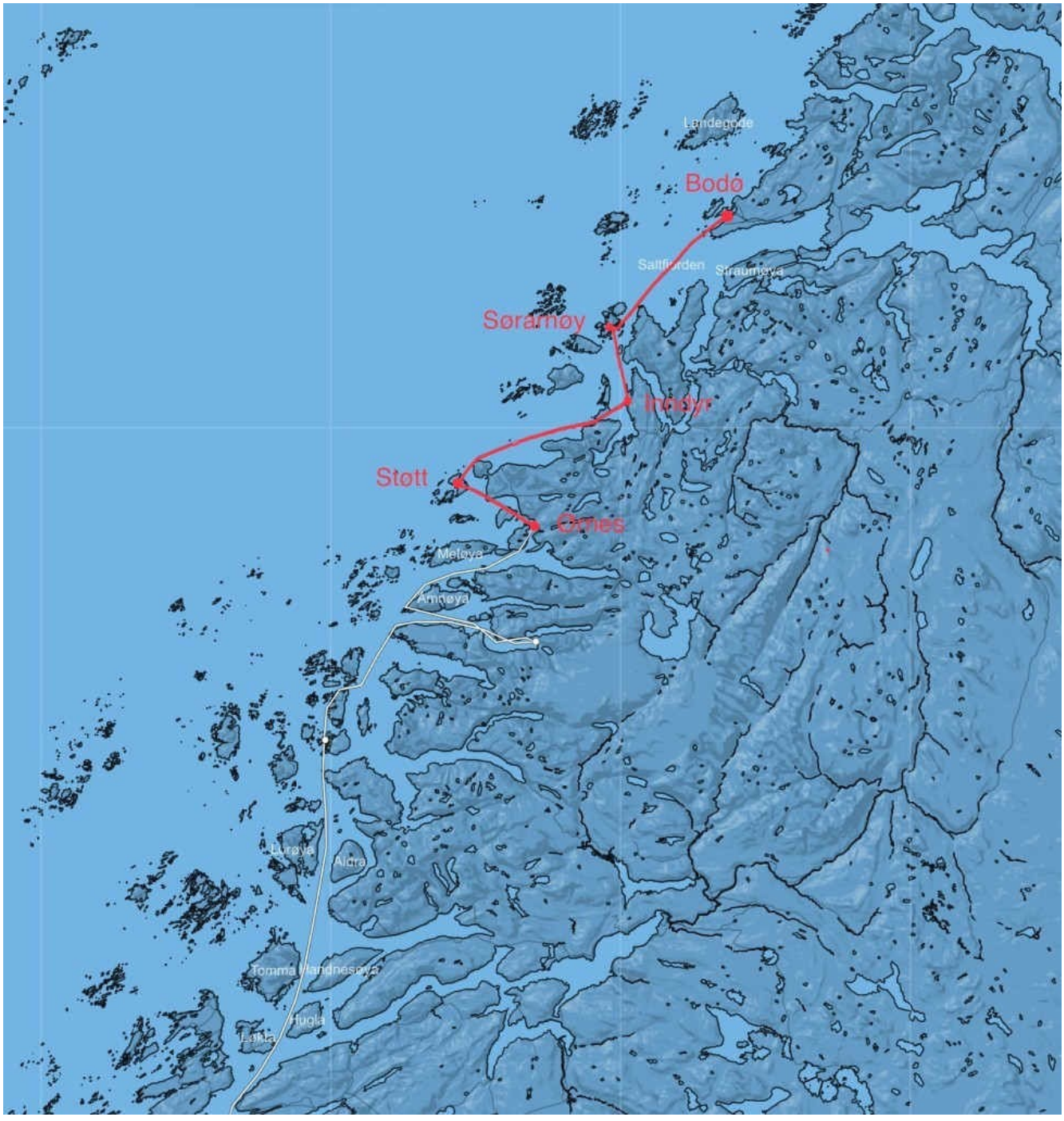


Bodø

June 13, 2022

Mooi op schema zijn we vanmiddag in Bodø aangekomen. Op schema omdat we morgen dan nog tijd over hebben voor nieuwe en verse proviandering en om Norna weer Shipshape schoon te maken. Douchen en wat wasjes doen kan ook geen kwaad. Woensdag de 15e komt onze derde man (Edmond) op het vliegveld van Bodø aan. Bodø is in feite onze eerste bestemming. Met z'n drieën vervolgen we dan de rest van onze Arctic tour. Van hier gaat het verder via de Lofoten naar ons tweede doel, Svalbard of te wel Spitsbergen.

De trajecten na Svartisen kenmerken zich door de kleine hopjes van rond de 10 mijl. Naar Ørnes was de eerste, daarna volgen Støtt, Inndyr, Sørarnøya en nu dus het langste traject van wel 14 mijl naar Bodø.



Ørnes, Inndyr en Bodø zijn ook de tussenstops voor de Hurtigruten die zowel haar komst als haar vertrek met luide scheepshoorn aankondigt. Met de Hurtigruten langs de Noorde kust wordt ook wel “de mooiste zeereis ter wereld” genoemd en hoort thuis in het rijtje van iconische routes als de Orient Express en Route 66. Wij doen het op eigen kiel. Hoe mooi is dat



Støtt (30 inwoners) is een klein eilandje aan de buitenkant van de Helgeland kust en is van oorsprong een oude handelspost. De nu 4e en 5e generatie eigenaren exploiteren het eiland actief o.a. met het aanbieden van slaapaccommodatie in authentiek gerestaureerde panden, outdoor activiteiten, een gastvrije haven met goede Wifi (de eerste tot nu toe op onze reis) en een uitstekend restaurant Gammalbikken. Het menu is eten wat de pot schaft maar altijd met lokale ingredienten en vis, vers gevangen Heilbot in ons geval. Wat mij betreft een ster waard, al was het maar voor de prijs. We spreken af met de enthousiaste eigenaar dat hij ons de volgende dag een rondleiding geeft in het museumpje op de zolder van het restaurant. Alles zeer de moeite waard.







Sørarnøya

Inndyr in het Sørfjord met 650 inwoners en Sørarnøya op het gelijknamige eilandje met nog geen 200 inwoners zijn kleine rustige dorpjes, Inndyr met wat meer rumoer dan Sørarnøya. Het lijkt uitgestorven en de enige mensen die we ontmoeten zijn meestal mannen die een hondje uitlaten. Pittoresk is het zeker maar ik ben wel snel uitgewandeld.

Het afgekloven klokhuis van mijn appel wordt niet door de meeuwen gewaardeerd en misprijzend weer uitgespuugd. Voor het uitvaren van Sørarnøya pak ik nog maar eens de viskoffer. Helaas zit het deksel niet goed vast en beland een aanzienlijk deel van de inhoud op de bodem van de haven, inclusief mijn favoriete paravanen.

Sh*t, nou ja, veel succes met vissen had ik toch al niet. Voordat mijn vissende vriend (Edmond) aan boord komt wil ik toch op z’n minst wat gevangen hebben. Zul je altijd zien, gooit hij de hengel uit is het raak.



Sørfjord

We vinden tussen de eilanden en rotsen een weg naar buiten richting Bodø. Binnen kijk ik nog maar eens op de kaart (Navionics) en het lijkt allemaal wel goed te gaan. Totdat de motor hard in z’n achteruit gaat. Er hangt een elektriciteitskabel over het water, doorvaarthoogte 20m. te weinig voor Norna.

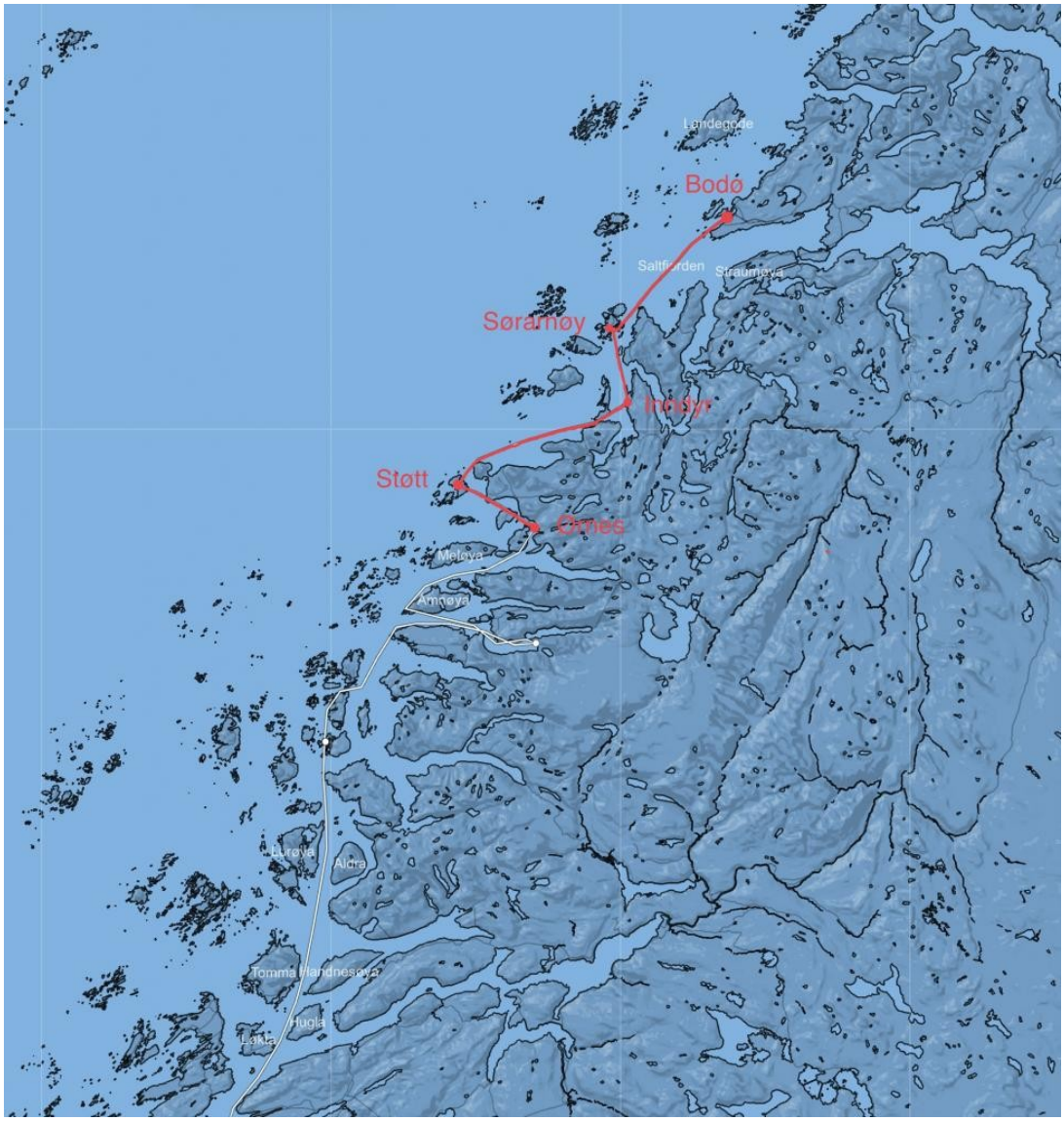
Mijn Vestas momentje op de kaart wordt buiten door Joost goed gemaakt doordat hij eerst het bord op de kant ziet en vervolgens de dunne draad in de lucht. Verder inzoomend op de kaart laat het inderdaad een dun rood lijntje zien met een hoogtemaat van 20m. Het herinnerd ons aan vorig jaar toen we in de buurt van Skudeneshavn in Zuid Noorwegen een stukje wilden afsnijden maar de voedingskabel van het vuurtorenlicht op 20m. hoogte ons ook de doorvaart belemmerde.

Tussen de eilanden en rotsen omhoog blijven kijken en goed opletten dus.

Vanmiddag hebben we in het centrum van Bodø alvast een verkennend rondje gemaakt voor de boodschappen morgen. In een outlet store zijn we beide geslaagd, Joost met nieuwe stappers en ik met een extra slaapzak. Beide voor weinig maar wel veel gemak.

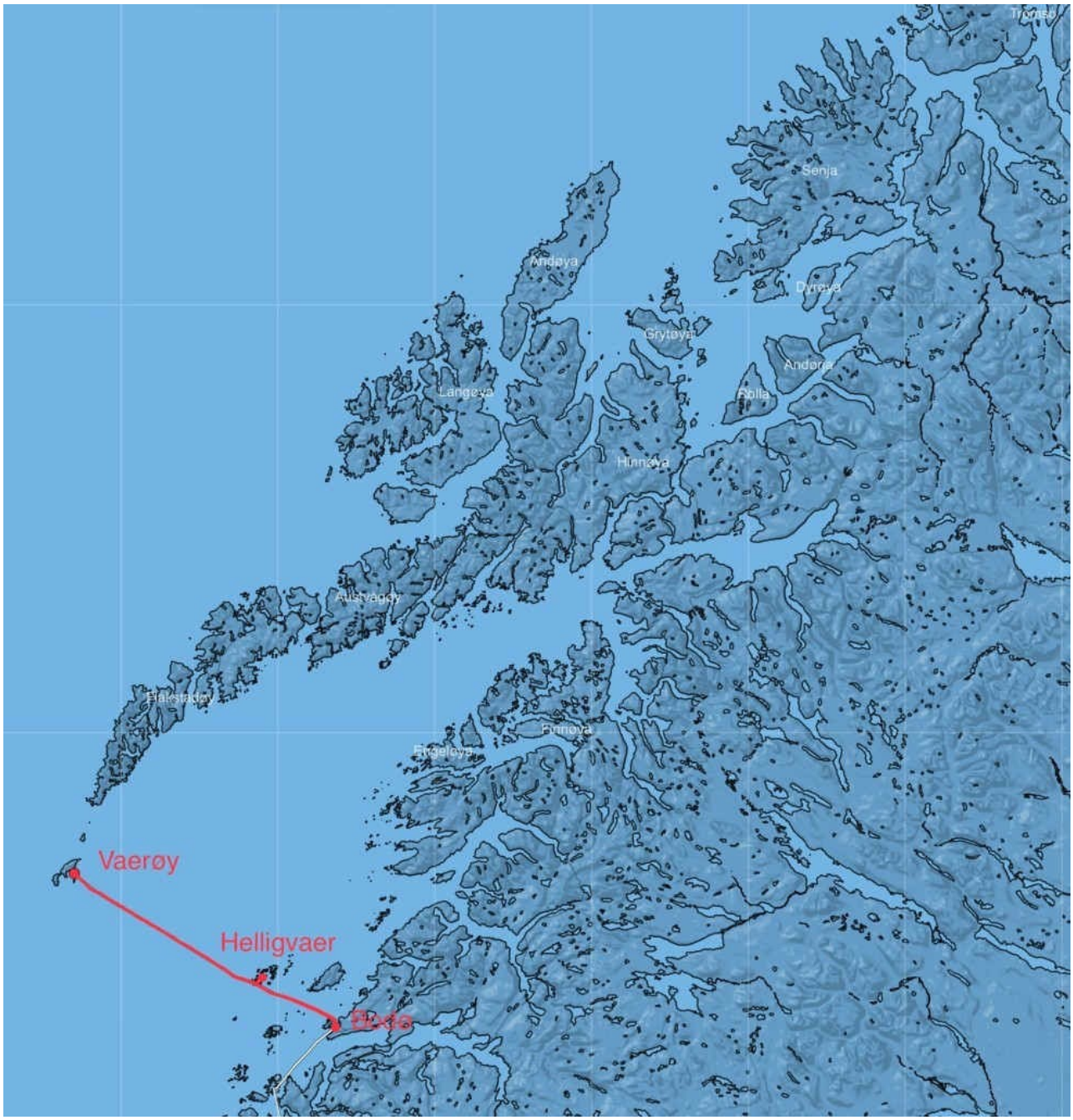


Terug naar de boot hebben we bij een visser vers garnalen gekocht om te worden verwerkt in een rijstgerecht met garnalensaus. Op de kade wordt driftig gevist. Dat ga ik na het eten ook maar weer eens proberen.



Lofoten

June 16, 2022



In Bodø wordt de bemanning compleet met de komst van Edmond. Hiervandaan vervolgen we de rest van de reis met zijn drieën.

Zijn vliegreis ging niet zonder hindernissen. In Bergen werd zijn vervolgvlucht naar Bodø gecanceld. Via twee andere vluchten met een overstap in het veel noordelijker gelegen Tromsø landt hij alsnog, zij het veel later, in Bodø. Het vliegveld van Bodø ligt op loopafstand van de haven.

Terwijl ik Edmond opwacht in de aankomsthal van het vliegveld maakt Joost het avondeten klaar. We willen vanavond nog vertrekken naar Sørvaer, een eilandje dat onderdeel uitmaakt van de eilandengroep Helligvaer gelegen op zo'n 10nm. afstand van Bodø.

Edmond merkt onze adempluimen op. Wat een contrast met het warme Nederland dat hij vanochtend heeft verlaten. Vliegen geeft een klimaatschok. Dat in tegenstelling tot een veel trager vervoer als een zeilboot waarbij je je langzaam aanpast aan het veranderende klimaat. Ik ben een koukleum en maak mij daar best wel wat zorgen over. Niettemin merk ik aan mijn lichaam dat die zich wel geleidelijk aanpast aan de lagere temperaturen. Zo koud als ik het aan het begin van de reis had heb ik het nu niet meer.

Edmond heeft mooi zonnig weer meegebracht, helaas wel zonder wind. De tegenstelling met zijn stressvolle dag kan nu niet groter zijn. Het leven aan boord van Norna Biron is zo veel trager. Rustig maar gestaag duwt de Deutz van Norna ons naar de nabijgelegen eilandengroep. Onderweg zien we de eerste papegaaiduikers. Koddige vogeltjes die mij steeds weer heel blij maken. Wederzijds is dat niet want onze komst doen ze meteen onderwater weg duiken. De bergtoppen op de achtergrond worden scherper en spitser.



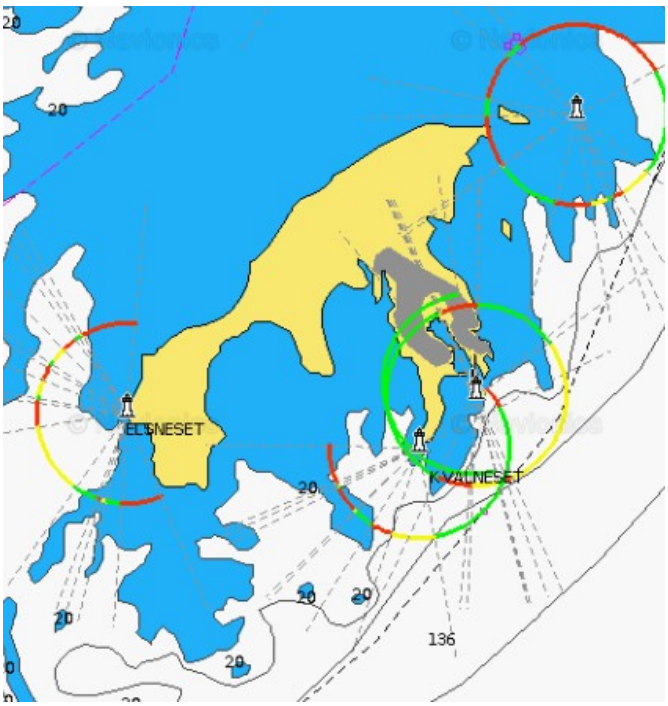
Sørvaer

Rond 23.00 komen we aan in een heel pittoresk landschap. De her en der afgemeerde vissersbootjes verraden een actieve vissers gemeenschap. De laagstaande zon, windstilte en olieglad water heeft een haast betoverende uitwerking op ons. Is dit dan een voorbode van wat ons verder nog te wachten staat ? Joost en ik kunnen er geen genoeg van krijgen en genieten van de omgeving in een overweldigende rust. Dat laatste doet Edmond ook maar dan uitgeteld in zijn kooi na een vermoeiende reisdag en stressvolle laatste werkdagen.





Vandaag steken we de Vestfjorden verder over naar het 35nm Noordwestelijk gelegen Vaerøy, ons eerste Lofoten eiland. Op de motor, er is nog steeds geen wind.



Vaerøy is het op één na Zuidelijkste bewoonde eiland van de Lofoten. Het eiland lijkt wel wat op een dinosaurus, de kop is zuidwestwaarts gericht, de poten zijn enkele landtongen. Ik realiseer mij dat een zo lang gekoesterde wens, per zeilboot naar de Lofoten, nu werkelijkheid is geworden. Ben er stil van.





We liggen in Røstnesvågen, het oude centrum van Vaerøy. Het wordt gedomineerd door de vele droogstellingen voor de stokvis. We ruiken het al bij het binnenvaren. Het blijkt dat hier Noorwegens grootste producenten van stokvis zijn gevestigd.

De vis, veelal kabeljauw maar ook wel makreel, wordt ontdaan van kop en ingewanden en aan stokken te drogen gehangen – vandaar de naam stokvis. Eigenlijk zijn het meer rekken, de zgn. hjell. De koude langsstromende lucht voorkomt dat de vis bederft. Het drogen duurt ongeveer drie maanden. Daarna wordt de vis nagedroogd totdat deze keihard is. Van het originele gewicht is dan nog zo'n 20 % over.

Eerlijk gezegd is het aan mij niet besteed, ik kan het niet lekker vinden.



Vaerøy is ook de oorsprong van een bijzonder jachthonden ras, de Lundehund.

Het ras is een zoölogische rariteit omdat het zes tenen aan elke poot heeft. De hond kan bovendien zijn gehoorgangen volledig afsluiten door zijn oren dubbel te vouwen. Het ras heeft honderden jaren lang geïsoleerd geleefd en werd gebruikt bij de vangst van papegaaiduikers.

Omdat de papegaaiduiker tegenwoordig een beschermde vogelsoort is en het niet meer op het menu mag staan wordt er niet meer op gejaagd.

Wat ook gezegd kan worden over de zeearenden. De vissers vonden de zeearenden een bedreiging voor de visstand. In de late winter en het voorjaar moet er immers vis worden gevangen. In de herfst vingen ze daarom de zeearenden met blote handen om ze af te maken. Dit gebeurde vanuit schuilplaatsen waar de jagers op de loer lagen. Met een stukje lokvlees aan een touwtje trokken ze zo geleidelijk de etende zeearend naar de schuilplaats tot ze hem aan de poten naar binnen konden trekken om vervolgens de nek van de zeearend te breken.

Het vangen van zeearenden heeft tot in de jaren zestig van de vorige eeuw geduurd.



De dode zeearend rechtsonder op de foto had kennelijk alsnog pech

😟

Longyearbyen, Spitsbergen, zaterdag 25 juni 2022

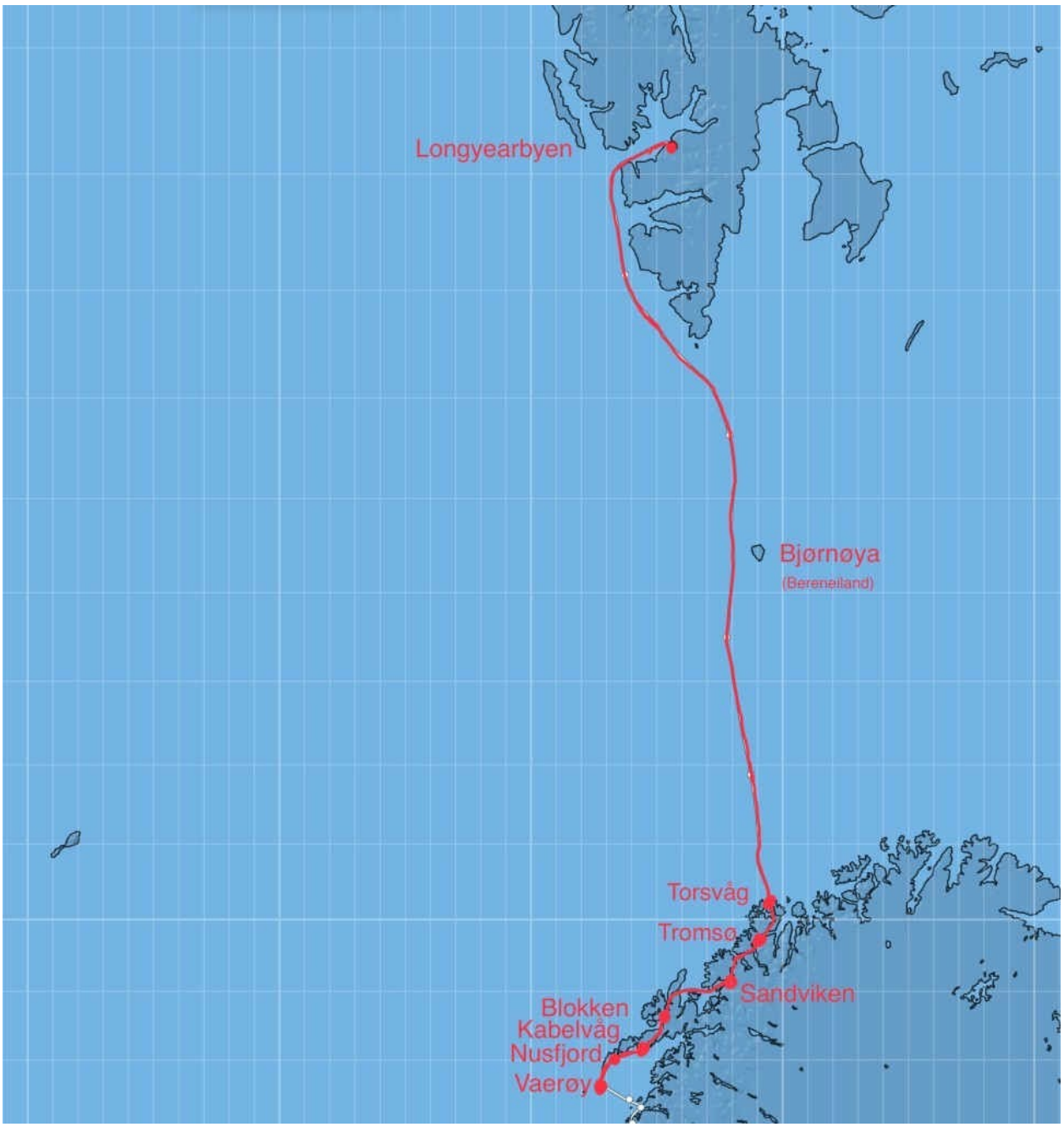
June 26, 2022



Longyearbyen



We hebben een voorspoedige oversteek van de Barentszee gemaakt en hebben rond 22.00 uur, na een zonovergoten dag, vast gemaakt aan de steiger in Longyearbyen. De laatste 100 mijl in het zicht van de Spitsbergen kust aan stuurboord. Toch wel een mijlpaal in onze reis.





Alweer een week geleden zijn we vertrokken uit Vaerøy helemaal in het Zuidwesten van de Lofoten.

In dagtochten kruisen we, voornamelijk op de motor, de Lofoten door. Zo af en toe gaat er een zeil bij. De wind is erg veranderlijk en meestal tegen. Vanuit zeegaten krachtig toenemend dan weer tegengesteld komend vanaf een berghelling.

Norna is nou niet een boot waarmee je gemakkelijk gaat kruisen in nauwe wateren maar terwijl we hier tegen de wind in motoren realiseer ik mij wat een fantastisch zeilwater dit is om met mijn eigen boot te bevaren. Dat is een al jaren diepgeworteld verlangen en een belofte aan mijn echtgenote, zodra Fram zeilwaardig is heeft één van de eerste grote reizen de Lofoten als bestemming.

Ik zie dit maar als een soort van eerste verkenning.



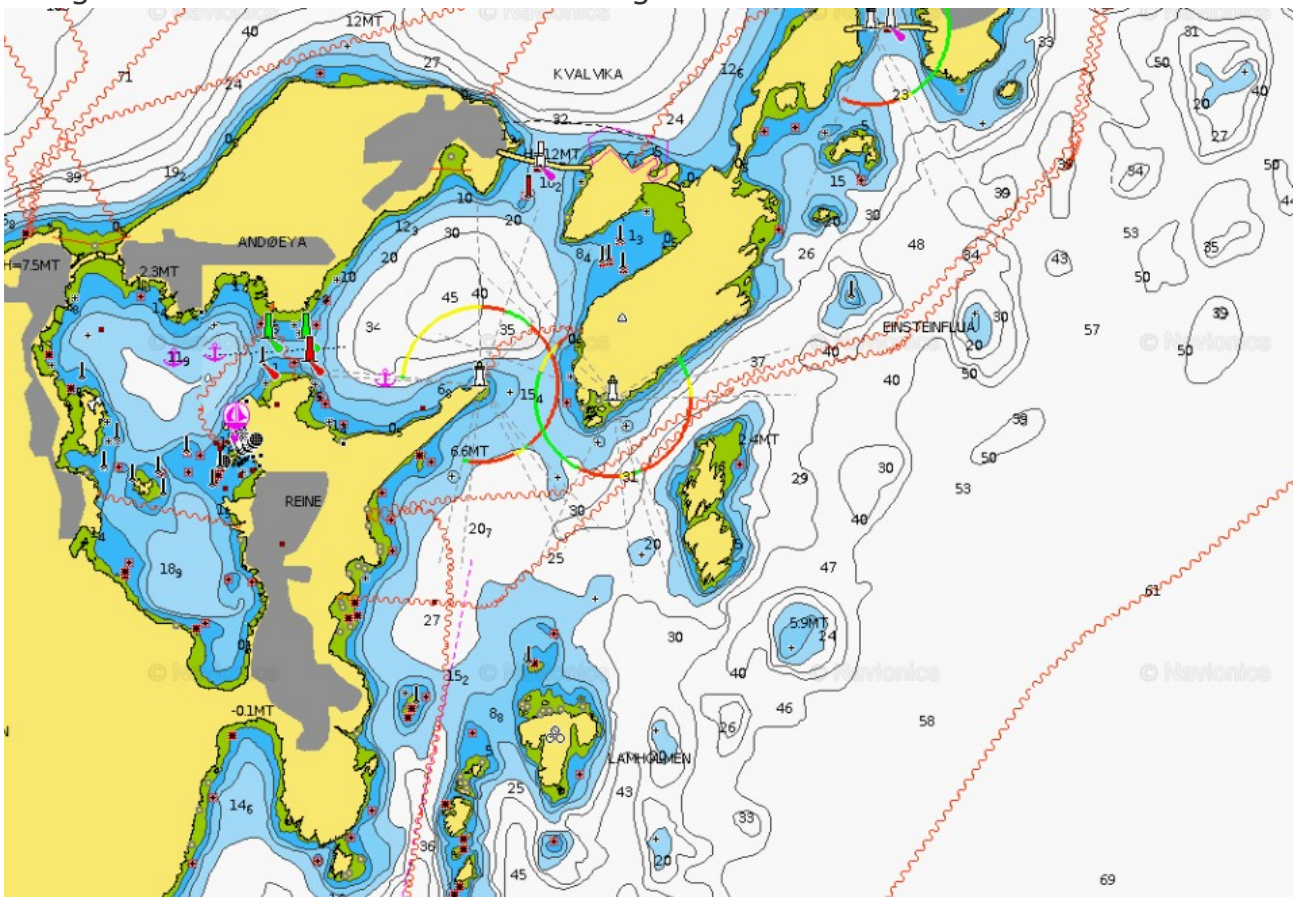




Reine

Zoek je foto’s van de Lofoten vindt je die van Reine. Wij waren het er al over eens dat je eigenlijk alle plaatsen langs de E10, de snelweg die alle eilanden met elkaar verbindt, moet vermijden. Dat zijn vooral door toeristen bezochte dorpen waardoor druk en weinig authentiek.

De E10 zelf wordt bevolkt door campers in alle soorten en maten. De gewone personenauto is in de minderheid. Maar Reine moet je toch gezien hebben en daarom tuffen we er naar binnen en maken als een stel Japanners foto’s om vervolgens weer om te keren en door te gaan.



Nusfjord





Niet heel consequent maken we vast in Nusfjord. Alhoewel niet direct aan de E10 nemen velen de afslag om dit "*Marken van Noorwegen*" te bezoeken. Dat is niet negatief bedoeld. Net als Marken heeft het een authentiek karakter met in plaats van de groene huisjes hier de roodbruine en gele huisjes. Zoals ook in vele andere Noorse haventjes zijn de huizen met elkaar verbonden via vlonders over een houten staketsel.

De diepgang in de haven lijkt wat dubieus te zijn voor de 2,5m. van Norna en leggen daarom niet aan de langssteiger aan maar haaks daarop. Ze steekt daardoor dwars de haven in, de ingang voor 2/3e blokkerend. We hebben het idee dat de twee viskotters die aan de overkant liggen er meer zijn voor de entourage dan dat ze naar buiten gaan.

Enfin, een jachtje kan er nog wel door. We worden hier zelf onderdeel van de bezienswaardigheid. Fotogeniek is het zeker wel.

Trollfjord



Op onze toeristische route, zo noem ik het maar want we varen bewust tussen de vele eilandjes en nauwe doorgangen met de rotsen op slechts enkele meters afstand, mogen we het Trollfjord uiteraard niet overslaan. Het ligt immers op onze route naar het Noorden.

Dat we in de buurt komen bewijzen de vele ribs, gevuld met in Ferrari rode of Signaal gele overlevingspakken verpakte toeristen, die ons met +30kn. voorbij razen. Met opschriften als ”Trollfjord & Sea Eagle RIB Safari” laat niets aan duidelijkheid te wensen over waar ze naar toe gaan. Een eindje verderop racen ze één voor één bakboord uit. Kennelijk is daar de ingang van het Trollfjord. En dat klopt. Tegen de tijd dat wij naar binnen varen komen de ribs weer naar buiten. Time = money nietwaar. Wij varen tot bijna het einde, maken wat foto’s en keren ook om. Leuk om gezien te hebben en erg fotogeniek.

Zelfs ik ben in staat om meerdere zeearenden voor de lens te krijgen, al waren ze best ver weg. Die avond laten we voor het eerst het anker vallen in Blokken. Blokken is een klein beschut baaitje met achterin een plek waar het niet meer te diep is om te ankeren.





Sea Eagle

Na nog een nacht in het verder uitgestorven Sandvika vinden we net achter de brug bij Finnsnes een ponton met een dieselpomp. Het nabijgelegen plaatsje biedt ook de gelegenheid om wat laatste verse boodschappen te halen en om te douchen. Hmm, dat is lang geleden en ik kan best een goede schrobbeurt gebruiken.

Helaas blijkt de automaat van de dieselpomp niet één van onze over drie man verdeelde collectie betaalpassen en credit cards te accepteren. Dat is nu de tweede keer dat goedkopere diesel aan onze neus voorbij gaat. De prijs hier is 17,8NOK, scheelt toch een 0,50NOK met waar we eerder getankt hebben.

In de directe omgeving vinden we geen andere dieselpomp. Tromsø aandoen lijkt dan toch de beste optie, waardoor de schipper alsnog zijn zin krijgt. Hij wilde graag vanuit Tromsø naar het hoge Noorden vertrekken. Ik was meer van het juiste weerwindow en vertrekken zo het uitkomt. Het gunstige window lijkt aanstaande en daarvoor moeten we zelfs nog iets vertragen. Een kleine omweg via Tromsø past prima in dat scenario. Ondertussen wordt het koud, winderig en regent het. De 38nm naar Tromsø neem ik voor mijn rekening, flink ingepakt in de kleine kuip van Norna. Het zicht is af en toe bar slecht en het is goed opletten geblazen. Op de één of andere manier geniet ik van dit tochtje.
Dat terwijl er niets dan grijzigheid te zien is terwijl Norna zich tussen de vele rotsjes, bakens en eilanden laat manoeuvreren. Van de met sneeuw bedekte bergen en groene heuvels is niets te zien, alles is even grauw en grijs. De mannen zitten binnen wat te lezen en te suffen, af en toe checkend of ik nog wat nodig heb of afgewisseld wil worden. “Nee hoor, gaat prima zo” roep ik, terwijl ik mijn handen in mijn jaszak warm probeer te houden.

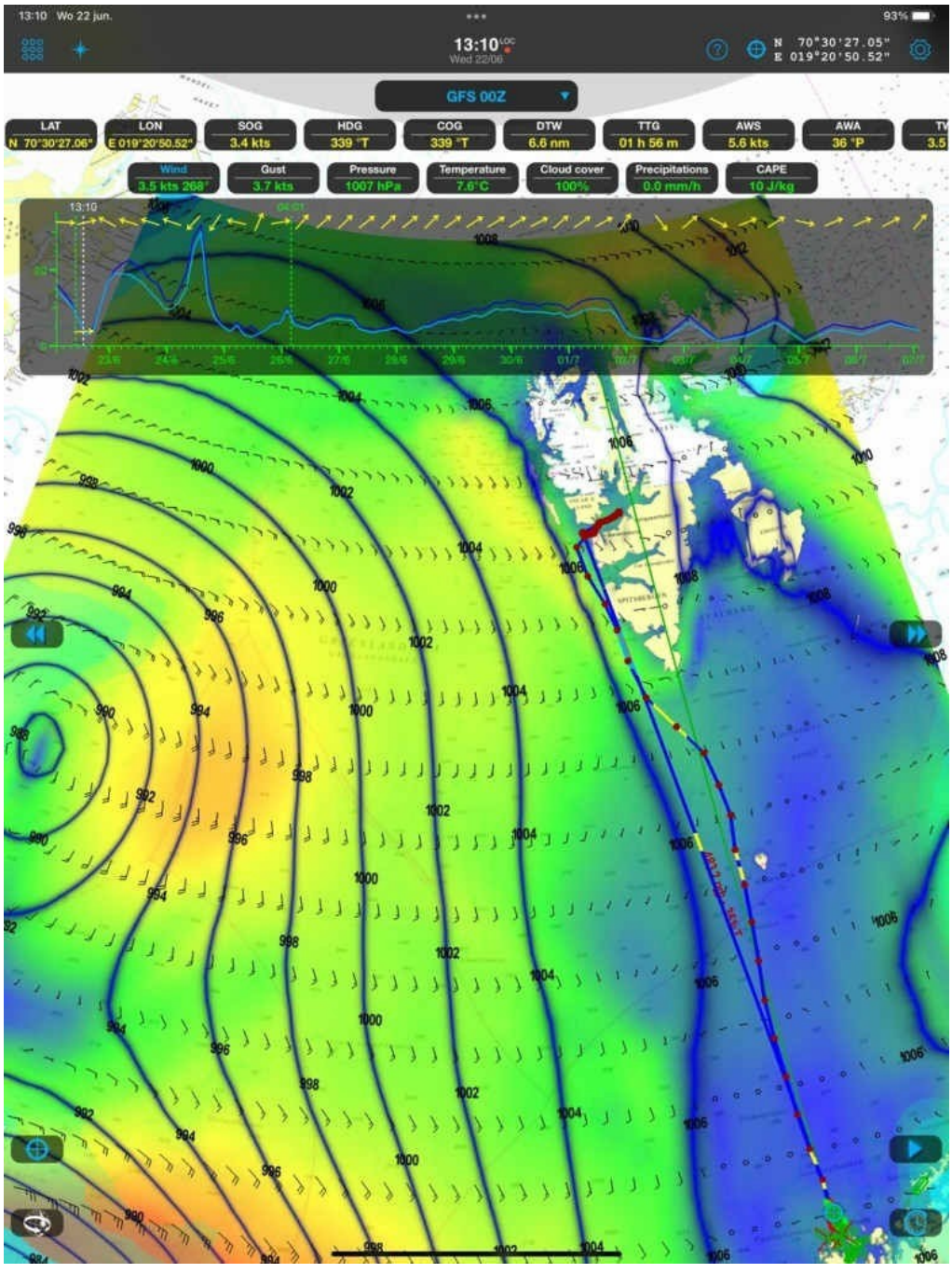


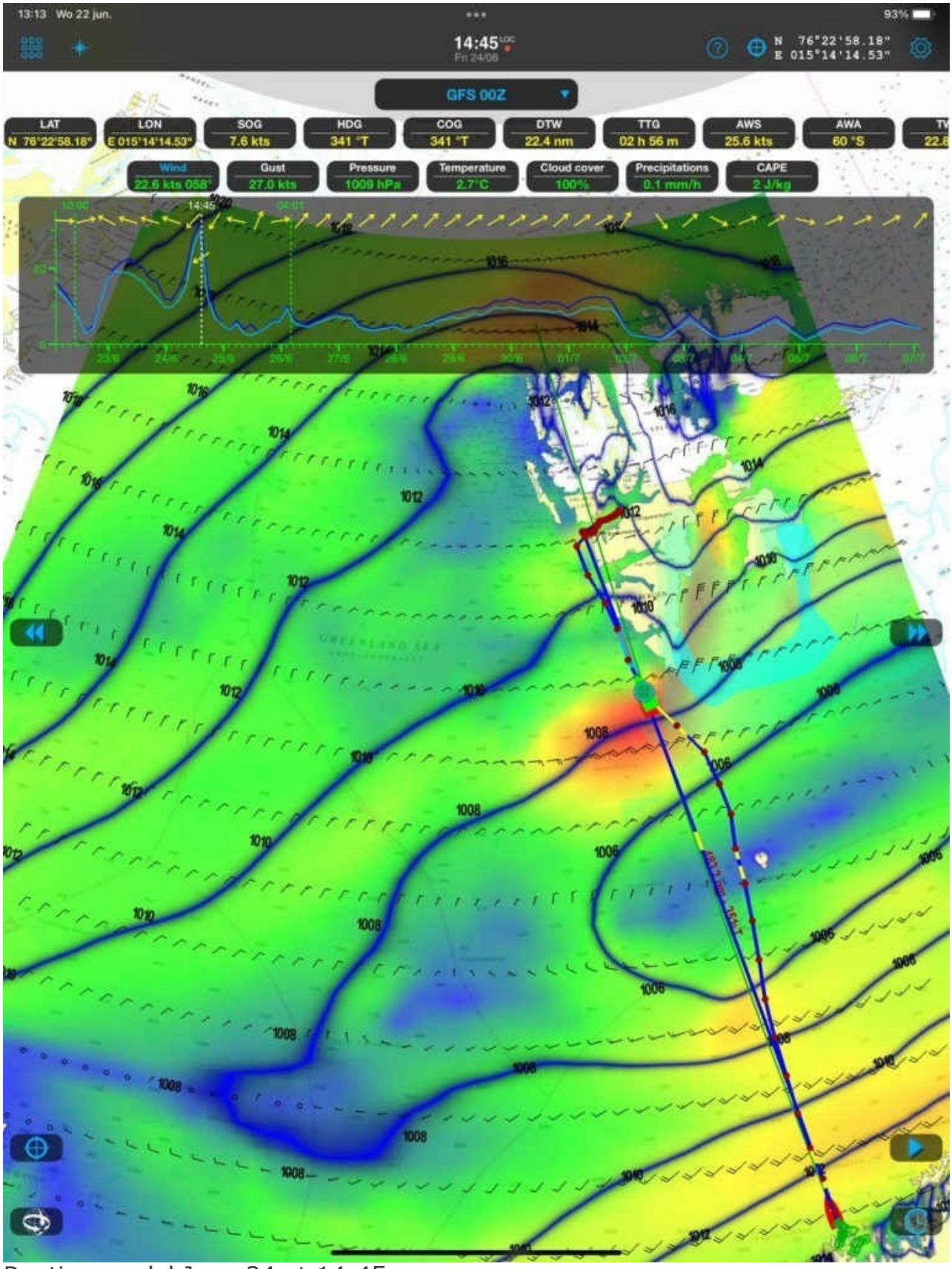
Alvorens we op het wijde Balsfjord komen, in het Noorden daarvan ligt Tromsø, spoelen we door de nauwe doorgang Rystraumen. Even loopt de snelheid op tot 11kn. bij een vaart door het water van zo’n 5,5kn.

In het zicht van Tromsø neemt Joost het van mij over. Lekker mijn natte zooi uit doen, in de machinekamer hangen om wat te drogen, een banaantje pellen en weer even warm worden in de salon.

Naar buiten kijken gaat niet, alle ramen zijn beslagen. Wanneer ik het toerental van de motor hoor veranderen trek ik mijn nog natte zeilpak weer aan en zie buiten op de wal een paar grote olietanks met de letters BUNKER erop. We leggen aan op een betonnen steigertje maar helaas is een dieselpomp hier niet te vinden. Ook even verderop is een op het oog verlaten bunkerstation maar zo te zien met slangen die niet voor Norna bedoelt zijn. We zetten koers naar de marina even verderop, daar is zeker wel een dieselpomp. Dan ontwaren we aan bakboord nog een ponton en nu wel met diesel automaat. De prijs is 20,60NOK en is “gekleurde diesel verboden voor motorvoertuigen” zo staat er op de stikker. Mjjn VISA doet het hier wel en er verdwijnt voor 8000NOK diesel in de tank.

Routing model June 22 at 13:10





Routing model June 24 at 14:45

We overleggen, het is 19.00 uur, het is koud en het regent, gaan we door of blijven we hier nog een nachtje. Mijn idee om door te gaan krijgt de goedkeuring van de anderen. Nog even naar huis bellen en appen dat onze overtocht naar Spitsbergen nu toch echt begonnen is.

Mijn wacht begint om 24.00uur en is ook het tijdstip om gezamenlijk de laatste Gribs te bespreken. Die zien er niet slecht uit, alhoewel weinig wind tot eind van de dag. Daarom wordt besloten nog iets te vertragen met een tussenstop op Torsvåg. Dat is toch nog even omschakelen. Immers ingesteld op een 4 daagse zeereis is alles er voor klaar gemaakt, dek opgeruimd en dan toch nog een haven aandoen. Maar even een paar uur slapen is ook wel lekker. In mijn droom zijn we aan het zeilen, kennelijk met heel rustig weer, ik probeer de bewegingen van de boot aan te voelen maar voel niets. Ik wordt er wakker van. Oh ja, we liggen nog aan de steiger van Torsvåg.



22 juni 9.00 uur is het alle hens aan dek. We gaan. De paar uur extra rust op Torsvåg waren nodig om het ergste van de harde wind onder Spitsbergen te ontlopen en de motoruren aan het begin te beperken. De harde wind onder Spitsbergen is weliswaar pas over 4 dagen en in die tijd kan er nog veel wijzigen.

Op de één of andere manier voelt dit vertrek anders dan eerdere zeereizen. We steken de Barentszee over en dat klinkt toch anders dan een tochtje over de Noordzee. Na de zeilen gehesen te hebben pak ik nog een paar uurtjes slaap. Ik krijg nog net mee dat de motor weer aan gaat. Te weinig wind. Ik kan daar goed op slapen en voor ik het weet is het al 12.00 uur in de middag, mijn tijd vandaag voor deze wacht. Het zonnetje schijnt, het is warm uit de wind maar daar zit nog wel een venijnige koude component in. Maar goed, die komt van de verkeerde kant en is te weinig. De Barentszee lijkt trouwens verdacht veel op onze eigen Noordzee. In de salon lees ik verder in het e-boek waar ik gisteren aan begonnen ben. Af en toe rolt er iets dat lawaai maakt. Al gauw begint het mij te irriteren en ga op zoek naar de boosdoener in de kajuittafel wat ik denk waar het vandaan komt. Hé daar staat alles stabiel, met een paar handdoeken er tussen. Aha, het komt uit de stuurboord bank.

Maar ook daar ligt niets dat het kabaal kan veroorzaken. Toch nog maar eens in de kajuittafel kijken. Nee hoor, ook alles zeevast. De eierdoos naast whiskeyfles in de servieskast is vast weg. Nee hoor, die ligt er ook nog steeds en behoedt de fles tegen heen en weer rollen. In de bakboord bank liggen geen flessen maar toch ga ik kijken. Ook niets natuurlijk. Weer "kleng .. boem" en realiseer mij nu pas dat het de grootschoot boven mijn hoofd op het achterdek is. De wind is nog minder geworden en de grootschoot mag best wat strakker.



Sun at night

Aan het eind van deze eerste dag op de Barentszee heb ik weer de wacht van 2100-2400 uur. Over een zonovergoten zee en onder een strakblauwe hemel zeilen we de zon tegemoet. Deze staat nu voor ons uit op 11 uur aan de Noordelijke hemel. De zon draait in een volledige cirkel om ons heen en blijft ruim boven de horizon. Op onze Noordelijke koers kun je aan de zonnestand het tijdstip van de aflossing van de wacht aflezen, Noord en Zuid ofwel 24.00 en 12.00 staat hij in de lengte as van de boot, 3.00 resp. 21.00 dwarsscheeps in het Oosten resp. het Westen. Als ik om 24.00 de wacht overgeef aan Edmond staat de zon dus recht voor de boeg boven de horizon en nu wat verscholen achter de bewolking. De nachten zijn al lang geen nachten meer.
Zelfs de schemering ontbreekt. Zo midden op zee blijft het een aparte, en voor mij nieuwe, ervaring om de zon 24 uur lang aan de hemel te zien. De wind is geleidelijk toegenomen en met een vaartje van 7-8 knopen snellen we noordwaarts.

23-6 14.00 uur, het eerste zichtbare zeeleven is gespot door Joost, dolfijnen en walvissen. Bereneiland aan stuurboord.

De wind neemt toe tot boven de 20kn met uitschieters naar 29. De kluiver is weg en de stagfok staat samen met één rif in het grootzeil. Bij het overgeven van mijn wacht aan Edmond binden we nog een tweede rif in het grootzeil. In mijn slaapzak ruiken mijn handen naar rubber, bah. Dat moet van de nieuwe werkhandschoenen afkomen die ik maanden geleden eens bij het CIV in Den Oever heb aangeschaft en nu voor het eerst gebruik. “Maxx Grip Winter Safe” staat er op hetgeen niet belet dat ik binnen de kortste keren weer ijskoude vingers heb. Terwijl Edmond het commando over Norna overneemt kruip ik in de slaapzak waar ik eerst nog even mijn koude handen in de oksels voorverwarm alvorens ik ze naar het warmste plekje laat afglijden.

Geleidelijk aan wordt het kouder. Ik vind dat ik er aan moet wennen en probeer mij niet overmatig dik aan te kleden. Dat kan altijd nog denk ik dan. Ook de in Bodø aangeschafte extra slaapzak zit nog ongebruikt in de verpakking. Wel draag ik al die tijd al merino thermo ondergoed dat ik ook in de slaapzak aan houd. Eigenlijk heb ik nog het meest last van koude handen. Natuurlijk heb ik diverse soorten en maten handschoenen bij mij maar de handen verbergen in de zakken van mijn zeiljack of in de mouwen van het fleecevest werkt beter. Nadat ik met de nodige acrobatiek weer uit mijn kooi ben geklommen en mijn inmiddels erg klamme spijkerbroek weer wil aantrekken staat Joost voor mij met een nieuwe skibroek, “van de Lidl” zegt ie “voor € 19,-“ met een big smile. De dubbel gevoerde broek past mij prima en voelt meteen warmer aan. Vlak voor vertrek was ik nog op pad geweest voor zo’n broek maar helaas niet kunnen slagen.



On Watch

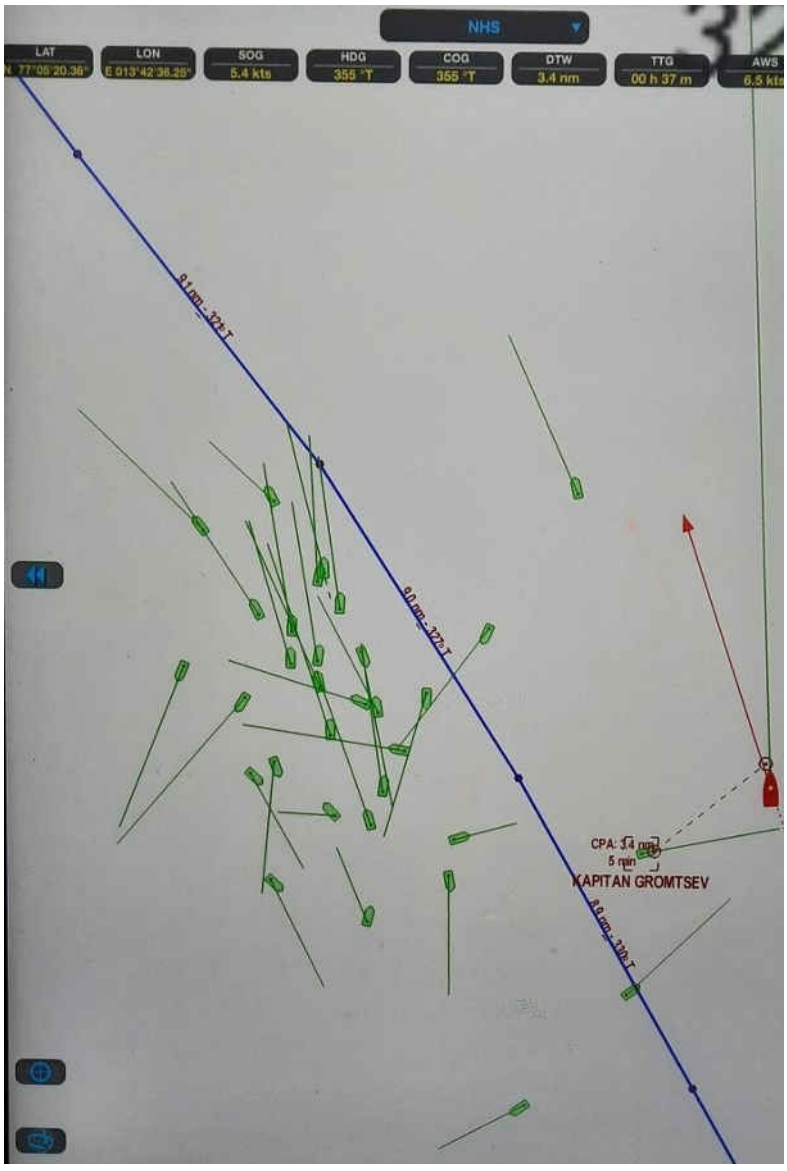
Naarmate we Noordelijker komen wordt het steeds kouder. Binnen is het nu een graad of 2. Het wachtje uitzitten wordt koud door het gebrek aan beweging. In de slaapzak houdt ik nu ook de skibroek aan. De wind zal in de loop van de nacht erg weinig gaan worden volgens de gribs.

Tussen 23.00 vanavond en 5.00 morgenochtend zakt de wind weg tot een knoop of 3. Tijd voor de motor aan, tijd voor wat meer warmte en als de zee wat tot bedaren komt kan misschien de kachel wel aan.

Ik denk aan de woorden van zeiler en huisarts Kees den Hartoog, die met zijn Senta (die ik later heb overgenomen) singlehanded naar Groenland voer:

> *Men verdenke mij niet van masochistische neigingen. Wie mij kent weet wel beter. Maar om een goed zeezeiler te worden is het niet voldoende om 's zomers een zeereisje naar Engeland of de Oostzee te maken. De zeiler dient af en toe moeilijke trajecten te kiezen, alleen of met een kleine bemanning, en de tegenslagen op zo'n reis als noodzakelijke training en opvoeding te accepteren*

Een zeilreis als deze naar de Poolzee geeft heel nieuwe ervaringen, dat terwijl ik een hekel heb aan kou, sneeuw en ijs. Overigens in tegenstelling tot mijn reisgenoten. Ik leer er van, pas mij aan en voel mij rijk.



AIS enemies

We varen een hele kudde vissers tegemoet, wel een stuk of 30. Geen kleine bootjes maar schepen van 50 tot 80 meter lang. De zeebodem komt hier omhoog van meer dan 2000m diep tot 200m en op enkele plekken 50 tot 20m.
Daar vissen ze allemaal op een kluitje. Noren zowel als Russen met namen als KAPITAN DURACHENKO, MYS CHIKHACHEVA, VASILY GOLOVNIN, MYS KORSAKOVA" en vele anderen. Wij blijven er net Oostelijk van. De boten die op AIS op kruiskoers lijken te komen draaien echter tijdig weer om op hun tegenkoers terug te komen om maar niet te ver van het kennelijk rijke viswater te komen. Wij hebben er zo geen last van.



Coast of Spitsbergen (Svalbard)

Slapen is weer eens lastig in deze woelige zee. Van het wegvallen van wind komt niets terecht. We maken enorme schuivers. Ik val wel in slaap maar ben ook vaak wakker vanwege het schrapzetten in de kooi. Nu ben ik wakker omdat ik moet plassen. Nee hè, daar heb ik nu helemaal geen zin in. en probeer het te negeren. Ik draai me nog eens om (makkelijk gezegd) en begraaf mij opnieuw in de slaapzak om de koude helft van mijn gezicht ook weer warm te laten worden. Net als ik goed genesteld ben hoor ik Joost.

"Wakker worden, je mag weer, het is 3.00 uur. En kijk eens uit je raampje, de zuidwestkust van Spitsbergen is in zicht."

Normaal gesproken heb ik het raampje afgedekt met een tweede kussen. Enerzijds om het licht te verduisteren en anderzijds om het koude ruitje te isoleren. Iets wat ik al doe sinds we in Noorwegen zijn. Tegen het koude glas aanliggen is niet fijn. Buiten maak ik een foto van de door nevel vergrijsde woeste spitse bergen aan de horizon. Prachtig dit.

Het is nog steeds ijzig koud, de wind is afgenomen tot een knoop of 15 en neemt verder af. De twee reven zitten er nog steeds in. Ik denk aan uitreven, maar het hoeft niet meer. Plots is de wind vrijwel weg en het beetje dat nog resteert komt recht van voren. Schroef uit vaanstand draaien en spoed instellen, motor aan, fok inrollen, bulletalie eraf en giek midscheeps. Een uurtje later waait het weer met 25-28kn en gaat de procedure in omgekeerde volgorde. Motor stationair, giek uitvieren, bulletalie aan, fok uitrollen en trimmen, motor in z’n vrij en uit, schroef in vaanstand draaien en weg zijn we weer met zo’n 8kn op het log.







Happy Hour on deck with a cold beer and peanuts.

Als ik zaterdag 25 juni om 12.00 in de middag de wacht van Joost overneem is de wereld geheel veranderd. Geen wind, vlak water, stralende zon hoog aan de hemel recht boven ons kielzog, strakblauwe lucht, de zwart grijze bergen met aders van sneeuw rijzen aan stuurboord uit zee omhoog. Edmond meldt een walvis in de verte. Binnen staat de kachel al aan. Dat kan nu wel met deze vrijwel rimpelloze zee. Ook mijn extra warmtekleren gaan uit en is het alleen met T-shirt nog steeds behaaglijk, binnen. Voor de routineuze blik naar buiten trek ik even een vest aan. Happy hour doen we voor het eerst ook weer buiten onder een stralende zon aan bakboord. 4G maakt het geluk compleet. Het uitzicht is betoverend.

ETA Longyearbyen is vanavond (Zaterdagavond) 22.00 uur.

Wapentuig soap.

June 27, 2022

Buiten de geciviliseerde gebieden op Spitsbergen heersen de koningen van de Arctic, IJsberen, die een bedreiging voor ons mensen kunnen vormen. Alhoewel hun hoofdvoedsel uit zeehonden bestaat, zullen ze een mens ook niet versmaden. Daarom moet men in die gebieden voorbereid zijn om geen lunchgerecht voor de ijsbeer te worden. Men dient middelen bij zich te hebben om de ijsbeer af te schrikken. Daarnaast wordt dringend aanbevolen om met een geweer bewapend te zijn voor in het uiterste geval dat de afschrikwekkende middelen niet afdoende blijken te zijn.

Overigens is er dan wel een probleem aangezien het een beschermde diersoort betreft. De noodzaak van dat laatste redmiddel zal dan door de Sysselmannen onderzocht gaan worden met hoge boetes in het verschiet als die noodzaak niet voldoende aangetoond kan worden.

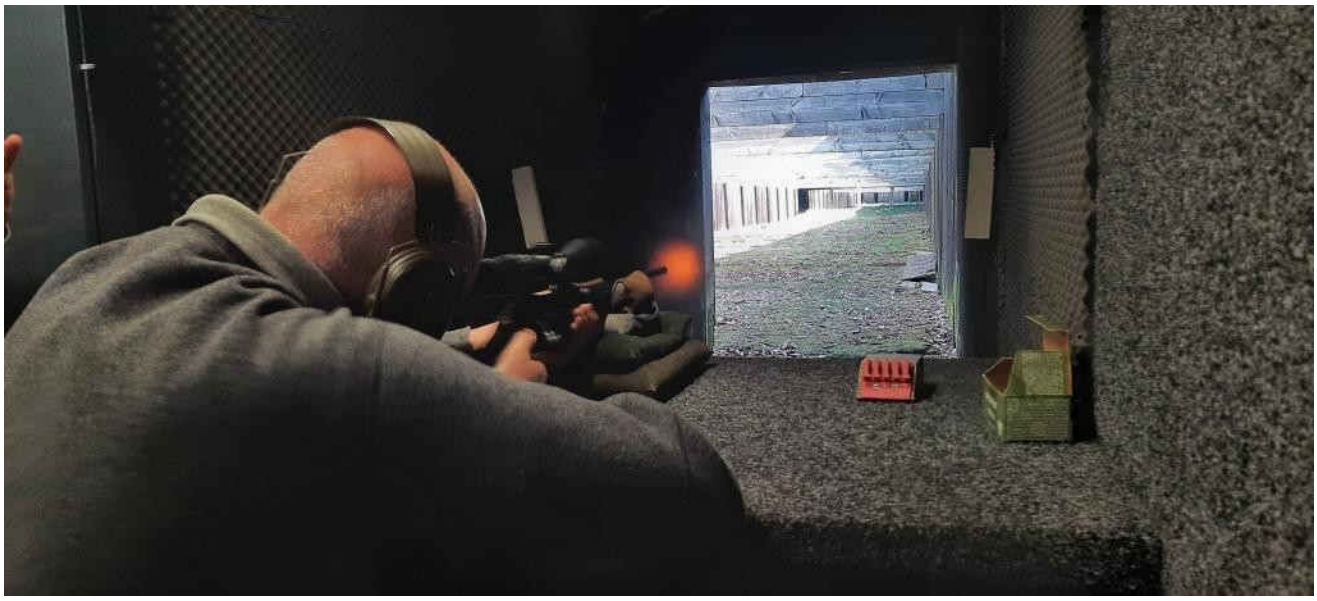
Onze “afschrikwekkende middelen” bestaan, behalve uit schreeuwen, zwaaien en het vooruitschuiven van de schipper met zijn eigen geheime wapen, uit mijn seinpistool met kaliber 4 patronen en voor ieder van ons een “Nico Signal Flare gun”.

Braaf verleng ik nog steeds elk jaar mijn wapenvergunning voor het mogen hebben van een seinpistool. “Vroegûh” was dat geen punt, een tientje per jaar dat ik graag betaalde met een gezellig praatje met de agenten van de dienst wapens en munitie. Tegenwoordig, sinds de schietpartij in Alphen a/d Rijn, is dat anders inclusief de periodieke controles aan huis. Wat, tot voor kort, gebleven was is het gezellige praatje met de dienstdoende agenten en het uitwisselen van wat sterke verhalen. Maar ook dat is nu voorbij sinds de verlenging van de wapenvergunning via een klinisch digitale weg gaat voor een bijna verzevenvoudiging van de kosten. Elk jaar twijfel ik of ik nog wel zal verlengen maar met deze tocht in het vooruitzicht toch blij dat ik dat wel weer gedaan heb. In de loop der jaren heb ik wel al mijn munitie verschoten. Voor zover ik heb kunnen nagaan is dat in Nederland niet meer te krijgen. Wel in Belgie, een outdoor shop in de buurt van Brugge. We maken er een gezellig dagje Brugge van met behalve nieuwe munitie ook de aanschaf van de originele Muckbooth laarzen in Noordpool uitvoering in dezelfde outdoor shop.

Met mijn Nederlandse wapenvergunning en de jaarlijkse persoonlijke screening dacht ik wel voldoende gedocumenteerd te zijn om een vergunning bij The Governor of Svalbard aan te vragen voor het huren van een wapen op Spitsbergen. Ook dient men aan te tonen dat men voldoende vaardig is om met zo’n wapen om te gaan.

Voor dat laatste hebben wij bij Dorhout Mees in Biddinghuizen onder begeleiding wat schietoefeningen gedaan met een zwaar kaliber jachtgeweer. Wij hebben een leuke middag gehad, een certificaat van bekwaamheid gekregen, voor wat het waard is, en voor het eerst in mijn leven met een echt geweer geschoten (werd voor de MD ongeschikt verklaart). Op

Op de schietbaan van Dorhout Mees in Biddinghuizen. Oefening baart kunst, maar naar later zal blijken, toch te veel plezier en te weinig aandacht voor het wapen gehad.



Het verwerken van de gegevens door The Governor duurt minimaal 10 weken zodat ik al medio Februari e.e.a. op de website van De Sysselmannen heb verwerkt. Helaas krijg ik vlak voor vertrek een mail van de Police Chief Inspector:

refers to your application for a loan license for firearms for polar bear protection on Svalbard.
The Governor on Svalbard is requesting an extended and exhaustive police certificate for the last five years from the country in which you live.
This certificate cannot be older than three months old.
The documentation must be in English or Norwegian, and you are responsible for translating the document into English or Norwegian by using an approved translator.
Your application will remain pending until this has been sent to us.

Mijn eigen vergunning is kennelijk onvoldoende en ik vertaal het bovenstaande in een “Verklaring Omtrent Gedrag” (VOG). Als Nederlands ingezetene is dat simpel aan te vragen via een website doch daarin kan ik mijn ei niet kwijt. Het blijkt dat niet EU ingezetenen een formulier met veel meer gegevens kunnen insturen via de gemeente. Dan gebruik ik dat maar. De gemeente Lelystad gebeld voor een afspraak te maken maar helaas, ze zijn te druk om mij te helpen en een afspraak kan op zijn vroegst pas half juni gemaakt worden. Sh*t, dan zitten wij al op Spitsbergen.

De gemeente echter blijkt slechts een doorgeefluik te zijn en na een telefoontje met Justitie kan ik het formulier ook rechtstreeks mailen. Bij gebrek aan beter wordt mijn profiel “lid worden van een schietvereniging”. Ik wijs de vriendelijke mevrouw van Justitie nog op de urgentie en verzoek haar het VOG te mailen aangezien ik dan op reis ben.

En o ja, kan de VOG in de Engelse taal worden opgesteld. “Helaas mijnheer, wij versturen alleen naar uw huisadres en in de Nederlandse taal”. Hmm, dat is een tegenvaller want dan moet ik ook nog een beëdigd vertaalbureau inzetten.

Ergens halverwege Noorwegen ontvang ik de VOG. Mijn echtgenote heeft deze gescand en naar mij gemaild. Onderaan het document staat een beknopte Engelse vertaling:

The Minister for Legal Protection has conducted an investigation into the conduct of the person named in this Certificate and declares that, in view of the risk to society in relation to the purpose for which the certificate has been requested and considering the interests of the person concerned, the investigation has not resulted in any objections to this person in connection with the specific profile mentioned above or the job features indicated on the reverse of this Certificate. The Minister is therefore hereby pleased to issue this Certificate of Conduct, pursuant to section 28 of the Dutch Judicial Data and Criminal Records Act.

Dat moet toch voldoende zijn lijkt mij. Ik stuur het document door naar de Police Chief Inspector en verwijs naar de beknopte samenvatting in het Engels onderaan de pagina. Scheelt weer een gedoe met een vertaalbureau om over de kosten daarvan nog maar te zwijgen. Dat gaat per woord begrijp ik.

Een week later krijg ik het lang verwachte positieve antwoord. Als ik dan ook nog even de leges wil betalen dan zal hij de vergunning per mail toesturen zodra hij van hun boekhouding heeft doorgekregen dat het bedrag is betaald.

Het één na laatste addertje onder het gras komt uit als ik de betaling (in NOK) wil doen. Dat gaat niet met mijn mobiel bankieren. Die wil alleen in Euros overboeken. Wel via Internet bankieren maar daarvoor heb ik weer de paslezer nodig die thuis ligt. Afijn, mijn vrouw thuis lost het op en weer een week later ontvang ik het laatste document, de vergunning die ik aan de verhuurder van het geweer moet laten zien.

In Longyearbyen zijn twee sportwinkels die geweren mogen verhuren. Morgen willen we weer vertrekken dus vandaag, de tweede dag in Longyearbyen en na een bezoekje aan het North Pole Museum, loop ik naar de dichtstbijzijnde sportwinkel en vraag of ze ook geweren verhuren. Uiteraard heb ik alle paperassen en vergunningen bij mij maar de dame van de geweren protesteert als ze mij ziet zoeken in de mail op mijn telefoon.

“*No mail but hardcopy”* zegt ze streng en ze kijkt mij argwanend aan. Nou dat begint al goed zeg. Met tegenzin pakt ze mijn telefoon over om het document van de Police Chief Inspector te lezen. Ze moet toegeven dat het OK is. Ze geeft mij de keuze tussen een modern lichtgewicht geweer of een goedkoper en zwaarder ouder model. Ik kies voor de eerste, immers het moet ook wat langer tijdens een hike gedragen kunnen worden.

Tot mijn verrassing moet ik een praktijktest doen, lastige vragen beantwoorden over de werking van het betreffende wapen (alle geweren zijn toch immers in de basis hetzelfde) en trap vervolgens met open ogen in de strikvraag hoe het wapen te vervoeren. Ik heb er net een dummy kogel ingedaan en ze overvalt mij toch wel een beetje.

De inmiddels toegenomen spanning tussen ons beide doet daar ook geen goed aan. Ik ben in feite geheel onvoorbereid naar binnen gewandeld en in mijn naïviteit gedacht dat met mijn uitstekende referenties ik gewoon een geweer mee krijg.

"*I'm not feeling comfortable to give you this rifle. You can shoot people to dead. So sorry, NO*".

Ik reageer nog schuchter met "No people but Polar Bears" maar het is te laat. Niets tegenin te brengen en ik herken mijn attitude jegens dames die zich zo nodig willen laten gelden. Stom, stom, helemaal niet bij stil gestaan. "*Do you need anything more*" en van de weeromstuit zeg ik ja, nog steeds opzoek naar een goede skibroek achtige tussenlaag onder mijn zeilpak. Nog steeds een beetje van slag koop ik een veel te dure broek. Nou ja, wel goede kwaliteit denk ik dan maar en dat mag wat kosten.

Balend van deze afgang loop ik terug naar de boot. Oh ja, had ze er nog bijgezegd, die andere shop hoef je ook niet te proberen want daar moet je dezelfde proeve van bekwaamheid afleggen.



Come on, ik heb mij door die "…… " gewoon in de luren laten leggen.

Op de boot zoek ik een paar YouTube filmpjes voor beginners op. Nog geen kwartier later ben ik weer op weg, nu naar die andere shop, hopend dat ze geen contact met elkaar hebben gehad.

Nu geen toeristen jack aan maar mijn stoere zeiljas met dito laarzen. Ik stap als een heuse Trapper recht op, alweer, een dame voor het gewerenrek af en roep fier dat ik het goedkoopste geweer wil huren dat ze hebben. Na controle van mijn paperassen en goedkeuring daarvan loopt ze naar achteren en komt terug met een zware Mauser nog uit de tweede wereld oorlog.

Nog voordat ze iets kan zeggen pak ik het geweer uit haar handen, steek mijn vinger achter in de loop aan de voorkant van de kamer, controlerend of er geen kogel in zit, probeer de spanner een keer en constateer dat er wel erg veel speling in het mechanisme zit. Maar goed, ik begrijp wel dat het een oud geweer is, wat kost het eigenlijk. En , oh ja, deze veiligheidspal werkt weer anders dan ik gewent ben.

Ik voel dat ik een klik met haar heb gekregen en hoop al veel gras voor haar voeten weggemaaid te hebben. Tot mijn geluk begint ze voor te doen hoe het geweer te laden. Iets wat de andere dame in de eerste shop pertinent weigerde, want dat moest ik toch weten. Maar nu is het naar aanleiding van mijn vraag over de veiligheidspal.

"*Don't use it, it is not reliable, instead ….*" ik kijk haar wantrouwend aan. "*A half loaded gun is much saver*" zegt ze enigszins beduusd en alweer tot mijn grote vreugde doet ze het voor met dummy kogels. Na ze er weer uitgehaald te hebben legt ze ze op de toonbank en kijkt mij aan. Ik kijk terug met een vragende blik. "*Now you*" zegt ze en met een gespeelde zelfverzekerdheid laadt ik het wapen alsof dat mijn normaalste routine is.

Na nog wat administratieve dingen, het doornemen van onze reisplanning, en dat we ongeveer over 4 weken terug zijn om het geweer weer in te leveren.

Maar kan ook nog een week uitlopen "so don't start a Search And Rescue operation when I'm delayed with returning the rifle" zeg ik grappend.

Ze begrijpt het volkomen en na nog wat stoere koetjes en kalfjes loop ik met een zware Mauser over de schouder de straat op. Alleen de bajonet ontbreekt nog. Uiteraard wel met een open kamer, zodat iedereen kan zien dat het geweer (nog) niet geladen is en ik verder geen gevaar voor mijn omgeving vorm. Ik heb 10 patronen munitie mee en ga er van uit dat ik er ook met 10 weer terug kom.



Ontmoeting met Lisa

July 1, 2022

Duizenden jaren geleden viel ze als foetus uit Gods hemel om ver in het hooggebergte van Svalbard te groeien en aan te sterken. Lisa heette ze. Zij was niet alleen maar gezellig samen met vele broertjes en zusjes. Ze groeiden aaneen tot een enorm onmenselijk groot en koud lichaam met maar één doel, de waterkant, gelijk pasgeboren schildpadjes ergens op een ver weg Tropisch strand. Alhoewel de mensheid er van gruwelijkt, komt die waterkant uiteindelijk alsmaar dichterbij. Met Lisa heeft dat al wel minimaal 5000 jaar geduurd, zo niet langer. Over geduld gesproken! Maar liefde kent geen tijd, want daar is ze naar op zoek. De aarde, opgewarmd door het comfort van de aanwezige mensheid, heeft steeds minder moeite om Lisa met haar broertjes en zusjes los te laten om de eenzame zeeman te gaan plezieren.

Uiteindelijk komt de dag dat ze haar lotsbestemming tegemoet gaat. Ze gaat varen. De tewaterlating gaat gepaard met een enorme plons en navenante vloedgolf, want ze is inmiddels best een forse dame geworden. Maar erg zachtzinnig gaat dat niet. Broertjes en zusjes, nog steeds thuis bij hun ouders, zien het met een hoop kabaal en gekraak aan. “Wij willen ook zo graag” hoor je ze jaloers roepen door het gebulder heen. Terwijl zij zich ook met luid hoorbare knallen uit moeders schoot proberen los te wrikken wensen ze Lisa wel een goede reis. “Vaar Wel !”

Eindelijk wordt ze dan door de wind en stroming voortgestuwd naar open zee. De meeste van haar broertjes en zusjes lukt dat inderdaad ook om uiteindelijk langzaam maar zeker samen te smelten met de oceaan waaruit ze oorspronkelijk ook uit zijn voorgekomen. Ze proberen echter nog wel gestreeld te worden door de zeeman in zijn bootje. Dat lukt bij ons zeiljachtjes nog wel, alhoewel daar ook gemenerikken bij zitten met scherpe pikhaken. Maar die grote stalen horken, die maken rucksichtlos gehakt van ze. Logisch dat de mensheid daar tegen in opstand komt. De mishandeling met bruut geweld van door de natuur geschapen creaties roept terecht grote weerstand op. Uitroeiïng ligt immers ook op de loer. Zoals zoveel natuur al is vernietigd. Schurken zijn het waar je zoveel mogelijk van weg moet blijven. “en als dat niet lukt pak dan tenminste een roer of schroefblad” krijgen ze als laatste wens van hun moeder mee.

Na eeuwenlang opgesloten te hebben gezeten wordt Lisa echter overweldigt door het omringende natuurschoon. Haar ouderdom staat niets in de weg om zich als een naief tienermeisje te gedragen. De oceaan is nog mijlen ver weg en ze besluit die uitdagende kust van dichterbij te gaan onderzoeken. In tegenstelling tot haar zusjes en broertjes kiest ze niet voor het veilige ruime water zoals hun moeder hen dat geleerd heeft. Nee, haar drang naar avontuur

en liefde overwint het van haar angsten. Haar ouders zijn inmiddels al ver weg maar haar grootvader kan er wel van genieten en volgt zowel nieuwsgierig als beschermend haar avonturen.



Dan ontwaart ze een minuscuul mastje. Is dat nou zo'n bootje met mensjes waar ze al die tijd zo naar heeft verlangd ? Dat moet haast wel en ze stuurt een beetje bij, recht op een grindbank af. Ze weet uit haar opvoeding dat ze op dieper water moet blijven en dat de kust alleen maar voor ellende kan zorgen. Maar tegelijkertijd denkt ze aan de woorden van haar grootvader. Die zei eens, dat als ze langer, maar ook gevaarlijker, wilde leven, ze zich aan de grond moest laten lopen. "Je bent er sterk genoeg voor" zei HIJ ondeugend en "Ik zal voor er voor zorgen dat je Liefde beantwoord wordt". Lisa weet dat het merendeel van haar goed gevulde lichaam onderwater zit en koerst vol vertrouwen op de kust af.



Eenmaal vast maakt ze zich mooi en aantrekkelijk. Ze laat haar welvingen door de golven vervolmaken en wentelt zich daarna nog eens op haar andere zijde om de zon ook daar aan haar glitters te laten werken. Ze geeft zich vol overgave toe aan een vermageringskuur waar ze alleen maar nog mooier van wordt. Met de bruine modder die haar omringd werkt ze haar uiterlijk ook nog wat bij. Oh wat is ze mooi. Stralend in het zonlicht kleurt haar lichaam in mooie tinten blauw, wit en soms zelfs half doorschijnend, transparant bijna.



”Ja het werkt” zegt ze met een gelukzalig gevoel tegen zich zelf en ze ziet al mensjes op haar afkomen. Één met een gevaarlijk uitziend geweer, de ander in een afschuwelijk rood pak en een derde in een mooi modieus blauw jack. “Die moet ik hebben” denkt ze bij zich zelf. Haar ouders mogen het niet weten maar opa is haar veilige haven en ze vraagt Hem om raad. “Ik zorg voor je, kindje” antwoord HIJ. Niet alleen laat HIJ het water rijzen, nee, HIJ draait ook de wind nog eens 180 graden om zodat die in plaats van aanlandig nu aflandig is geworden. Lisa maakt zich los en koerst nu vastberaden op dat witte nietige scheepje af. “Norna Biron” leest ze op de boeg.

Opa heeft intussen ook al naar de man in het blauwe jack geluisterd en geeft Lisa de opdracht om van de ankerketting af te blijven. De man in het blauwe jack schijnt er nog niet helemaal gerust op te zijn want hij houdt Lisa nauwlettend in de gaten. Ze komt steeds dichterbij en begint nu wat meer uitdagend rond Norna Biron te paraderen. Niet alleen om die stoere boot van alle kanten te bewonderen maar ook om haar liefde aan die man in dat blauwe jack te betuigen. Diezelfde man die ze vanmiddag nog op het strand zag. Ze laat zich van alle kanten bewonderen maar houdt gedecideerd haar meest intieme delen nog uit het zicht en onder water. Het werkt! Haar liefde wordt beantwoord en vanaf dat moment verliezen de twee elkaar niet meer uit het oog.



Eerder die dag besluit de bemanning van de Norna Biron aan wal te gaan. Als een stel uitgelaten pubers stappen ze uit de wiebelige dinghy en laten zich fotograferen met al het wapentuig dat ze bij zich hebben. Het is hier immers erg gevaarlijk en ze willen niet opgevreten worden door de wilde beesten. En dat gevaar is reëel aanwezig. Ze zien en ruiken de mensen eerder dan andersom.

Ver uit de hoge heuvels komen er al drie naar beneden. Ze achtervolgen de drie mannen tot helemaal aan het eind van de landtong. Zo slim, ze kunnen geen kant meer op anders dan naar het water of eindigen als hapklare brokken voor de lunch. Om de hongerig makende nieuwsgierigheid te bevredigen komen ze steeds dichterbij. Hun reukzin is veel beter ontwikkeld dan hun ogen. Het geweer op de schouder van één van hen zien ze niet. Wel ruiken ze ineens een zweem van kruit. Oei, daar hebben ze al eerder mee te maken gehad en dat liep voor hun vader destijds niet goed af. “Wegwezen” brult de grootste baas van de drie en weg zijn ze.

De Norna bemanning is echter meer gefixeerd op de gestrande ijsbergen. Die laten zich door de golven in de mooiste vormen boetseren. Met dank aan het mooie en beschermde baaitje vormen ze geen gevaar voor de voor anker liggende Norna. “Mooi plekje” zeggen ze tegen elkaar. Als de schipper in één van de ijsbergen een ontwikkeling ziet van fraaie vrouwelijke vormen kan hij zijn ogen er niet meer vanaf houden. Terug lopend lijkt het alsof hij zichzelf niet meer is. Hij heeft wel eens verhaald over de Arctische gekte, maar men dacht dan altijd dat hij maar een geintje maakte.



”Kom Joost” we gaan weer terug zeg ik nog. We kijken ook nog even bij het Trappers hutje. De zwaar gebarricadeerde ramen en deuren hebben door de ver uitstekende spijkers en prikkeldraad gemene scherpe punten. Dat om al te nieuwsgierige ijsberen op andere gedachten te brengen. Onderweg hier naar toe zagen we al een spoor van grote diepe poot afdrukken. Ze bezorgen mij in ieder geval de bibbers. Hoog in de bergen zien we drie rendieren en maken er met grote telelens vage foto’s van. Maar dat blijkt al direct overbodig te zijn. De diertjes zijn nog nieuwsgieriger dan wij en komen al rap op ons af. Op gepaste afstand volgen ze elke voetstap die we maken. Soms lijkt hun aandrang om dichter bij ons te komen groter te worden dan hun angst voor ons. Pas wanneer Edmond met zijn camera echt werk van ze gaat maken vergroten ze de afstand. Die plat op zijn buik liggende man vinden ze toch maar eng.



Het blijft maar moeilijk om geen foto’s te maken. De natuur om ons heen is zo overweldigend, we lopen als het ware in een ansichtkaart die telkens van vorm en kleur veranderd. Ook de Drone komt nog even uit de tas en laat ik al filmend een rondje door het baaitje maken. Terug aan boord en na alweer een culinair hoogstandje uit Norna’s kombuis, buiken we uit, evalueren deze fantastische dag en kijken op de kaart wat we morgen gaan doen. Joost is onrustig, we grappen wat over de ankerwacht. Ach, het is hier zo veilig en rustig. Dan zien we dat we 180 graden zijn gedraaid. De boeg van Norna wijst nu naar de onbeschutte kant van het baaitje. Hé, die ijsberg in de verte is los gekomen en komt nu op ons af. Het is voor ons allen een nieuwe ervaring. Die ijsberg zal vast geen moeite hebben met de 30 ton van Norna, maar omgekeerd denken we dat ook niet. Wel moet het niet op de één of ander manier aan de ankerketting blijven haken, want dat lijkt niet verstandig.



Joost ontwikkeld die nacht een bijzondere relatie met de klomp ijs die maar rondjes rondom de boot blijft maken. Alsof het iets van ons wil maar tegelijk op veilige afstand blijft. Ik moet ineens denken aan dat charter zeiljacht in Longyearbyen met het opschrift "*Discover your inner explorer"* maar had er toen nog geen voorstelling bij. Nu lijkt Joost afwezig in een soort van meditatie, in een trance diep weggezonken in het spirituele All. Lijkt het. Lijfelijk aanwezig maar geestelijk heel ergens anders krijgt hij door dat die prachtige ijsklomp buiten de boot "Lisa" heet. Hij spreekt het uit met een wat wazige blik naar het oneindige, kijkend naar niets.



Terug op aarde spreekt hij zijn liefde voor Lisa uit en eist van ons dat zij alleen voor hem is. Niet alles hoeft onder zeemannen gedeeld te worden, vindt hij. Net zoals ter nagedachtenis van een geliefde op het sterfbed een plukje haar wordt afgeknipt, dat daarna op een speciaal plekje wordt bewaard, stapt Joost in de Portland Purdy (de dinghy), roeit naar Lisa en bikt er één van haar glinsterende ledematen er vanaf. 'Voor in de Whiskey vanavond" zegt hij, zonder enig mededogen zo lijkt het. Maar even later toch wel met een niet te verhullen traantje. Van geluk.

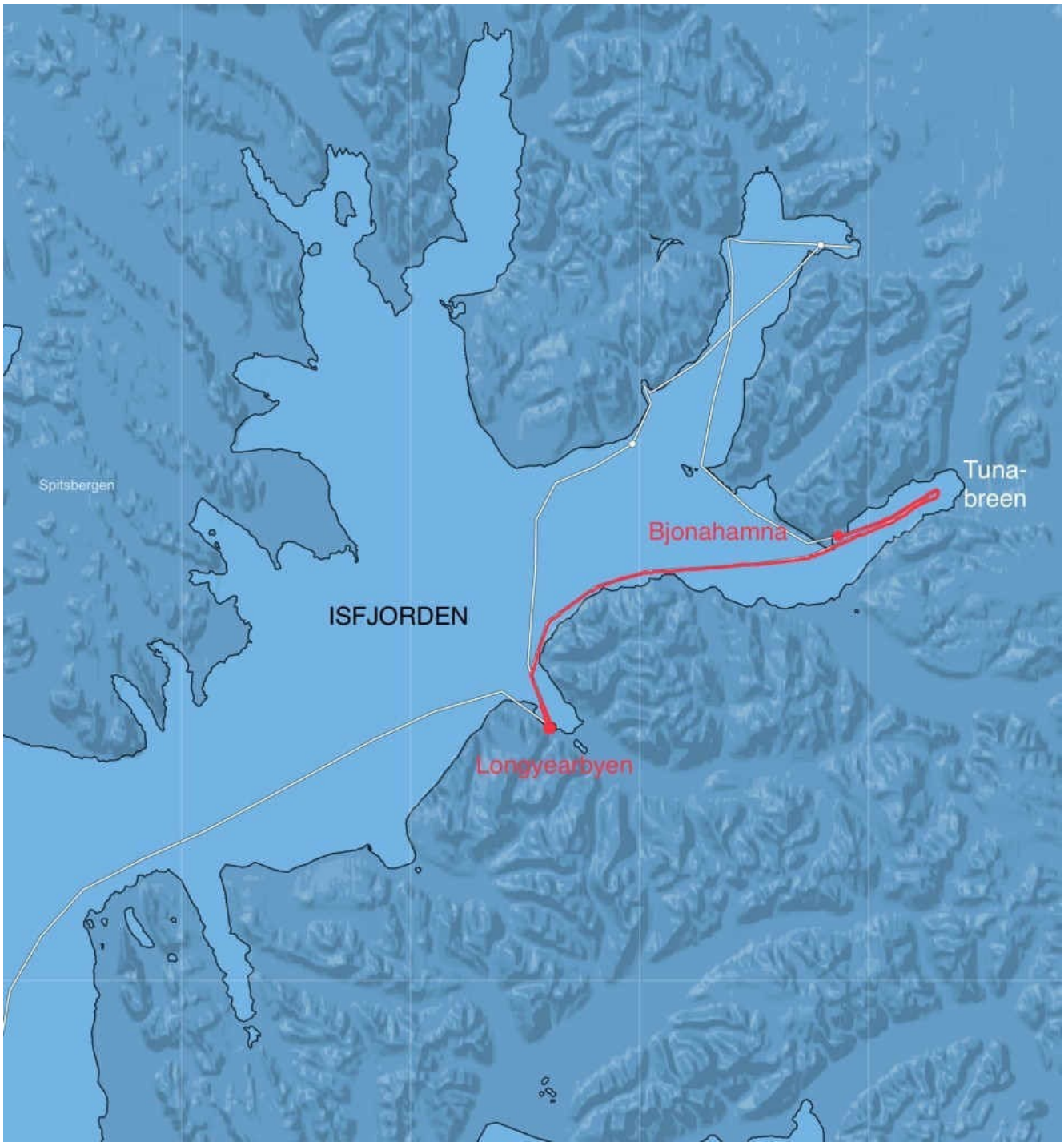


En zo komt de meer dan 5000 jaar oude Lisa aan een roemloos einde, in een glas Whiskey, om haar daarna ongegeneerd via de plasbuis van de schipper terug te geven aan de oceaan.

We zullen haar nooit meer vergeten.

Bjonahamna

July 1, 2022





Bjonahamna (het baaitje waar we Lisa hebben ontmoet) is onze eerste bestemming na Longyearbyen. Bjonahamna, op een vaarafstand van een kleine 25nm. vanaf Longyearbyen, ligt aan de Zuidwest kust van de Tempelfjorden aan de voet van de Templet berg.



De steile bergen met haar zuilen doen denken aan een tempel, vandaar ook de gelijkenis met de naam. Kathedralen worden ze ook wel genoemd.

Wij herkennen allerlei figuren in de zuilen, van apenkoppen tot bekende menselijke koppen en ook wel Moais (Paaseilandbeelden). Net afhankelijk van de stand van de zon, je kijkhoek en de daaruit afgeleide schaduwen die de rots formaties dan laten zien.



Aan stuurboord zien we Villa Fredheim. De jagershut, gebouwd door Hilmar Nøis, ook wel bekend als de koning van Sassen. Fredheim was een belangrijke depot voor hem en andere jagers. Nøis en zijn gezin hebben daar vanaf 1920 gewoond, kinderen groot gebracht en 38 winters doorgemaakt.



Aan de overkant van Fredheim, aan de voet van de Templet berg staan ook nog enkele jagers hutjes die destijds ook door Nøis en andere jagers werden gebruikt. Ze zijn afgesloten voor toeristen als wij en gebarricadeerd met zware luiken en deuren voorzien van uitstekende spijkers en prikkeldraad om de ijsberen buiten te houden.



Te midden van deze natuur en historie heeft Norna haar anker in Bjonahamna laten vallen, een mooi beschut baaitje. Het wordt door de meeste van de Tunabreen gletsjer afkomstige brokken ijs gemist, doch enkelen raken aan de lager wal ter plaatse van de Zuidwest begrenzing van Bjonahamna. Als dan de wind draait kunnen ze een bedreiging voor de geankerde boot worden.



We gaan aan wal om de benen te strekken en wat langs de waterkant rond te kijken.

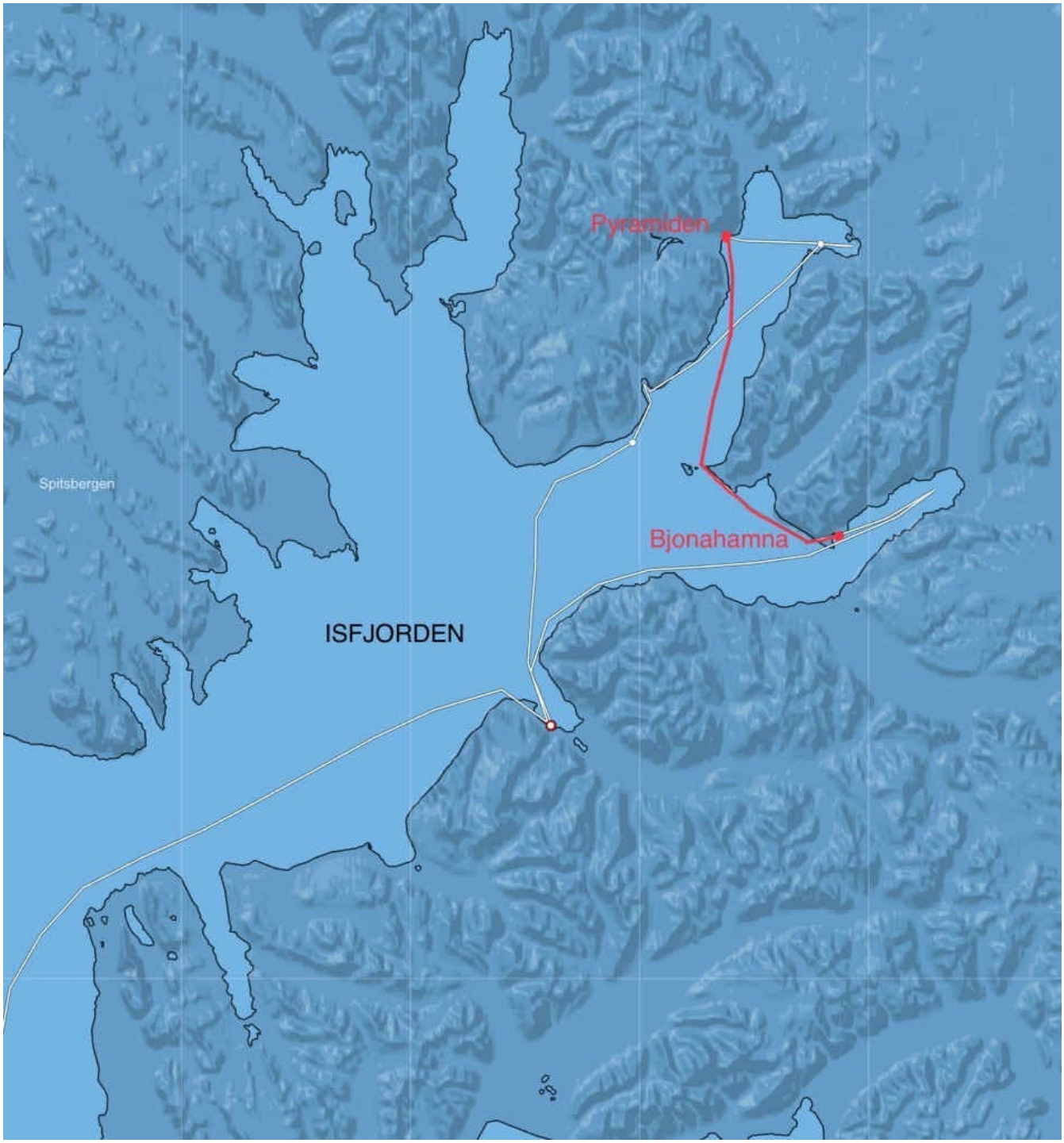


De Tunabreen gletsjer, zo’n 6 nm. verder dan Bjonahamna, vormt het einde van de bevaarbare Templetfjorden.



Pyramiden.

July 2, 2022



Achter in de Billefjorden, aan de Noordwest oever, ligt Pyramiden, een in onbruik geraakte Russische nederzetting, vernoemd naar de geometrische vorm van de naastgelegen gelijknamige berg. Het gebied werd rond 1910 geannexeerd door de Zweden vanwege de veel belovende mogelijkheden om steenkool te winnen. De geologische gesteldheid van het gebergte maakte de winning echter minder profijtelijk dan ze aanvankelijk dachten. In 1927 verkochten ze daarom hun rechten aan het Russisch mijnbouwbedrijf.



Aangelegd bij de oude overslag haven.



De Russen hebben Pyramiden gebouwd op basis van effectiviteit voor de steenkolenwinning. Maar ook om het kapitalistische Europa aan te tonen dat een communistische samenleving prima kan bestaan. Door te zorgen voor goede voorzieningen en salarissen hebben ze het aantrekkelijk gemaakt voor de arbeiders om zover boven de poolcircel te komen werken. Voor de vrije tijds besteding waren er een sportcentrum, een zwembad, bibliotheek, museum, bioscoop en theater. De kinderen konden er naar school en ook was er voor een peuterspeelzaal gezorgd. Alles voor een goede levensstandaard van de mijnwerkers.

Het klimaat en de koude weersomstandigheden zorgden ervoor dat de inwoners van Pyramiden dichter bij elkaar kwamen en voor elkaar gingen zorgen. Ze gingen zelf zorgen voor de productie van groenten, vlees, melk en eieren. Precies zoals de Sovjets het graag wilden zien. Voor de bewoners van Pyramiden was die eigen voedselvoorziening vrij van belastingen en zo dus ook goedkoper dan aanvoer vanuit Rusland.

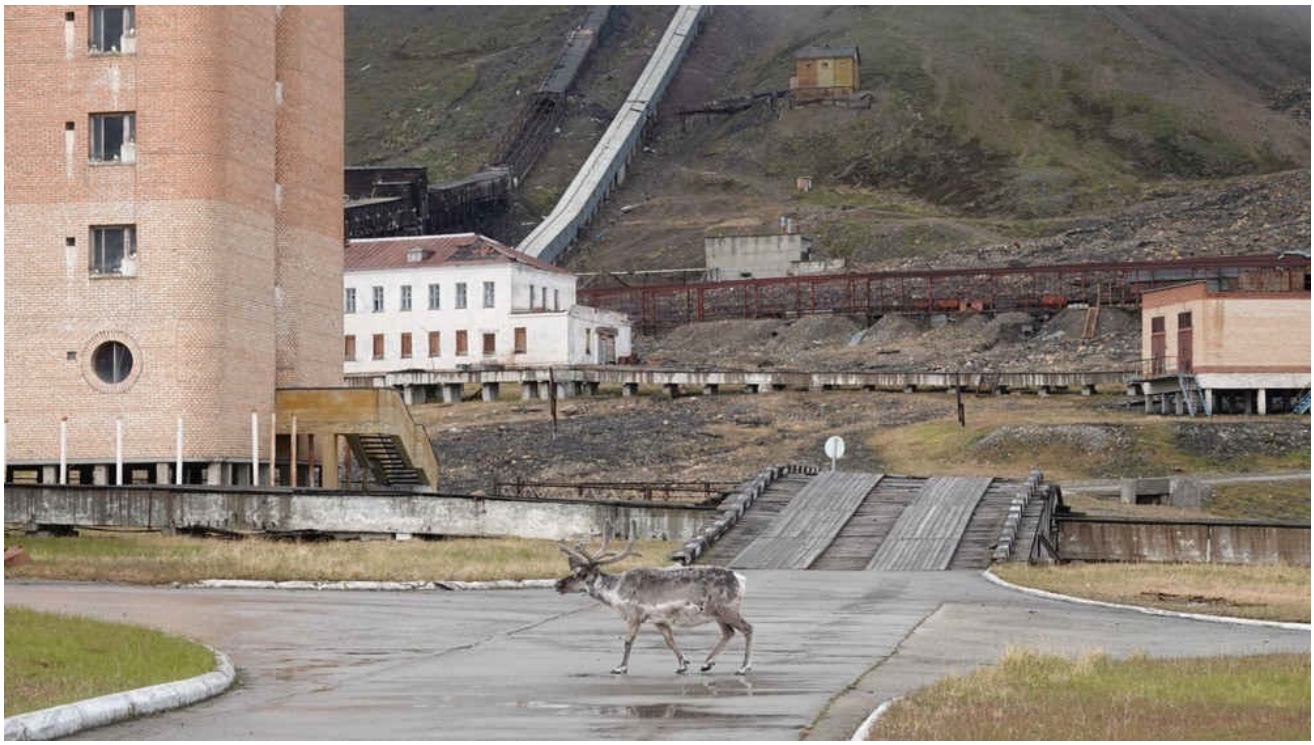




De houten gebouwen, veelal in een erbarmelijke staat of ingestort, dateren uit de vijftigerjaren en daarvoor. De meeste stenen gebouwen uit de zeventiger jaren en later, gebouwd in een overduidelijke Sovjet stijl.

In heel Pyramiden was er maar één punt van waar je in contact kon komen met de bewoonde wereld: de ‘telefoonplaats’. Hier hangt nog altijd een oude telefoon uit de Sovjettijd. Deze werkt al jaren niet meer, maar de plek heeft wel degelijk recht op zijn oude naam: alleen hier ontvang je een zwak signaal van de Noorse mobiele providers.





Ook de Russen liepen tegen de problematische winning aan als gevolg van de geologische grond samenstelling. Om de zoveel meter moesten ze door hard gesteente heen hakken, dat niets opbrengt maar wel veel energie en tijd vergt. Erg profijtelijk lijkt het niet geweest te zijn. Van de 9 miljoen ton gewonnen erts is 8 miljoen geëxporteerd en 1 miljoen opgestookt in de eigen kolencentrale. De exploitatie van de mijn is pas in 1998 gestopt. Na de val van de Sovjet unie werd Pyramiden geheel verlaten en was tot 2007 een soort van spookstad.





Waar Pyramiden in produktieve tijden meer dan 1000 inwoners telde, zijn het er tegenwoordig in het zomerseizoen nog zo'n 15 à 20. In de winter de helft daarvan. Enkele gebouwen worden onderhouden t.b.v. bewoning, bar en hotel. Dagelijks worden er vanuit Longyearbyen toeristen aangevoerd die onder begeleiding van een gewapende gids een korte rondleiding verzorgt. Bewapend omdat ook hier het gevaar van ijsberen aanwezig is. Er zijn meer ijsberen dan inwoners.

Wij zijn op ons zelf en bewapend zodat we op eigen houtje mogen rondkijken zolang we overal maar van afblijven, geen gebouwen betreden (ook al zijn ze open) en op de gebaande paden blijven. Tuurlijk doen we dat (niet). Met respect voor het erfgoed bekijken we alles maar komen nergens aan.

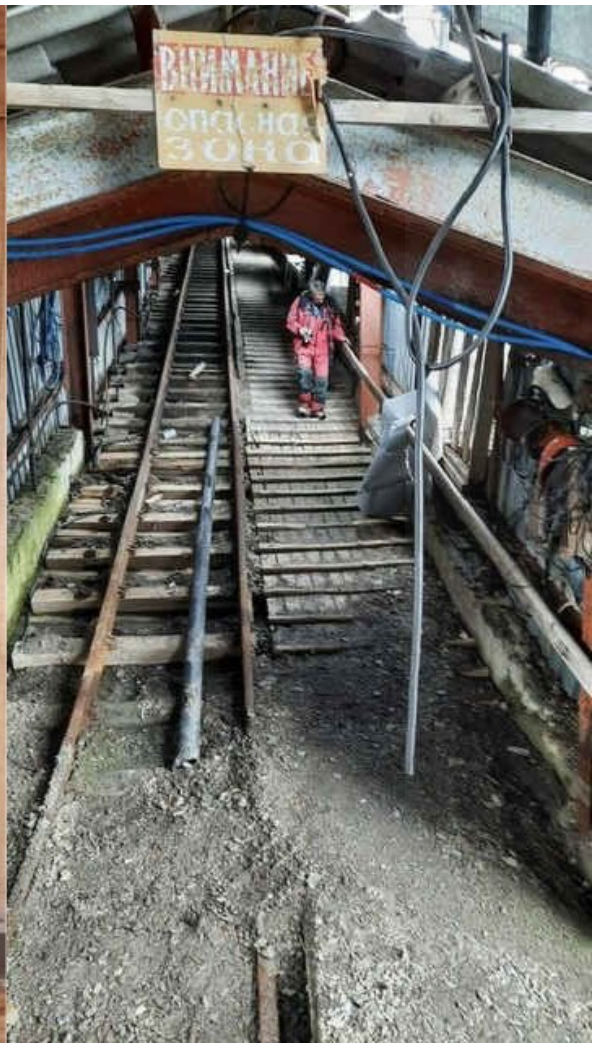
Wat een indrukwekkend complex. We zijn in een soort tijdmachine gestapt die eindigt in het late tijdperk van de Sovjet -Unie. Lopend door het dorp, vervallen gebouwen, werkplaatsen, schuren en ook bij de toegang tot de mijnen krijg je het idee dat de bewoners en werklieden de stad plotsklaps hebben moeten verlaten. Her en der liggen gebruiks voorwerpen, geschriften, foto's, kranten, gereedschappen, een half opgedronken fles drank, machine onderdelen etc.



Je voelt overal die Sovjet doctrine. Lenin waakt nog over zijn volk en kijkt uit over de hoofdstraat met zicht op de enorme Nordenskiöldbreen gletsjer aan het eind van het Adolfbukta fjord in de verte. Lenin staat met de rug naar het grote sportcomplex. Links van hem het zwembad. Aan weerskanten van de straat staan barakken in Siberische stijl. Één ervan, aan het begin, is nog in gebruik. Als wij achter het zwembad komen kan Lenin ons niet meer zien, net als de bewaker aan het begin van de hoofdstraat, en we beklimmen de oude

mijningang die een eindje verderop begint. Althans voor wat betreft het lage vervallen gedeelte. De gang met spoorrails en klimpad loopt oneindig hoog door. De overkapping ervan lost op in de laaghangende bewolking. De houten leuning is glad gepolijst door de vele handen die het gediend moet hebben. Aan de wand hangen vergeelde VCA posters die ook als je niet kunt lezen duidelijk maken hoe je veilig in de mijn moest werken.





Net als de meeste andere gebouwen hebben de meeuwen ook dit vervallen bouwwerk geannexeerd. Hun lawaai en stank overheerst de frisse lucht. Toch is hun populatie aan het uitdunnen, blijkt uit een onderzoek van studenten die Edmond daar even aanspreekt. In andere jaren was de populatie veel groter en ze onderzoeken wat daarvan de oorzaak is. Sommige meeuwen krijgen een zendertje mee zodat die te volgen zijn. Hun voedsel blijken ze vooral te halen bij de gletsjers waarvoor ze soms wel 200 tot 400km. moeten vliegen.





Uiteraard slaan we de hotelbar niet over. Er bestaat zelfs de mogelijkheid om er te overnachten. Wapens mogen uit veiligheid niet mee naar binnen dus die gaan de kluis in. Ook hier is het de gewoonte om, net als in alle andere openbare gebouwen en winkels op Spitsbergen, de schoenen uit te trekken. De lounge is zoals je van een Sovjet lounge kunt verwachten. Rondom opvoedkundige boeken en spellen, heroïsche certificaten van voormalige mijnbazen, Aziatisch aandoende licht armaturen, een smetteloze houten parketvloer in verschillende motieven, een overdaad aan geometrische ornamenten en versieringen in hout en gips en zacht leren fautuils waar je helemaal in weg zakt. Met een prima Ipa biertje uit de tap, een praatgrage Rus en aardige, doch wat terughoudende, Russin, is ons geluk compleet.



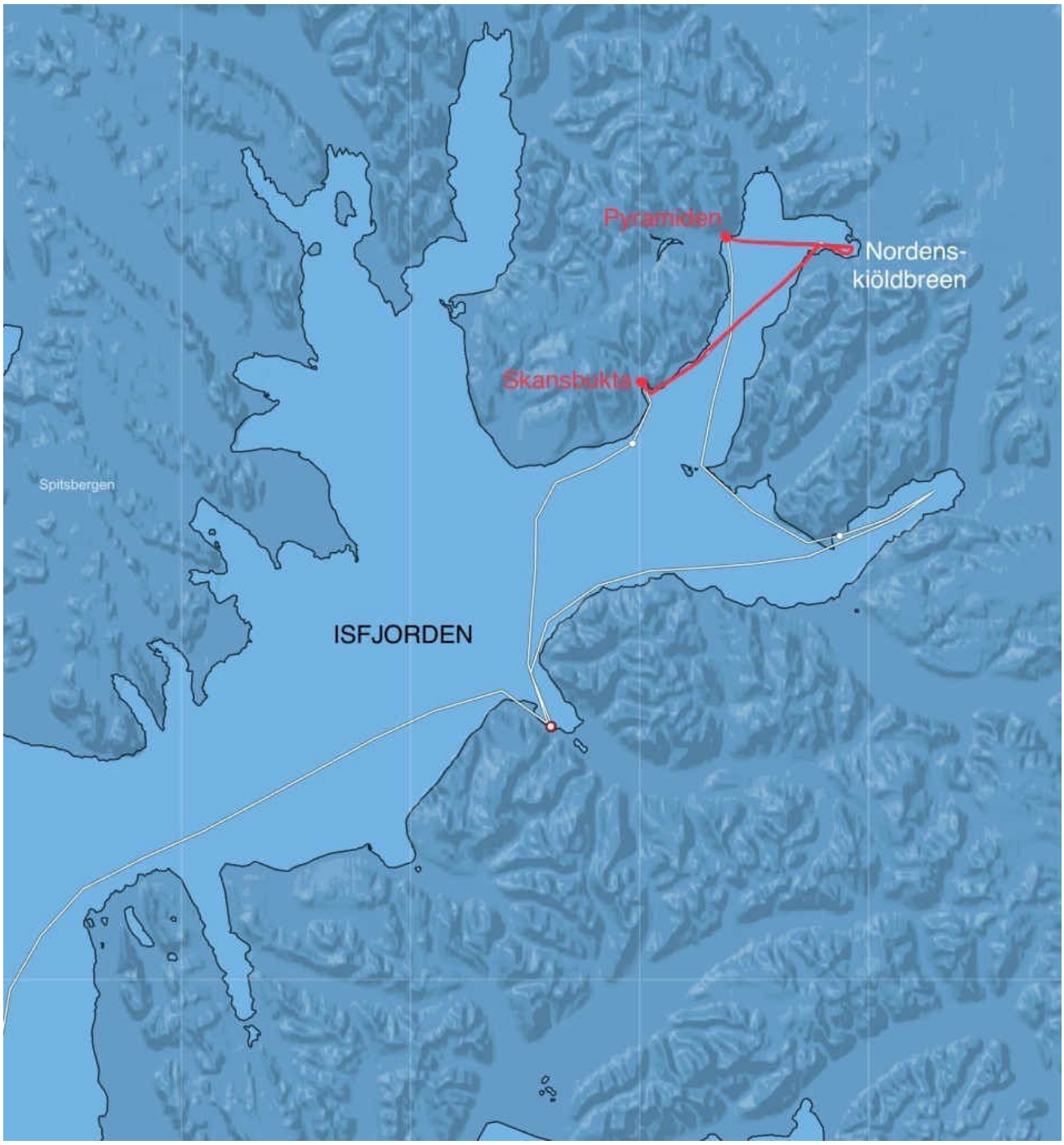
Wat doen ze hier nog vraag je je af. Het team van overwegend jonge Russen zetten zich met hart en ziel in om Pyramiden in stand te houden te houden. Er is een nieuwe oliegestookte warmtecentrale gebouwd. Uiteraard zijn er de toeristen inkomsten om dit in de lucht te houden. Toch lijkt het meer een geo-politieke keuze om dit stukje Rusland op Spitsbergen niet op te geven. Net als Barentsburg, waar we later nog maar toe zullen gaan. Politiek overigens waar de Rus met wie we spreken maar weinig, om niet te zeggen niets, mee op heeft. Even is de oorlog weer dichtbij, dat ook hier wordt bemerkt vanwege boycots waar dit Russische Pyramiden team ook mee te maken heeft. De Noorse collega's op Spitsbergen lijken hier wel in een spagaat te zitten. Met tegenzin moeten ze kennelijk anti Russische maatregelen doorvoeren. Dat valt uiteraard slecht als de Russen ook je collega's zijn. De saamhorigheid lijkt groot. Onze Rus verteld enthousiast over hun team en over Pyramiden, minder over de hiërarchische structuur waarin hij moet werken en leven, het onderwerp politiek liever vermijdend en het uitspreken van zijn naam, die fanatieke aanhanger van Lenin dus, al helemaal niet.



Skansbukta

July 2, 2022

Vanaf Pyramiden gaan we op weg naar Skansbukta. Maar eerst brengen we nog een bezoek aan de enorme Nordenskiöldbreen gletsjer aan de overkant van Pyramiden en aan het eind van Adolfbukta. We komen vlakbij maar varen in een “unsurveyed area” maar het lijkt diep genoeg en vermoedelijk zonder obstakels. De Drone komt weer uit de tas en zover als ik durf te vliegen richting gletsjer maak ik er opnamen van. (Volgen later)









Skansbukta bevindt zich in het buitenste deel van de Billefjord en ligt in een baai die in de meeste richtingen beschermd is tegen de wind. We gaan voor anker en zetten de Purdey weer overboord.







Edmond heeft de behoefte om te klimmen en gaat zijns weeg. Joost en ik besluiten op het strand te blijven. Aan de overkant van waar we zijn zien we een Trapper hut en een wrak van een bootje. Als we willen omlopen blijkt dat toch lastiger en verder dan gedacht. We zakken diep weg in de vette klei en de afstand hebben we onderschat. Daarnaast is het nog maar de vraag of we bij opkomend water wel weer terug kunnen komen. Wijsheid is weer terug te gaan naar de Purdey en de baai al varend over te steken.



Aan de andere zijde van de baai bezoeken we nog de restanten van de gipsmijn die hier ooit actief was. De indrukwekkende kliffen van Stansen reizen hoog boven ons uit.







Inmiddels is de wind flink toegenomen en de korte golfslag in de baai navenant hoger. We vertrekken nu vanaf de lager wal richting de voor anker liggende Norna en dat wordt nog een natte en koude onderneming. De hele reis hebben we nog niet eerder zo’n pittig tochtje gehad.

Nog een paar mooie wolken formaties:





Barentsburg

July 6, 2022

3 Juli 2022

Vooraf had ik een heel ander idee bij “Barentsburg” op Spitsbergen. Iets van een vervallen nederzetting zegmaar. Maar het tegendeel is het geval. Barentsburg blijkt een klein industrie stadje te zijn dat met de huidige 200 inwoners nog steeds in bedrijf is.



Sinds 1921 draagt deze plek de naam Barentsburg, als een eerbetoon aan de Nederlandse navigator Willem Barentsz die in 1596 Spitsbergen ontdekte. De Nederlandse Spitsbergen Compagnie was van plan de mijnbouw op grootschalige exploitatie ter hand te nemen. Door financiële perikelen is dat echter nooit tot stand gekomen. De mijn en de door de Nederlanders opgerichte nederzetting lieten ze vervolgens bewaken door een klein aantal mensen. Één daarvan was Sjef van Dongen, die in 1928 als held terug naar Nederland kwam vanwege de reddingspoging van de gestrande Italiaanse poolreiziger Umberto Nobile met zijn Zeppelin de [i]N2 Italia[/i]. De Italia expeditie was een poging tot revanche op de eerdere Zeppelin expeditie van een paar jaar daarvoor met de [i]Norge[/i], waarvan het succes was opgeeist door Roald Amundsen, dus door Noorwegen. Een reddingspoging die overigens voor Sjef van Dongen op een mislukking uitliep en voor Roald Amundsen, die, net als vele anderen, ook een reddingsexpeditie voor Nobile op touw hadden gezet, zelfs fataal is afgelopen.



Barentsburg werd in 1932 verkocht aan het Sovjet Staatsbedrijf Trust Arktikugol voor een fractie van de kosten die de Nederlanders er al in hadden geïnvesteerd. In de koude oorlog bleek het een prima locatie om het Westen en met name Noorwegen te bespioneren. Binnen het Spitsbergen verdrag waaraan ook Barendsburg onderhevig was mochten geen militaire activiteiten ontplooid worden dus mocht het aftappen van het radioverkeer alleen een civiel doel hebben. (?/!)



Barendsburg heeft tegenwoordig nog zo’n 200 bewoners waarvan er 150 actief de mijn exploiteren. Uiteraard kijkt ook hier Lenin mee.

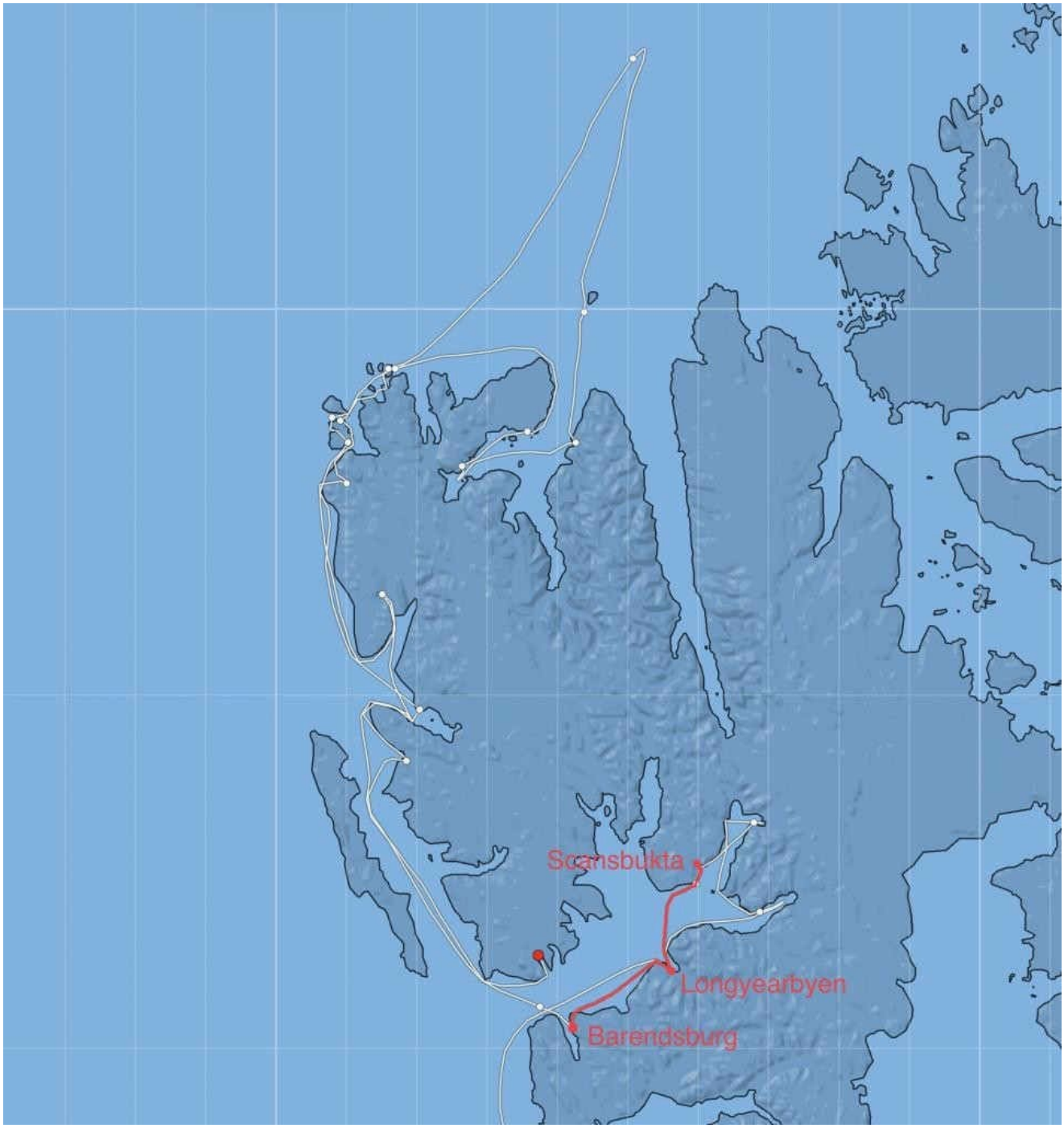


Krasniy Medved is de bierbrouwerij met restaurant en bar. Het water voor de brouwerij is afkomstig van de verderop gelegen gletsjer en wordt per boot in de vorm van blokken ijs aangevoerd. Het zowel bruine als blonde biertje, gebrouwen met toevoeging van duizenden jaren oud water uit bevroren gletsjer ijs, smaakt voortreffelijk. Overigens is het drinkwater voor Barendsburg afkomstig uit een meer gelegen aan de overkant van de fjord. Er is een kilometers lange waterleiding voor aangelegd die eindigt in een pompstation aan de rand van de fjord alwaar het verder naar Barentsburg wordt gepompt



Het houten en typisch orthodoxe kapelletje is opgericht ter nagedachtenis aan de 141 omgekomen mensen, waaronder mijnwerkers en hun families, bij de vliegramp in 1996 boven Adventdalen.

Vanaf Barentsburg gaan we richting Ny-Ålesund verder in het noorden.



Ny-Ålesund en Ny-London

July 7, 2022

4 Juli 2022

Vanaf Barentsburg varen we in één ruk door naar Ny-Ålesund. De tocht gaat door de Forlandsunde met aan bakboord het langerekte Prins Karls Forland



en aan stuurboord Oscar II Land.



Hier zie ik aan onze loefzijde, of beter gezegd ruik ik, mijn eerste walvis, vermoedelijk een Bultkopwalvis ?(Northern Bottlenose whale).

Ongeveer halverwege ligt over de hele breedte van de Forlandsunde een ondiepte met een voor ons nog bevaarbaar track van rond de 3m. diepte. Dieper stekende schepen in Noord of Zuid richting moeten derhalve aan de buitenzijde (Westzijde) langs Prins Karls Forland varen. Ik krijg van Joost een spoorbreedte van 3m. (!?) mee dus dat moet wel lukken ☺



Bij Kvadehuken, een platte uitstekende landtong zo genoemd door de Nederlandse walvisjagers, maken we een 3/4 U-bocht stuurboord uit de Kongsfjorden in. Er opent zich een adembenemend uitzicht op Kongsbreen, Kronebreen en Kongsvegen, drie gletsjers die in de Zuidoosthoek van de Kongsfjorden samenkomen. In alle soorten, maten en de meest fraaie vormen komen ons nu ook ijsbergen en schotsen tegemoet.

Aan stuurboord ligt Ny- Ålesund als een kleine nederzetting bijna onzichtbaar in deze overweldigende natuur. Daar tegenover aan bakboord het eiland Blomstrandhalvøa met Ny- London.



Ny-Ålesund, één van de noordelijkste bewoonde nederzettingen, is dan zon plek zoals ik het mij had voorgesteld, ruim en desolaat met her en der wat bebouwing. Ook hier ligt de oorsprong in de mijnbouw dat echter in 1962 is gestopt in vervolg op een aantal ernstige dodelijke ongelukken die de mijnwerkers hebben getroffen.





Tegenwoordig is Nye Ålesund het centrum van het Arctisch wetenschappelijk onderzoek. De huisjes worden bevolkt door wetenschappers uit alle hoeken van de aarde. Uiteraard kunnen de Nederlanders niet ontbreken en daarvan is een vertegenwoordiging van de Rijksuniversiteit Groningen aanwezig. Hun verblijf is te herkennen aan de plastic tulpen naast de voordeur. Andere vlaggen dan de Noorse zijn hier verboden. We spreken de hoofddocent Dr.
Maarten Loonen die ons op zeer boeiende wijze vertelt wat hun wetenschappelijk werk hier inhoudt, en dat al 33 jaar lang op deze locatie.



Nye Ålesund zelf, super netjes, opgeruimd en zonder vervallen resten of afval. De omgeving is bezaaid met allerlei instrumentarium en meetopstellingen
t.b.v. de onderzoekers. Tussendoor graast een rendier. Diesel tanken is 1 euro per liter goedkoper dan in Noorwegen of Nederland. De tank tot de nok vullen (iets van 1000ltr.) is hier dus wel de moeite waard. Ons afval, m.u.v. glas voor de glasbak, raken we hier niet kwijt en gaat weer terug de boot in. Ik denk dat hier alle afval binnenshuis wordt gehouden om hongerige ijsberen maar niet in verleiding te brengen.





Mijn bijzondere belangstelling gaat uit naar Ny-Ålesund als vertrek plaats voor de Noordpool expedities aan het begin van de 20e eeuw. Roald Amundsen was de eerste die de Noordpool bereikte. Met de Zeppelin Norge vertrok de expeditie in 1926 uit Ny-Ålesund om vervolgens over de Noordpool te vliegen, daar de vlaggen uit Noorwegen (expeditieleider), USA (financier) en Italie (Zeppelin) te laten vallen om vervolgens in het Noorden van Alaska weer te landen. De startplaats van de Zeppelin kan nog steeds herkend worden door de aanwezige stalen mastconstructie waar de zeppelin aan werd vastgemaakt. De enorme hangar die voor de Zeppelin was gebouw, heeft een storm niet overleeft waarna het hout is hergebruikt in de diverse gebouwen.



Eerder in 1925 is de poging om de Noordpool te bereiken per vliegtuig (de N24 en N25) mislukt en ook later in 1928 strandde de Zeppelin Italia onder leiding van Umberto Nobile , waarbij de helft van zijn bemanning is omgekomen. Er werd een grootscheepse reddingsactie voor Nobile op touw gezet. Verschillende landen namen er aan deel met een totaal van 1500 man verdeeld over 22 vliegtuigen, 15 schepen en 2 hondenslee teams. Nobile werd na 48 dagen op het ijs te hebben gebivakkeerd gered door de Russische ijsbreker Krassin. Sjef van Dongen uit Barentsburg bemande één van de twee hondenslee teams. Hij heeft Nobile niet gevonden en moest zelf na een heroische tocht gered worden. Later in Nederland is hij als poolheld binnen gehaald. Roald Amundsen vertrok ook met een vliegtuig vanuit Tromsø om Nobile te kunnen vinden. Amundsen kwam daarbij om het leven toen zijn vliegtuig in de Barentszee, ergens tussen Tromsø en Bereneiland, is neergestort. De redding van Nobile was destijds groot nieuws. De kranten stonden er vol van.



In het Noordelijkste postkantoor ter wereld verstuur ik een paar ansichtkaarten. Alhoewel de postzegel met een bijzondere stempel wordt afgestempeld pak ik zelf ook nog een paar andere en stempel de achterkant van de kaart er mee vol. Veel liefs enz. kan er nog net bijgeschreven worden.

Ny-London.

Ten noorden van Ny-Ålesund ligt het eiland Blomstrandhalvøa met de voormailge nederzetting Ny-London. Hier vinden we de restanten van de mijnbouw uit 1911, ook wel genoemd het marmer sprookje. Het eiland, destijds heette het in de volksmond algauw het marmeren eiland, leek uitermate veelbelovend voor de winning van marmer. De kwaliteit zou uitstekend zijn. Helaas viel de opbrengst tegen en ook de kwaliteit liet toch erg te wensen over. In 1920 was het helemaal over en het sprookje uit. Wat rest wordt nu gezien als een waardevolle erfenis uit de vroege industriele periode op Spitsbergen.



Bij het oversteken van het fjord laveren we tussen de van stuurboord naar bakboord drijvende ijsschotsen. We geven ze nemen zoals Zwaantje, Space Shuttle, Dikke Bertha, de Chinees en nog andere benamingen die ik hier verder niet zal noemen. In ieder geval kunnen we ze nu benoemen in plaats van ‘die daar’ of nee ‘die andere’.



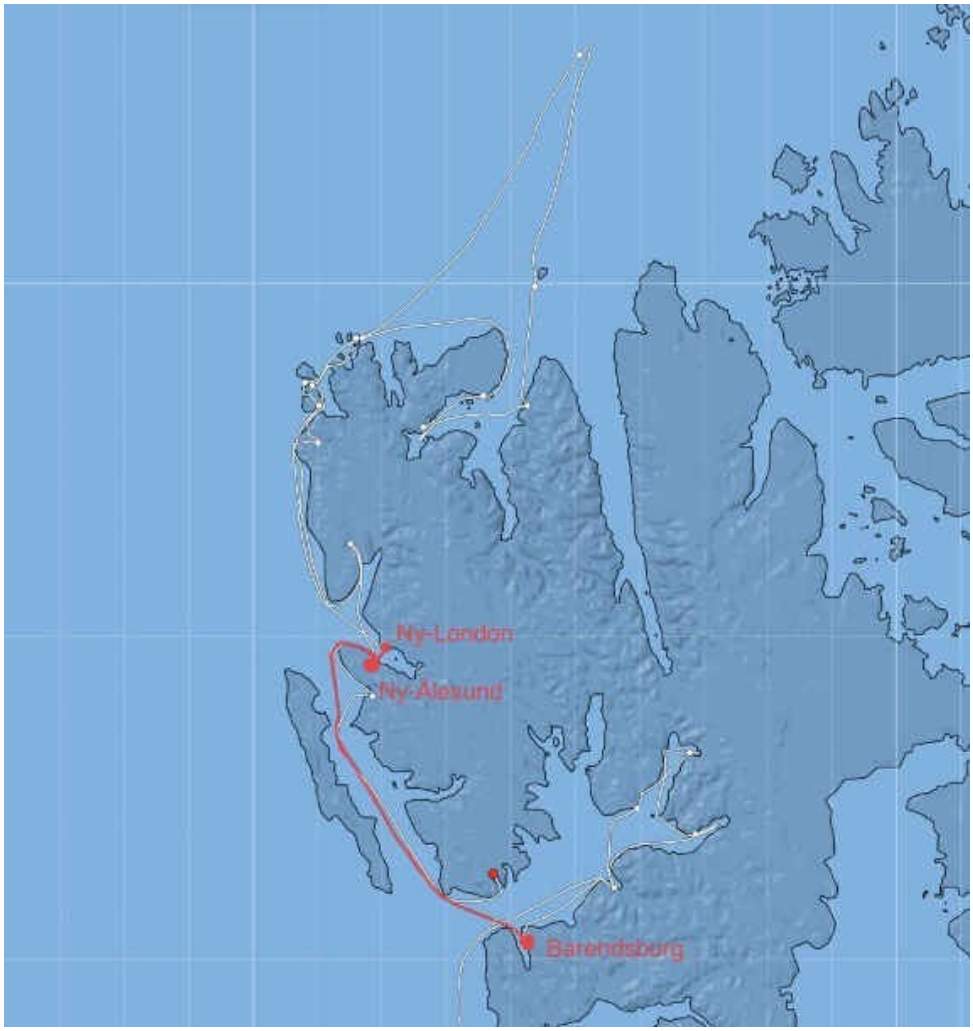
We gaan met het bootje aan land en verkennen de omgeving, de industriele restanten uit het marmer tijdperk en twee overgebleven (en gerenoveerde) hutten uit die periode. De andere bouwsels zijn, na een periode spookstad te zijn geweest, in 1933 afgebroken en overgebracht naar Ny-Ålesund voor hergebruik in de bebouwing aldaar.

Edmond gaat verder alleen de berg op en neemt het wapen mee. Even later wordt het eiland overspoeld met een 100-tal toeristen vanuit een cruiseschip.

Wel onder streng en gewapend toezicht. Hun footprint is wel wat groter dan die van ons.



We verlaten hier onze ankerbaai Peirsonhamna op weg naar het Noordwesten van Spitsbergen met bestemming de eilanden Danskøya en Amsterdamoya.



Naar het Noorden.

July 7, 2022

5-6 Juli 2022



We verlaten onze ankerbaai Peirsonhamna bij Ny-London op weg naar het Noordwesten van Spitsbergen, de eilanden Danskøya en Amsterdamoya.







Met een koers pal Noord houden we de kust van Albert I land aan stuurboord. Deze kust wordt ook wel de kust van de zeven gletsjers genoemd. We varen de Magdalenefjorden aan stuurboord voorbij, varen de Sørgattet in en ankeren in het baaitje onder Danskeneset, in het Zuidoosten van Danskøya. De meeste ijsschotsen afkomstig van de Smeerenburgbreen drijven voorbij en het Smeerenburgfjord uit. Een enkeling drijft ons baaitje in. De fokkebomen hebben we voorzien van pikhaak punten zodat we Norna eventueel van te opdringerige ijsschotsen kunnen vrijhouden. Maar het is niet nodig, ze raken ons net niet.



Aan de Noordzijde van Danskøa ligt Virgohamna, één van Spitsbergens's meest belangrijke historische plaatsen. De oudste historische resten zijn afkomstig van de Nederlandse walvisvaarders. Ze noemden het "de Harlinger Kokerij" en werd opgericht in 1636. Rond de eeuwwisseling van de 19e naar de 20e eeuw werd Virgohamna, nu vernoemt naar het stoomschip "Virgo" van de Zweed Salomon August Andrée, de basis voor enkele pogingen om de Noordpool te bereiken. Na een eerdere mislukte poging in 1896 vertrok Andrée samen met twee anderen in 1897 met een luchtballon richting Noordpool. Er werd nooit meer iets van hen vernomen. Pas in 1933 werden de resten van de expeditie en de lichamen van de bemanning gevonden op het eiland Kvitøya.

Een paar jaar later later ondernam Walter Wellman vanaf Virgohamna eenzelfde expeditie maar met een Zeppelin. Tot drie maal toe, in 1906, 1907 en 1909, mislukten die expedities. Het was pas 20 jaar later dat Roald Amundsen het wel lukte om met de Zeppelin "Norge" de Noordpool te bereiken.

Wij varen tussen Amsterdamoya en Danskøya door, met "Smeerenburg" aan stuurboord, op basis van een op de kaart aangegeven koerslijn die ons vrij moet houden van de ondiepten. Direct na deze passage ligt aan bakboord Virgohamna. Helaas is de ankerplek onder de huidige weersomstandigheden te onbeschut en we besluiten daarom een andere ankerplek te zoeken. Die vinden we aan de Westkant van Danskøya in het Kobbefjord. Na de voorzichtige passage van een erg ondiep gedeelte, dat voor dieper stekende schepen een barriere vormt voor het daarachter gelegen baaitje, laten we ons anker dicht bij de oever vallen. Voor ons de ideale ankerplek, met zandgrond,

in deze uiterste Oosthoek van het fjord. Een nieuwgierige zeehond steekt zijn zwarte kop boven de waterspiegel uit om te zien waar al dat plotselinge rumoer vandaan komt.



Vlak voor de ondiepe scheiding naar het bassin in de uiterste Oosthoek, waar we het anker hebben laten vallen, ligt nog een klein eilandje met de naam “Postholmen”. Tijdens de periode van de walvisvaart, werd dit eilandje als “postkamer” gebruikt. Walvisvaarders die op jacht gingen llieten hier hun post voor thuis achter dat dan weer werd opgepakt door de naar huis varende schepen.



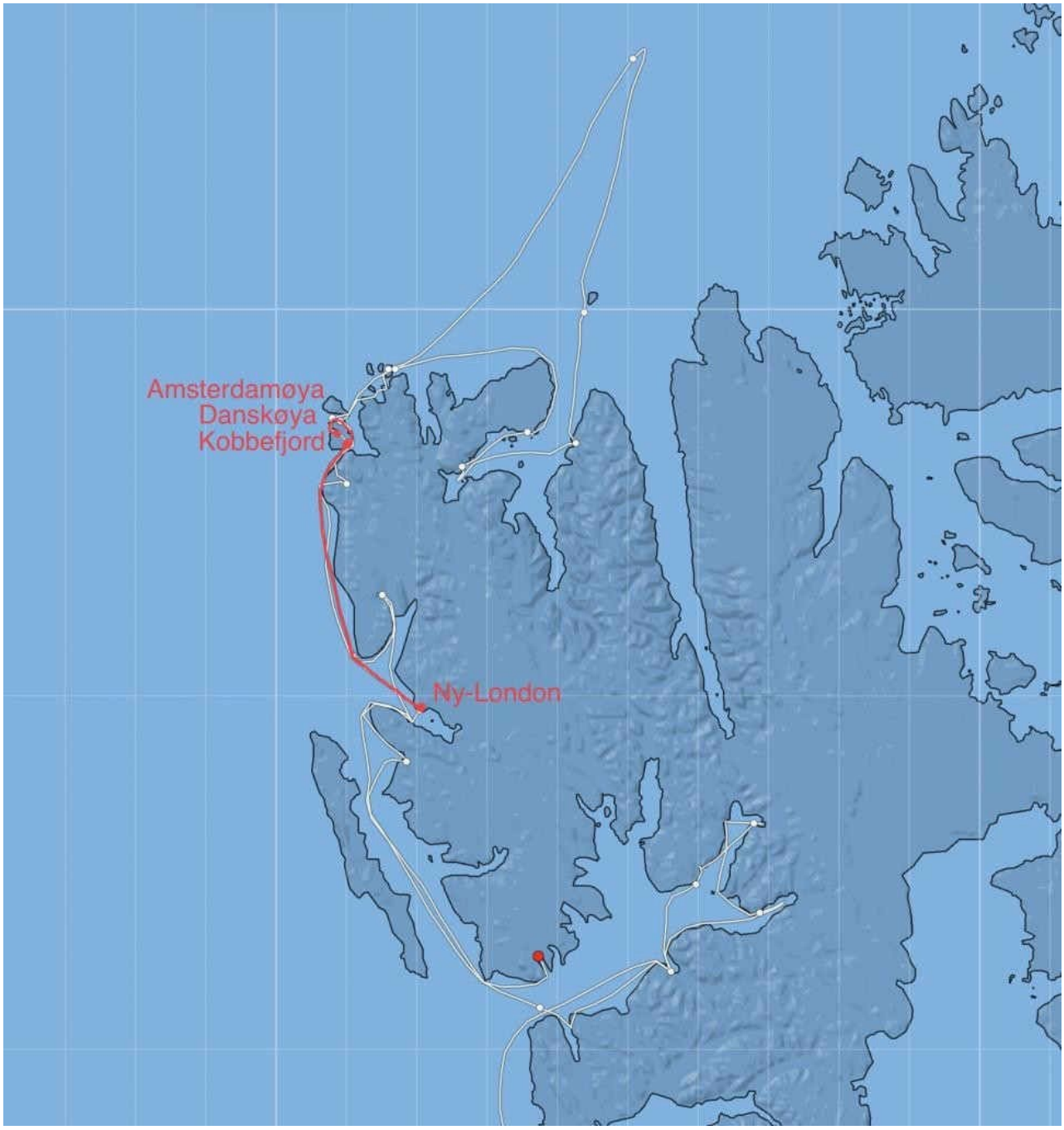
De, op zich niet heel sterke, wind tunnelt hier door de bergen heen om vervolgens, met een verveelvoudigde kracht, over ons ankerbaaitje te blazen, waardoor Norna af en toe hardhandig wordt aangespoord om weer recht achter haar anker te komen liggen.

Op de marifoon horen we dat bij ons ankerplekje van gisteren een ijsbeer is gespot. Edmond maakt vanaf de top van het gebergte mooie foto's van de geankerde Norna. Even zwaaien naar beneden en we herkennen hem, met telelens, tussen de rots pieken.



Scheepsberaad. We willen eigenlijk wel naar Virgohamna en Smeerenburg maar de weersomstandigheden zijn nog hetzelfde als gisteren dus niet ideaal om daar te ankeren. Daarom trekken we eerst nog wat verder naar het Noorden en Oosten, ten Noorden van Spitsbergen langs.

We vertrekken vanavond 7 Juli even voor 19.00 uur vanuit onze ankerplek in het Kobbefjord naar de Liefdefjorden waar we vanacht of in de vroege Vrijdagochtend zullen aankomen, gebruik makend van de volgens verwachting naar West krimpende wind.


Amsterdamøya
Danskøya
Kobbefjord
Ny-London

Liefdefjorden

July 8, 2022

Om zeven uur ‘s-avonds vertrekken we uit het Kobbefjord. Het wordt weer een wat langer traject en door “de nacht” zodat we al direct ons wachtschema weer invoeren. Op de uiterste landtong van Smeerenburg (gisteren verloor ik hier mijn favourite pet) ligt een groep walrussen te zonnen.





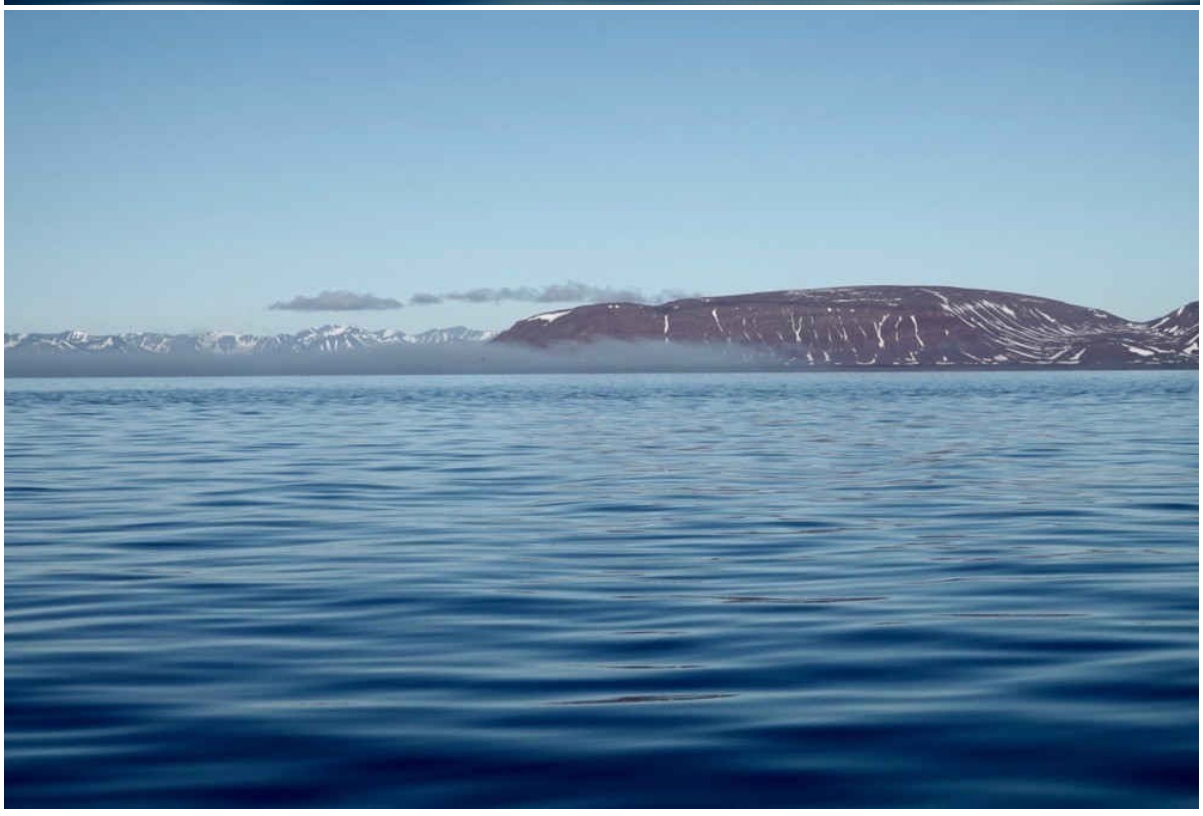
De baas ligt aan de waterkant zijn harem in de gaten te houden. Wij varen op een Noordwestelijke koers het Smeerenburgfjord uit richting “Fair Haven”, zo genoemd vanwege de vele beschutte wateren tussen de eilanden.



Wij gaan door de smalle engte tussen Udkiken en Norskøysd naar open water. Tegen die tijd, 21.00 uur, is ook mijn wacht aangebroken. Helaas laat de wind het compleet afweten en onder een stralende zon veranderd de zee in een gladde vlakte.







Op de heel scherpe horizon hangt een smalle strook witte bewolking boven op het water. Vooruit ligt een donkergrijze band over het water. Het lijkt ver weg maar verschijnt op een gegeven moment ook tussen ons en de kust in. Het lijkt een muur van mist waar we elk moment in kunnen varen. Het heeft wel wat mystieks. Maar telkens als ik denk dat ik het kan aanraken wordt het transparant en kan ik er doorheen kijken.



Wel wordt het koud en vochtig. De zon blijft onverminderd schijnen en staat hoog boven de horizon. Weer spot ik een walvis, maar als ik er een foto van wil maken blijft hij, of zij, weg en komt niet meer terug. Om 24.00 maak ik Edmond wakke om de wacht over te nemen. Om 3.00 in de nacht ankeren we in Worsleyhamna. Ik ben dan al lang in dromenland en maak dat niet meer mee.







In de ochtend zetten we het bootje overboord aan een gerepareerde spinakerval. Die was gisteren vast gelopen in het blok boven in de mast. Edmond fixed een nieuw blok bovenin. Aan de wal heel veel aangespoeld hout, maar ook veel plastic. Het trappershutje heet “Villa Oxford” en Joost vult het gastenboek in. We zien ook pootafdrukken van een ijsbeer.



Eind van de ochtend breken we op en varen verder het Liefdefjord in. De hoeveelheid ijsbergen en ijsschotsen wordt aanzienlijk meer. Ze zijn afkomstig van de minstens 4 km. wijde gletsjerwand van de Monacobreen. Joost en Edmond proberen de ijshaak uit. Het werkt in die zin dat Norna wordt weggeduwd. De ijsschots geeft geen krimp.



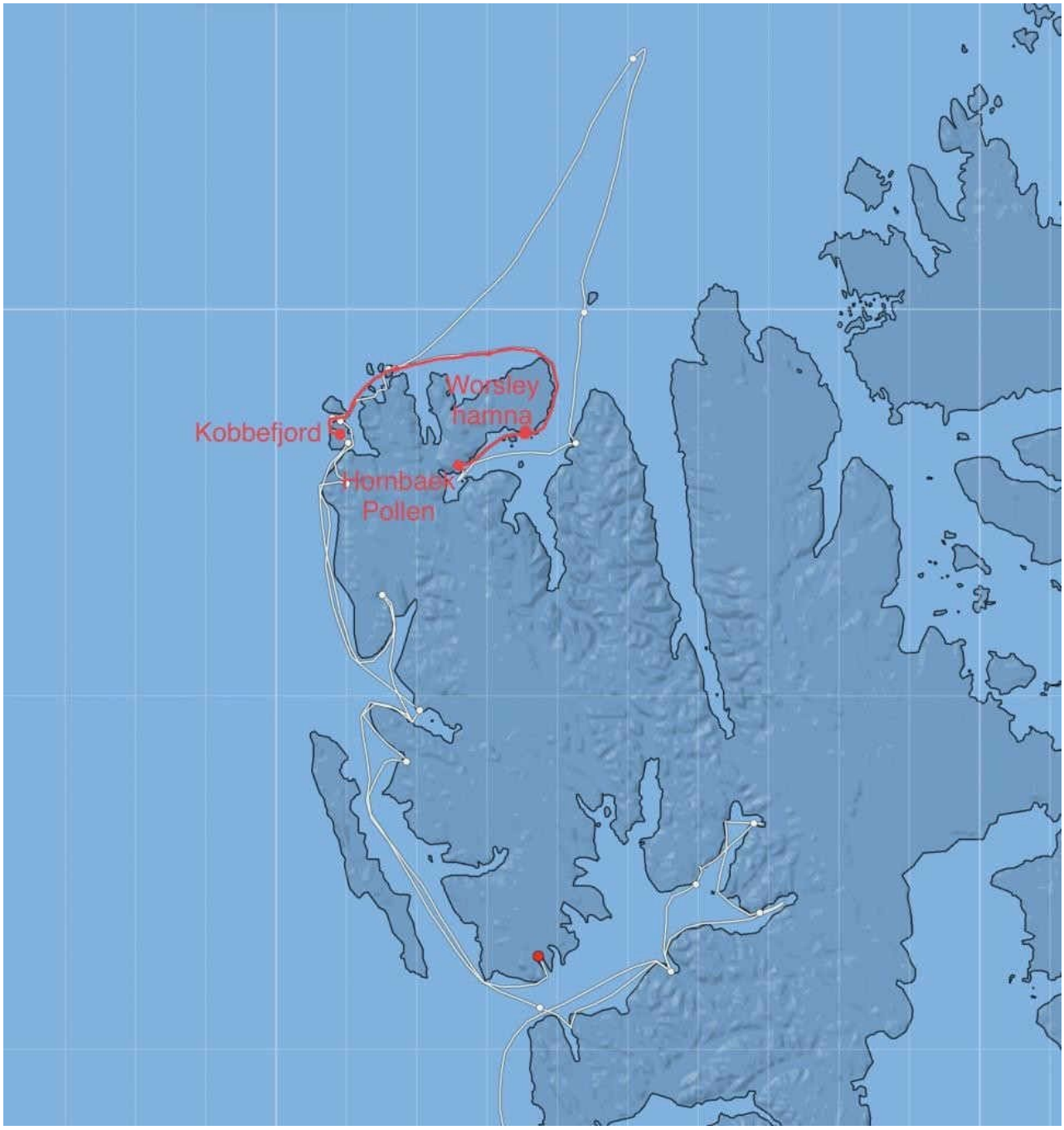
We ankeren in een klein beschut baaitje, Hornbaekpollen, iets ten Zuiden van de Trappershut “Texas Bar”. Onder begeleiding van Edmond (ervaren klimmer) beklim ik de steile morenenwand die door de Erikbreen gletsjer is gevormd. Ik had nooit gedacht zo’n stijle berg van los gesteente te kunnen beklimmen. Wateen mooie ervaring is dit ! Eenmaal er over heen komen we op de gletsjer en gaan een eindje naar boven. Eerst door wat losse sneeuw en verderop over geribbeld ijs.

Het is eigenlijk niet te beschrijven noch te fotograveren hoe overweldigend dit is.



Terug op de boot heeft Joost het eten al klaar. Ik ben er nog wat beduusd van allemaal, laat nog even de Drone los maar dat geeft toch eigenlijk maar een slap aftreksel weer van wat ik zojuist gezien en beleefd heb.




Worsley
hamna
Kobbefjord
Hornbæk
Pollen

Mushamna.

July 10, 2022

Zaterdagochtend 9 juli gaan we ankerop. De bestemming is het ankerbaaitje Mushamna aan de Oostzijde van de Woodfjorden. Gisterenavond hoorden we nog via de marifoon dat er een ijsbeer gezinnetje was gespot op een eilandje aan de overkant van waar we liggen. De cruiseschepen communiceren dat soort wetenswaardigheden onder elkaar om hun gasten te plezieren.
Vervolgens lanceren ze dan een paar ribs om e.e.a. van dichtbij te bekijken.

Toch best opvallend hoeveel cruiseschepen hier eigenlijk varen. Niet van die hele grote kolossen, maar meestal in een maatje tussen 50 en 150 meter lengte. Ook een Nederlandse rederij is flink van de partij met schepen als de Plancius, Ortelius en andere “ussen”. We zagen de Plancius op de AIS vertrekken met bestemming “ICE EDGE”, een locatie die ook nog op ons programma staat.



Alvorens richting Mushamna te gaan gaan we eerst nog dieper het Liefdefjord in tot vlak voor, nou ja nog wel op een 1000m. afstand, de ijswand van de Monacobreen gletsjer.



Er naar toe laveren we tussen de ijsbergen en schotsen door. Dat is goed te doen, er zit best veel ruimte tussen. We hebben het idee dat er gisteren meer ijs was. Achteruit kijkend lijkt het wel een ijsvlakte door al die ijsschotsen die we inmiddels gepasseerd zijn. Één van de naamgenoten van mijn boot, de “FRAM” ligt er ook, een expeditieschip van de Hurtigruten.



Omgedraaid en op koers richting Mushamna kan de motor uit en gaat de kluiver bij. Nu met een bakstagwindje laveren we weer tussen de ijsschotsen.



Aan bakboord de Erikbreen gletsjer die ik van dichtbij en samen met Edmond heb bekeken. Aan stuurboord de eilandjes waar gisteren de ijsberen familie werd gespot. Nu is er niets te zien.





Mushamna is een vrijwel geheel omsloten baaitje. Een smalle doorgang niet breder dan een meter of 10 verbind het baaitje met de fjord. Eenmaal binnenin ankeren we in de Noordoost hoek vlak voor de Toreldallen delta. Door gezichtsbedrog lijkt de baai wel boven de zee te liggen als je van binnenuit over de fjord aan de buitenkant heen kijkt. Het is net een meertje. Verder verkenning stellen we uit tot Zondag.

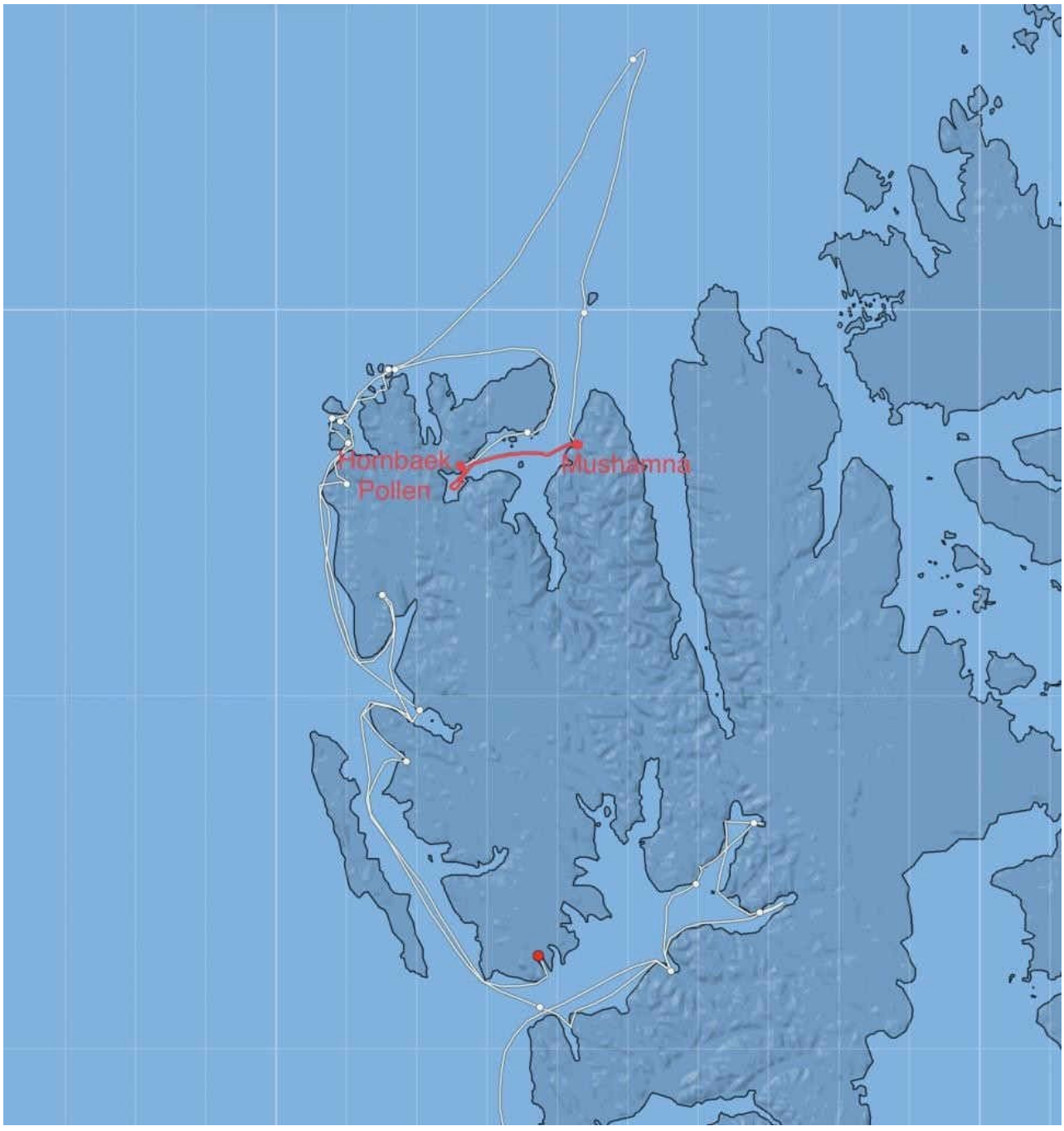




Zondag 10 Juli.
Terwijl Joost en Edmond een wandeling ondernemen langs de kust richting de jagershut bij Mattilasodden laat ik de Drone uit. Ik wordt er steeds handiger in en durf ook meer, lees verder weg, te vliegen. Als het signaal even kwijt is heb ik toch nog wel een kleine schrikreactie. Het blijft spannend. De besturing is alleen via het beeld op de telefoon en als beginnend Dromevlieger probeer ik mij eerst te oriënteren, waar staat de zon en waar ligt de boot, zodat ik weet hoe ik moet terug vliegen. Nu het bijbootje weg is heb ik een mooie landingsplaats op het voordek.



10 Juli, We gaan vanavond, na het eten, richting poolijs. Eens zien hoe Noordelijk we kunnen komen. Het weer is er gunstig voor, als het mee zit met een Zuidelijke wind naar het Noorden en met een Noordelijke wind weer terug naar het Zuiden. Als het meezit ……..



Poolijs.

July 11, 2022

Gisterenavond zijn we ankerop gegaan en hebben Mushamna verlaten om vervolgens een Noordoostelijke koers richting Poolijs te nemen. We varen het eilandje “Moffen” voorbij, een natuurreservaat en onder andere belangrijke pleisterplaats voor walrussen. We zien een grote groep aan de zuidzijde van het eiland. Betreden van het lagoon vormige eiland is verboden tussen Mei en September en er geldt een minimale afstand tot de kust van 300 meter.





Vandaag 11 Juli zijn we rond 11.00 uur in de ochtend bij het Poolijs aangekomen. Eerder dan verwacht op een breedte van 80°37’ Noord. Vorige week dachten we nog de 81° Noord te kunnen bereiken echter het ijs is in de afgelopen week zo’n 30 mijl naar het Zuiden opgeschoven. Dit op basis van de ijskaart die we per sateliet kunnen ontvangen.

Het ijs is een vrijwel aaneen gesloten front van ijsschotsen. Het vaste pakijs bevindt zich verderop. Met de Drone vanaf hoger bekeken blijkt er nog best veel open water tussen te zitten. Maar we houden het veilig en blijven op afstand. Om ons heen drijven slechts kleine stukjes ijs. Langs de ijsrand laat zich even een walvis zien.



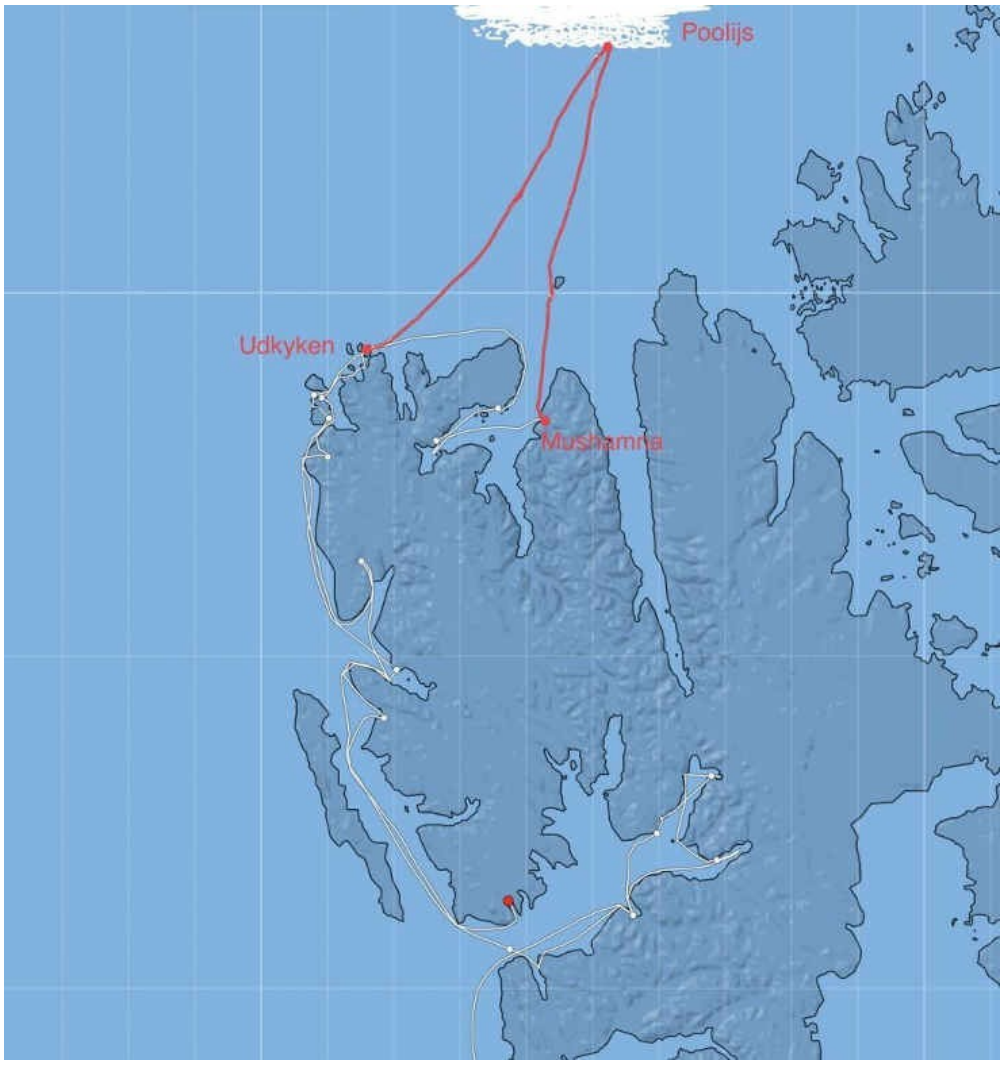
Hiermee hebben we de meest Noordelijke positie van onze reis behaald. Machtig is dit om zo op eigen kiel dit te kunnen doen. Wat een enorme belevenis !

Het is vrij plots ijskoud geworden. Een geweldig gevoel, hoe raar dat wellicht ook uit mijn mond klinkt. Het ijs laat zich horen door de bewegingen ervan in het water. Ik ervaar dat we hier echt aan “de rand” van de bewoonde aarde zijn, verder weg kunnen we niet. De Noordpool is nog maar 563nm. verderop.

Zo ver als je kunt kijken, en dat is heel ver in deze heldere lucht, zie je alleen maar één grote ijsvlakte. Naar het Zuiden toe tekent de kust van Ny-Friesland en Albert I land, op een afstand van een kleine 60nm., zich nog haarscherp op de horizon af. Zo helder is het, ondanks de bewolkte hemel.



We blijven een uurtje ronddrijven, maken foto’s en laten de Drone uit. Het is een indrukwekkend en tegelijk magisch uurtje dat ik niet snel zal vergeten. Dan gaat de steven weer naar het Zuidwesten en koersen we op “Fair Haven” af.



Virgohamna

July 13, 2022

Udkyken, de berg, ligt op het eiland Ytre Norskøya, één van de eilanden in dit gebied dat ook wel “Fair Haven” wordt genoemd. Aan de zuidzijde daarvan hebben wij ons anker laten vallen.



Het eiland was één van de belangrijke walvis stations in de eerste helft van de 17e eeuw. De resten van negen traan ovens zijn nog langs de oever te vinden. De grafheuvel is één van de grootste historische begraafplaatsen van Spitsbergen met 165 graven. Van 50 graven zijn de menselijke resten en kledingstukken verwijderd en deze zijn nu te zien in het museum, als onderdeel van de Smeerenburg collectie.





Lopend en klouterend naar het uiterst Oostelijk puntje van het eiland, dat heel toepasselijk “Utkykpunten” heet, komen we nog een graf tegen met restanten van wat ooit een grafkist is geweest.





Ankerop doen we een scharrel tochtje tussendoor vele eilandjes richting de Holmiabreen. Daar kunnen we erg dicht bij komen totdat we even de grond raken in deze best nog uitgestrekte “unsurveyed area”.





Vervolgens zetten we koers naar de Fuglefjorden, dat zich in de verte al strak aftekent door het vele drijfijs dat van de Svitjordbreen afkomstig is. Het valt dan weer mee als je er middenin zit. De meeste brokken zijn klein.



Ik zit mij af te vragen of ik hier met mijn eigen boot doorheen zou durven varen. Ik denk aan de extra aramide versterking die ik heb aangebracht in de boeg en bodem. Voorzichtig en zachtjes aan zou het moeten kunnen lijkt mij.



Nadat we Fuglepynten zijn gerond steken we dwars over de Smeerenburgfjord naar Danskegattet, de doorvaart tussen Amsterdamoya aan stuurboord en Danskøya aan bakboord. De groep walrussen ligt er ook nog steeds (op Smeerenburg). Een klein eindje verder opent zich Virgohamna aan bakboord, onze bestemming voor vandaag.





We laten het anker ver achterin het baaitje vallen. Het is te laat om nog aan wal te gaan. Wel laat ik de Drone uit en orienteer mij op de resten van de Wellman expeditie. Overigens is bovenstaande foto niet van de Drone maar door Edmond gemaakt, staande op de top van de Holandberget. Norna Biron is als wit stipje, iets rechts van het eilandje, nog net zichtbaar.



De ochtend van Woensdag 13 Juli worden we wakker gemaakt door geklop op de romp. Het is een RIB, afkomstig van een naburig cruiseschip, dat ons attent maakt op een ijsbeer aan de wal. Hij, of zij, zit inderdaad vlak bij ons op de oever, rustig uitkijkend op zijn eventuele toekomstige hapjes. Achter een rotsblok heeft hij al een buit liggen.



Het lijkt wel op het zeehondje van gisteravond. We wachten nog even met de wal opgaan. Overigens is dat streng verboden tenzij je daar vooraf een vergunning voor hebt gekregen van de Sysselmannen. En die hebben we. In de voorbereiding in Nederland heeft Joost dat met vooruitziende blik geregeld voor de periode van 9 t/m 13 juli ! “Just in time” dus.

We wachten nog even met het bezoek aan de historische sites aan de wal. We verkennen nog wel het eiland dat de baai ongeveer in tweeën deelt. Ook hier zijn restanten van traan ovens en graven te vinden. Er is ook een hutje met schuil mogelijkheid.

Op de terugweg leggen we het bootje op de plek waar vanochtend de ijsbeer naar ons stond te kijken. Het laatste wat we van hem of haar zagen was dat hij de berghelling beklom om vervolgens daarachter uit het zicht te verdwijnen. Overigens doet hij dat met groots gemak, hetgeen de bergbeklimmers onder ons weer een illusie armer laat zijn. Ja, ook daar boven op ben je dus niet veilig voor de beer.

Virgohamna is één van de belangrijkste historische cultuur sites van Spitsbergen. Om de restanten van de vroegere activiteiten hier nog enigszins te beschermen is het aan land gaan “restricted”. Hetgeen niet weg neemt dat er vóór ons er al minstens 100.000 bezoekers zijn geweest, waardoor er nog maar weinig van over is.



Ons eerste bezoekje aan wal is aan “de buit” van de ijsbeer. Dat blijkt inderdaad een zeehond te zijn geweest. Wat hij er van over heeft gelaten is een afgekloven skelet. Waar we hem aan hebben zien trekken en eten blijkt het harige zeehondenvel te zijn. Er zit nog wat vlees en vet aan.

In onze looprichting van Oost naar West vinden we achtereenvolgens de restanten van :

- Andrées ballonvaart expeditie naar de Noordpool, 1896 en 1897 – graven van Nederlandse walvisvaarders uit de 17e eeuw
- Huis van Arnold Pike 1888
- Ttraanovens van de “Harlinger Kokerij” 1636
- Walter Wellman’s Zeppelin expeditie naar de Noordpool 1906, 1907 en 1909

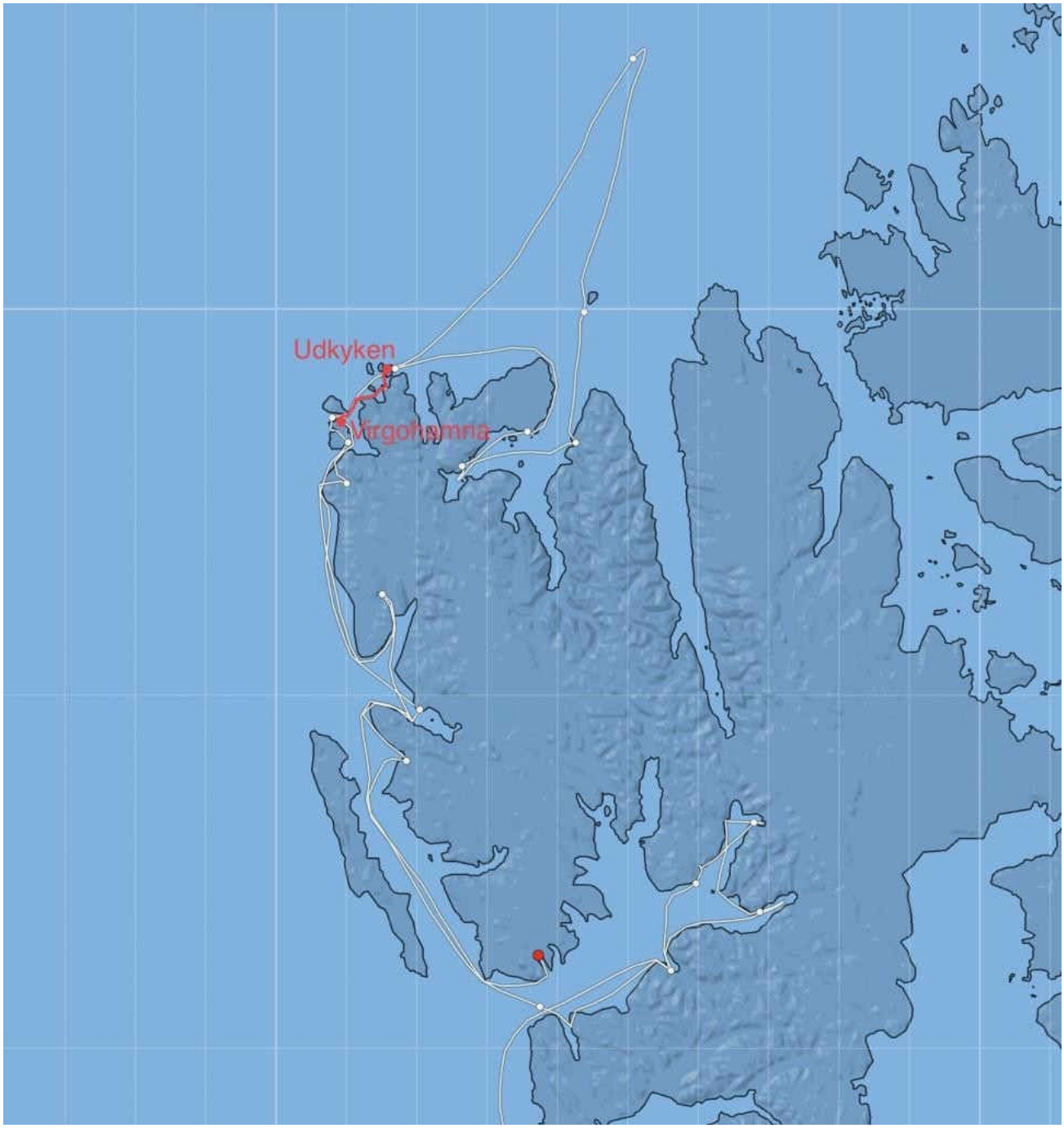
Uiteraard houden we de omgeving scherp in de gaten i.v.m. de aanwezigheid van de ijsbeer. In de verte lijkt elk sneeuwplekje op een ijsbeer. Wetende dat hij er is voelt zo’n wandeling toch anders dan wanneer je onwetend bent. We maken er grapjes over. Die ijsbeer houdt ons vast ergens vanachter een rotsblok nauwlettend in de gaten, wachtend op een goed moment om toe te slaan ….. , enz.

Op de berghelling is één vlekje wat minder wit dan de andere. Het beweegt ook nog. Dan hebben we onze ijsbeer weer gespot. We staken de wandeling in Westelijke richting naar de resten van Wellman’s expeditie en gaan terug naar het bootje. We willen niet het risico lopen dat de ijsbeer tussen ons en het bootje in gaat komen. Immers veiligheid gaat voor.



Terug op de boot lanceer ik de Drone om te zien of ik de ijsbeer nog kan vinden. Die blijkt nog op hetzelfde plekje op de berghelling te liggen. Het is een uitstekende rotspunt met een soort van mos bedje. Ik blijf op grote afstand en zoom ver in. Toch merkt hij wat, weet niet precies wat het is, geeft een brul, wrijft zich eens in de ogen, krabt wat aan zijn buik, draait zich om en gaat verder met waar hij mee bezig was, slapen.

Vlak voor ik dit postje wil verzenden laat de ijsbeer zich weer zien aan onze kant van de berg. Ben benieuwd of hij weer verder onze kant op komt. Het zeehondenvel heeft nog wel wat lekkere hapjes in zich.


Udkyken
Virgohamna

Smeerenburg.

July 14, 2022

Smeerenburg, een smerig stukje Hollands Glorie, centrum van de walvisvangst in de eerste helft van de 17e eeuw.

Het was Willem Barentsz, ontdekker van Spitsbergen, die terug in Holland verhaalde over de vele walvissen in de fjorden van Spitsbergen. Ze moesten er tussendoor laveren, zoveel waren het er.

Toch duurde het nog tot 1614 dat de Handelskamer van Amsterdam de mogelijkheden voor de walvisvangst op Spitsbergen ging onderzoeken. De olie die aan de walvis ontrokken kan worden was een belangrijk ingredient voor vele producten als zeep, textiel, smeermiddel, brandstoffen, verf etc. De ballijnen werden o.a. verwerkt in korsetten die gebruikt werden om de vetverdeling van het vrouwelijk lichaam aangenamere vormen te geven.



Smeerenburg

Geleidelijk aan ontstond aan de Zuidoostelijke landtong van Amsterdamoya een gebied waar walvissen tot olie werden verwerkt. Eerst nog in tijdelijke kampementen, later werden er onderkomens gebouwd voor het verblijf van de seizoenarbeiders, opslag van voorraden en werkplaatsen. Aangezien de Hollanders geen ervaring hadden met de walvisvangst en de verwerking daar van, werden Basken meegenomen die dat al honderden jaren deden met de walvisvangst in Zuid Europa. De “kunst” werd afgekeken van deze Spaanse specialisten en eigen gemaakt.

In korte tijd ontstond er een soort van “gold rush” op de walvissen met de onvermijdelijke twisten tussen de verschillende partijen en landen. Twisten zijn nooit goed voor de handel. De noodzakelijke oorlogsschepen ter bescherming hadden alleen maar een negatief effect op het rendement. Dus, met de Hollandse handelsgeest als drijfveer, kwam er een verdrag tussen landen, waarbij Holland het monopolie kreeg voor de wateren ten Noorden van de Magdalenefjorden en Engeland ten Zuiden daarvan. Ander landen als Noorwegen en Denemarken zaten weer op andere plekken in de archipel.



Smeerenburg was ontstaan als de Hollandse nederzetting voor de walvisvangst. In de hoogtij dagen werkten daar zo’n 200 man. Voor elke winter keerde men weer huiswaarts en bij terugkomst het volgende jaar was er wel weer het één of andere geroofd door concurrenten danwel verwoest door winterstormen.

Overwintering, om de nederzetting te onderhouden en te bewaken, bleek geen succes te kunnen worden. Overwinteraars stierven er door kou en honger.

De schepen waarmee men naar Spitsbergen kwam waren in feite vrachtschepen met een stuk of 6 sloepen aan boord. De schepen bleven het hele vangstseizoen onder Smeerenburg voor anker liggen. Met de sloepen werden de walvissen binnen gehaald. Er werd “gejaagd” op de Groenlandse walvis. Een groot log, sullig beest en slechte zwemmer. Die zwommen daar in grote getale voor de deur en hadden de zo gewenschte dikke vetlaag. Dood gemaakt bleef het drijven wat ook wel zo handig was. De ideale walvis dus.



Traanoven

De traanovens werden zo dicht mogelijk bij de waterkant gesitueerd, waar de walvissen aan land werden getrokken en in stukken gesneden. De stukken vet werden gesmolten in een grote koperen ketel (2 à 3m. doorsnede) die weer in een ring van stenen was opgesteld. De daaruit gedestilleerde olie werd nog eens gefilterd en vervolgens in vaten aan boord van de schepen opgeslagen. De stank moet, voor ons beschaafde westerlingen, ondraaglijk zijn geweest maar de seizoenarbeiders wisten niet veel anders. Vermoedelijk was het thuis in Holland ook niet veel beter. De gevonden restanten van kleding bleken na 400 jaar nog best goed geconserveerd te zijn, niet alleen door het koude klimaat maar ook door de impregnatie met de olie, dampen en vetten.

Rond 1640 waren de gemakkelijk te vangen walvissen in en rons Spitsbergen uitgemoord en langzaamaan verplaatste de vangst zich naar open zee. Dat had een andere behandeling van de walvis tot gevolg. De vis werd langszij het schip gebonden, in stukken gesneden en aan boord opgeslagen. Pas weer terug in Holland werd het aldus opgeslagen vet verwerkt tot olie. Hierdoor werden de landgebonden ovens en verwerkings capaciteit langzamerhand overbodig. Vanaf de tweede helft van de 17e eeuw werd de walvisvangst volledig zee gebonden en Smeerenburg werd verlaten. Er was ook geen behoefte meer aan veilige havens en zo verloor Spitsbergen haar positie in de walvisvangst.

Langs de randen van het poolijs nam de walvisvangst vervolgens een enorme vlucht en vele Europese landen deden er aan mee. Aan het eind van de 18e eeuw was het over en was de Groenlandse walvis praktisch uitgeroeid.



Wij liggen nog steeds in Virgohamna. Gisteravond heeft Edmond in zijn eentje nog de top van de Hollanderberget beklommen, aan de Zuidoostelijke voet daarvan ligt Smeerenburg.



Ondertussen krijgen Joost en ik bezoek van de Sysselmannen. Zegmaar de Marechaussee cq. politie van Spitsbergen. Twee leuke jonge gasten die na enig aandringen toch wel in zijn voor een bakje koffie in de salon van Norna. In principe controleren zij alle schepen dus ook ons. Onze vergunningen worden gevraagd, bekeken en gekopieerd, ze vragen hoe we met de veiligheid omgaan, waar we geweest zijn, waar we naar toe gaan, hoe we de communicatie doen, etc.

Uiteraard is alles op Norna Biron pico bello voor elkaar en krijgen daarvoor de complimenten. Zij blijken een maand lang te bivakkeren in een hut aan de Magdalenefjorden, toevallig ook onze bestemming voor de volgende dag. Met een snelle RIB voeren zij van daaruit hun inspecties uit. Na een maand worden ze afgelost door de volgende ploeg.

We hebben nog wat vragen en antwoorden over de ijsbeer die we hier zagen en de dreiging in het algemeen. Ook zij vinden dat mijn seinpistool het beste afweer mechanisme is. De lichtkogel veroorzaakt veel lawaai en vuur dat de ijsbeer beter afschrikt dan een schot uit een geweer. Gericht schieten, dat niet of nauwelijks schijnt voor te komen, is alleen voor het uiterste levensgevaar.



Donderdagochtend 14 Juli steken Edmond en ik met de dinghy nog eens de Sørgattet over met Smeerenburg als doel. Het is een enorm grote open vlakte, ook weer met verse afdrukken van ijsberen poten. Van de bebouwing is nog hooguit wat funderings resten te zien. Langs het water zien we de restanten van traanovens, voornamelijk bestaande uit wat bakstenen en een verhard mengsel van olie, vet, blubber en zand dat in een ringvorm nog slechts de contouren van de traanoven aangeeft. Wat een bende moet het ooit daar geweest zijn. Leven en werken in een vijandig milieu omgeven door intense stank, olie, vet, rottend vlees en blubber, nauwelijks voor te stellen, maar hier is het gebeurt.





Op het uiterste puntje van Smeerenburg ligt nog steeds dezelfde groep walrussen die we eerder al vanaf het water zagen.



Terug op de boot gaan we ankerop richting de Magdalenefjorden met alweer een zonovergoten dag. Buiten is het met 12° warm, in de zon heet. Binnen is het te warm.

Magdalenefjorden.

July 16, 2022

Het is niet zo ver varen vanaf Virgohamna. Het Magdalenefjord is een “must see” site en dat wordt weer meer dan waar gemaakt als we er naar binnen varen. Het uitzicht op meerdere gletsjers wordt gewoon. Natuurlijk ontwaren we in de verte weer een cruiseschip die voor één van de gletsjers voor anker ligt om haar passagiers te kunnen uitlaten.



Wij maken een kort rondje. De ooit enorme Waggonwaybreen gletsjer heeft zich ver teruggetrokken, net als de aan weerskanten gelegen gletsjers. Ooit was dit één grote aaneengesloten gletsjerwand. Op onze zeekaart staat het nog zo getekend. We kunnen aan de aftekening op de bergruggen aflezen tot waar de verticale gletsjer wand zo ongeveer heeft gelopen.



In de laatste 20 jaar zijn de gletsjers ook hier enorm gekrompen. We zien hier de tot nu toe grootste ijsbergen die ons tegemoet komen drijven. Hele eilanden zijn het. Je zou er makkelijk op kunnen aanleggen en afstappen, maar die drang weten we nog te weerstaan.

De cruise toeristen in de RIB's hebben van die ziekenhuis mondmaskers op. Een raar gezicht eigenlijk. Waar was dat ook al weer voor ? We beseffen dat we al weken van al het nieuws verstoken zijn. Oh ja, dat was Corona, bestaat dat eigenlijk nog ?
Ons wereldje is momenteel simpel en klein, overweldigend mooi en zowel comfortabel als uitdagend.



Wij gaan voor anker achter het landtongetje van Graveneset, uit het pad van de ijsschotsen en net voor de hut van de Sysselmannen. Trinityhamna heet het hier. We worden met een luid geproest en gesnuif van stinkende adem verwelkomt door Wally de walrus. Die blijft nog even rond de boot zwemmen om de nieuwe bezoekers van zijn territorium eens goed in zich op te nemen. Hij vindt het kennelijk allemaal wel best maar blijft in de buurt.

https://youtu.be/Ld1pWvR2yKw?si=vrvP09b8rWVNI0W5 (kort Wally filmpje)

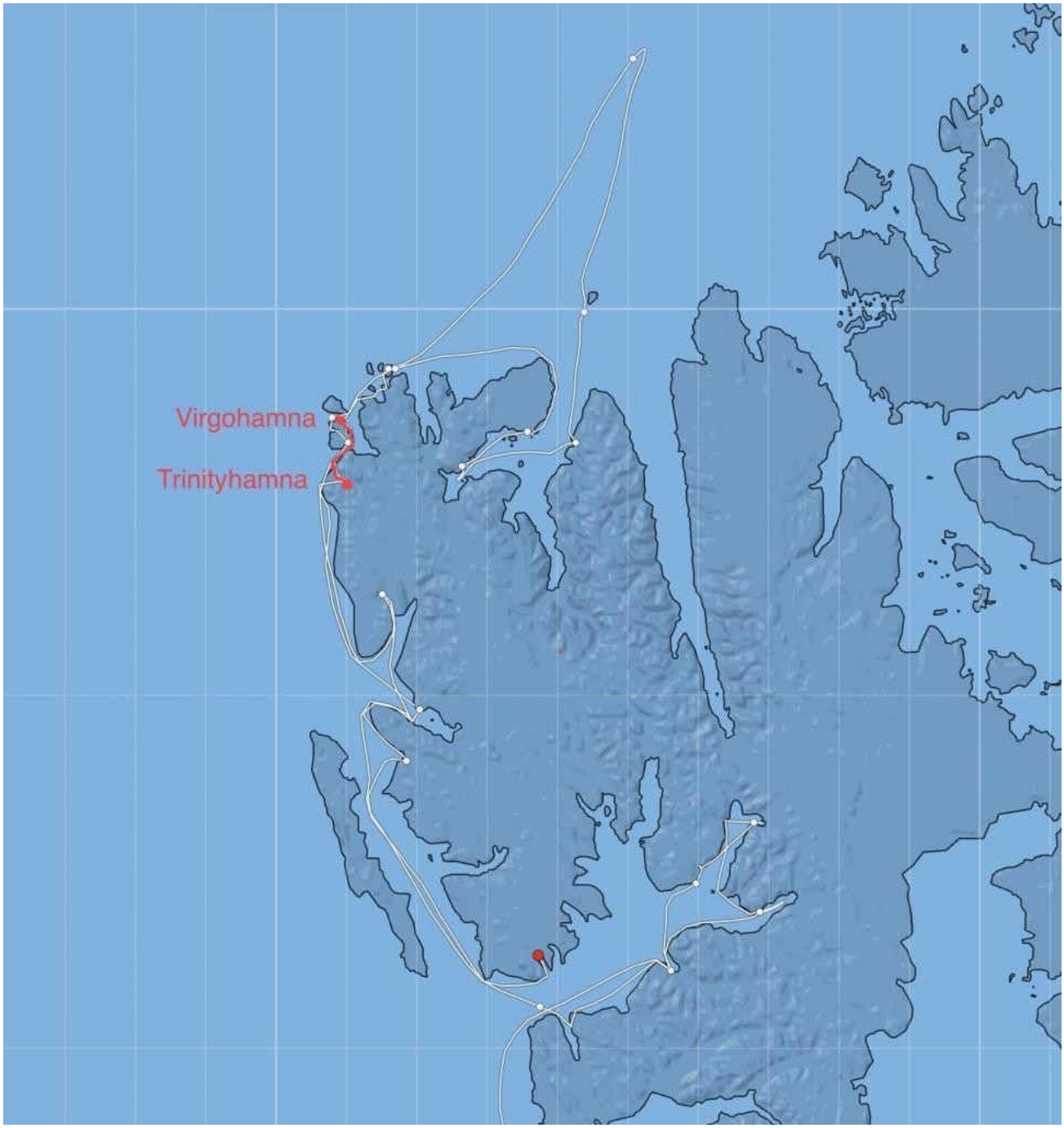
We bezoeken Graveneset, een oorspronkelijk Engels walvis station met resten van verschillende ovens en een enorme grafheuvel met zo'n 130 graven, voornamelijk stammend uit de 17e en 18e eeuw. Er is niet veel meer van over. De overledenen werden begraven in een houten kist met stenen afdekking, zo diep als het permafrost dat toeliet. Door verdere uitzetting van het permafrost werden de kisten weer naar boven geduwt. IJsberen wisten er wel raad mee maar ook souveniersjagers hebben met name in de loop van de 20e eeuw veel

schade aangericht. Tegenwoordig staat er een hek omheen met het dringende verzoek om niet binnen de hekken te komen.



Terug op de boot neemt Edmond nog een frisse duik en hakt Joost wat ijs van een verdwaalde ijsschots voor in onze whiskey. Ook vandaag is weer een zonovergoten dag. Terwijl Wally wat rondjes zwemt rond de boot wordt ons happy hour weer één van de gelukmomentjes.




Virgohamna
Trinityhamna

Signehamna en Engelsbukta

July 17, 2022

Het Magdalenefjord varen we uit met als volgende bestemming Signehamna in de Lilliehöökfjorden. De vaartocht er naar toe besteed ik aan het schrijven van een verhaal waarvan ik wat steekwoorden had opgeschreven in Bodø. Dat naar aanleiding van wat ik daar op de kade tegenkwam. Het aan stuurboord eindeloos voorbij glijdende blauwe water van de Arctische oceaan geeft nu voldoende inspiratie om een leesbaar verhaal te schrijven.



Er zullen nog een paar dagen overheen gaan voordat ik het zal posten ……..



Signahamna is een baaitje aan bakboord van het fjord als we richting de enorme gletsjer Lilliehöökbreen varen. Ik denk wel dat het met een bijna 10km. breed gletsjerfront de grootste is die we tot nu toe gezien hebben. We laveren weer tussen de vele ijsschotsen door totdat we bakboord uit kunnen naar het baaitje van Signahamna, dat door haar ligging, zijwaarts van het fjord, voornamelijk vrij blijft van het drijfijs.





Verscholen achter de eerste heuvel van Signehamna liggen de resten van een Duits weerstation uit de 2e wereldoorlog. Opgezet in 1941 door de Duitsers om belangrijke weersinformatie te verzamelen voor hun oorlogsmachine in de Noord Atlantische oceaan. Door de locatie net achter de heuvel was het station vanaf het fjord niet zichtbaar. De operatie heeft niet lang geduurd. Al in 1943 werd het station ontdekt en verwoest. Wat daarvan nu nog rest is een hoop roestig oud ijzer, hout en hier en daar nog wat textiel. Op de ijzeren drum is nog duidelijk leesbaar dat deze van de *Kriegsmarine* afkomstig is.



De volgende ochtend vertrekken we verder zuidwaarts. We tanken goedkope diesel in Ny-Ålesund waar Joost zich nog door de breedheupige havenmeesteres laat verleiden om [i]linehandlers fee[/i] te betalen. OK, ze heeft dan wel onze lijntjes aangepakt.

Ik maak van de gelegenheid gebruik om een sprintje te trekken naar het enig winkeltje van Ny-Ålesund. Voor een nieuwe pet. Ze heeft maar één model op de plank liggen, met 79°N Ny-Ålesund er op. Mijn favourite pet is door een gemene rukwind afgepakt en ligt nu ergens op de kust ten Noorden van Virgohamna tegenover Smeerenburg. Als onze nazaten over 400 jaar de door permafrost goed geconserveerde pet, dat als een typisch hoofddeksel uit het begin van de 21e eeuw wordt herkend, in een museum zullen onderbrengen zal altijd de vraag open blijven wat het nog vaag zichtbare 200 myls logo (= singlehanded race in NL) aan de voorkant van de pet op Spitsbergen heeft betekend.

Vooruit, ik heb er twee gekocht, één als reserve. Want goed voorbereid gaan reserve spullen lang mee. Het zijn altijd weer dingen die je nodig heb als je ze niet hebt. Immers met bandenplakspullen in je fietstas zul je niet gauw een lekke band krijgen. Daarom in de meest regenachtige stad van Noorwegen, Bergen, ook altijd de paraplu mee. Dan blijft het droog. Twee petten dus, dan verlies ik hem niet meer.

(Het enigszins morbide grapje aanboord gaat over een, voor iedereen geheim gehouden, zorgvuldig opgevouwen wit laken dat in het vooronder is gestouwd. Het is bijeen gebonden met een stuk ruw hennep touw en verpakt in een ruime plastic zak, formaat slaapzak.)

Het is druk in het haventje van Ny-Ålesund. Er ligt een “klein” Frans IOR gebakje aan de steiger, met een leuk jong stel aan boord. Ze zijn ongeveer gelijk met ons vertrokken, maar dan uit Frankrijk. Waar wij hier hoofdzakelijk dieselen in plaats van zeilen is dat bij hen juist omgekeerd. Hun motor is oud en krakkemikkig, veel brandstof kunnen ze trouwens ook niet meenemen, maar het bootje zeilt als de brandweer.



Wie zei ook al weer dat je alleen met grote stoere sterke schepen van dikwandig metaal deze wateren kan bezoeken ?

Wij gaan na dit kleine oponthoud weer door en ankeren een paar uur verder Zuidwaarts in de baai Engelsbukta. Hier verwerkten de Engelsen in de 17e eeuw walvissen en walrussen tot olie.

Zondagochtend gaan Edmond en ik met de dinghy richting de Comfortlessbreen gletsjer. Ik krijg les 2 in het beklimmen van een gletsjer en ook het wandelen met stokken. Het bootje trekken we een eindje de kant op en leggen het hogerop vast aan een grote stam van oud drijfhout. Twee Skua's vliegen wat om ons heen, benieuwd wat we gaan doen.



Als je het ritme met de stokken te pakken hebt is het net als "lopen" op de crosstrainer. Niet te veel bij nadenken en gewoon doen. Het helpt mij enorm en ik kan ook nu meer tempo maken. Als vanzelf behoud ik veel beter mijn evenwicht over het ongelijkmatige ijs, de bergjes, de dalletjes, de stroompjes, over grotere en kleinere stenen. Wat een mooie ervaring weer en ik laat in één klap alle vooroordelen over wandelaars met stokken varen.





Overal lopen waterstroompjes die het omringende ijs transparant laat zijn. Dwars over lopen grote, maar smalle, scheuren in het ijs. Alleen aan de onderzijde komen we nog een scheur tegen van zo’n halve meter breed en misschien een meter of vijf-zes diep. Het ijs is goed te belopen en vooral wit. Op een afstand lijkt het sneeuw, maar dat is het niet. Het is allemaal ijs. We volgen het morenenspoor dat ontstaat door de opstuwing van rotsachtig gesteente. Op grote afstand zijn dat de brede bruin banen gelijk karresporen die je wel over gletsjers ziet lopen. Aan weerskanten van het ijs en aan de onderzijde kunnen daardoor bergen van opgestapelde rotsblokken ontstaan.

Bovenop de gletsjer is het uitzicht fenomenaal. Aan de ene kant diep beneden de zee. De mast van Norna is nog net te zien. Aan de andere kant een enorme witte ijsvlakte, zover als je kunt zien, enkel doorstoken met her en der spitse bergtoppen. Ik heb zin om door te lopen. Naar de andere kant van de ijskap.
Maar dat gaat natuurlijk niet. Niettemin, dit smaakt wel naar meer !

Naar beneden lopend vergt een iets andere techniek met de stokken wat ik ook redelijk onder controle krijg. Allen vindt Edmond dat mijn stappen te groot zijn. Maar ja, dat is een beetje aard van het beestje en moeilijk af te leren. Ik doe mijn best.

Toen ik, heel lang geleden, voor de eerste keer naar Engeland voer met mijn eerste eigen zeilbootje, gingen we voor anker ter hoogte van Pinn Mill. Met de dinghy roeiden we naar de vaste wal en bonden het bootje vast aan het terrashek van de '*Butt & Oyster*', de overbekende kroeg in Pinn Mill, een eindje stroomopwaarts de River Orwel op vanaf Harwich. De Engelandvaarder weet precies wat ik bedoel. Toen wij na '*the last round*' om elf uur 's-avonds, mogelijk met iets te veel alcohol in het bloed, de kroeg weer verlieten, lag de dinghy nog keurig op z'n plek bij het terras. Alleen het water was weg. Al het water was weg ! De eb had de waterkant nu naar een 300 meter verderop verschoven. Wat in het tussenliggende gebied achterblijft, tussen ons en die waterkant, is alleen maar modder. Hier leerde ik voor het eerst waarom de Engelsen, voor een situatie als dit, zo'n tot de verbeelding sprekende omschrijving aan die modder hebben gegeven, '*Glorious Mud*'.

De, inmiddels nachtelijke, tocht naar de rand van het water, een zwaar bootje meezeulend, maar dat nog steeds niet wil drijven als het nat wordt, want dat is pas nog eens 100 meter verder, wadend door het water, tot dat het diep genoeg is om langs de bovenkant van de laars de sokken in te stromen, als die laars al niet eerder in de modder was blijven steken en zowiezo al met modder was gevuld, die tocht dus, of beter gezegd, dat moddergevecht, met die *'Glorious Mud'*, als je dat hebt kunnen winnen om vervolgens naar je geankerde boot te kunnen roeien, is glorieus. Een rijke ervaring, die niemand je meer kan afnemen en je tekent voor het leven. Dat wil je niet nog een keer meemaken.

40 jaar later, op Spitsbergen, zie ik tot mijn schrik dat de dinghy hoog en droog, op de wal ligt. Het water heeft zich een meter of 20 teruggtrokken. Maar zo ver als ik kan kijken, zie ik de meeuwen her en der op het water staan. Verrek, het baaitje dat onze landingsplaats omzoomd is overall hardstikke ondiep. Waarom hebben we dat niet eerder gemerkt ?

We hebben twee opties. Één, we gaan hier bivakkeren tot vanmiddag en wachten tot het water weer hoog genoeg is of twee, we doen een poging het bootje naar dieper water te krijgen.

We kiezen voor het laatste.



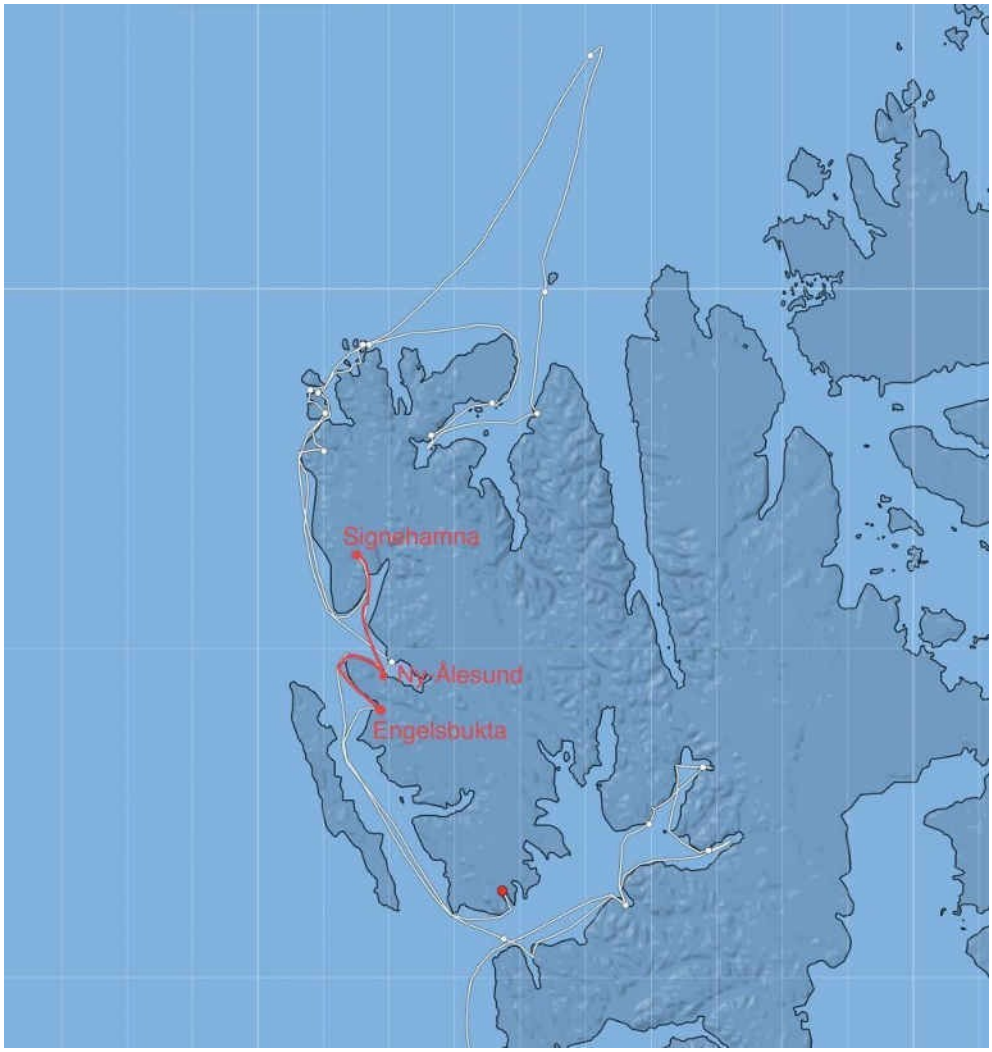
Aan de hand van de golfjes en rimpeltjes in het water, de positie van de meeuwen en wat stroom rafelingen ontdekken we in welke richting, vermoedelijk, de kortste afstand naar dieper water is te vinden. Ik heb hoge laarzen aan maar Edmond alleen bergschoenen. We sjouwen het bootje naar de waterkant en overleggen. Ik kan prima in de modder staan maar niet te lang, want mijn laarzen verdwijnen steeds dieper in de modder en raken vastgezogen. Het gaat nog een hele klus worden en het water is te koud om dat zonder laarzen lang vol te kunnen houden. Ik ga het daarom alleen proberen. Het bootje drijft niet maar de modder is zacht en ik probeer het vooruit te trekken. Dat gaat wel maar voor mij alleen is het bootje te zwaar. Daarom haal ik de buitenboord motor eraf en leg deze samen met de reserve benzine tank op de wal. Het idee is, om als het bootje eenmaal drijft, naar een dieper stuk wallekant te roeien waar Edmond, die op de kant blijft, dan weer de motor naar toe brengt.

Zonder motor is het bootje een stuk lichter en dat scheelt aanmerkelijk. Al trekkend zet ik koers naar het gehoopte dieper water. Als dat lukt wordt, mede door de langzaam toenemende diepte, het zetten van de benodigde stappen het volgende probleem. Telkens wordt één van mijn twee voeten vast gezogen

in de modder, hetgeen de voortgang nogal belemmert. Het wordt opnieuw zwaar maar dieper water is in zicht, ik schat nog een meter of 20. Dan is Edmond er ineens weer bij. Kennelijk kon hij het gezwoeg niet meer aanzien en komt, nu in zijn onderbroek, mij op het laatste stukje nog even helpen. Het lukt, het bootje gaat drijven en gelijk een kind dat van achter op een luchtbed springt, geef ik het ding een douw en duik erop, nog wat nawatertrappelend met de voeten. We drijven weer. Edmond waadt weer naar de kant terug en ik roei naar een dieper gedeelte van de kust, dat best nog een eindje verderop ligt. Ik ben er (veel) eerder dan Edmond met de buitenboordmotor op zijn nek. Wat wordt zo'n ding dan zwaar. Ik loop hem tegemoet om het laatste stukje van hem over te nemen.

Engelsbukta, Glorious Mud, ik had gewaarschuwd moeten zijn.

Terug op Norna Biron, na alles uitgespoeld te hebben en droge kleren aangetrokken, genieten we nog een uurtje van deze zonovergoten Zondag in de kuip van Norna met een bakkie koffie en een stroopwafel. Om een uur of één in de middag gaan we ankerop, verder richting Zuid.



Longyearbyen (2)

July 19, 2022

We zijn weer terug in Longyearbyen. Schoon schip maken, het geweer terugbrengen, inkopen doen voor het volgende traject richting Jan Mayen en Groenland en de “socials” bijwerken. Waaronder het Zeilersforum. De eerdere “text only messages” via de Iridium sateliet kan ik dankzij het beschikbare Internet in Longyearbyen nu ook voorzien van foto’s.



Na 3 weken uit de bewoonde wereld te zijn geweest lijkt het wel, hoe gek dat ook klinkt, een beetje als thuiskomen.

Ik was er nog niet eerder aan toegekomen om iets over Longyearbyen te schrijven. Het ligt aan de Zuidwestelijk gelegen Adventfjorden en is het administratieve centrum en hoofdstad van Spitsbergen. Dit fjord is weer een zijtak van de Isfjorden, een grote en wijde fjord die zich in alle richtingen verder uitstrekt in kleinere fjorden.

Dit hele fjordengebied bewaart Svalbard’s belangrijkste historische en culturele overblijfselen. De oudste resten van menselijke activiteit zijn afkomstig van de walvisjagers uit de 17e en 18e eeuw.



Mijnbouw en in het bijzonder de steenkolenwinning was de reden dat op de huidige locatie van Longyearbyen door de Arctic Coal Company of Boston in 1906 een mijnbouwstadje werd gesticht. De Amerikaanse zakenman Longyear zag de commerciele mogelijkheden er van en had de intentie om na de succesvolle up-and-running faciliteit het bedrijf weer te verkopen. 10 jaar na de oprichting werd de gehel locatie overgenomen door de Store Norske Spitsbergen Kulkampini AS (SNSK). De Noren hebben zowel de producie van de mijn, de infra structuur en de huisvesting door de jaren heen belangrijk uitgebreid.



Al de 19e eeuw was sprake van enig toerisme. Vandaag de dag is dat, na het afbouwen van de mijnbouwactiviteiten, een belangrijke bron van inkomsten geworden. Belangrijke ontwikkelingen die het toerisme hebben bevorderd zijn de bouw van het vliegveld in 1975, de reorganisatie van de SNSK in het reisbureau Spitsbergen Travel en de opening van het Svalbard Polar Hotel in 1995. De toeristen industrie is belangrijk geworden voor het in stand houden van een moderne stad en is de basis voor de vele winkels, hotels, restaurants, culturele activiteiten of het begeleiden van hikes, sightseeing tours en bezoeken aan de naburige gletsjers. Met hondensleeen, paarden, ski's, snelle RIB's, ferry boten of sneeuwscooters, alles staat de avontuurlijk ingestelde toerist ter beschikking.

Een andere economische pijler is het wetenschappelijk onderzoek. Het vliegveld, de haven en andere logistieke dienstverleningen hebben Longyearbyen aantrekkelijk gemaakt voor zowel Noorse wetenschappers als internationale onderzoek in de Arctic. De universiteit van Svalbard heeft voor haar internationale studenten vier opleidings- en onderzoek richtingen, Arctic Biology, Arctic Geology, Arctic Geophysics en Arctic Technology.

In lijn met de Svalbard Treaty wordt het wereld's grootste commerciële download station voor sateliet data, bovenop de top van de Platåberget, te herkennen aan 31 grote witte antenne bollen, alleen gebruikt voor civiele doeleinden. Op een positie van 78 graden Noord dekt het alle 14 orbits dat een pool satteliet gedurende 24 uur maakt.

The Svalbard Treaty oftewel het **Spitsbergenverdrag** is een internationaal verdrag uit 1920.

Nadat de walvissen in de 17e en 18e eeuw waren uitgemoord verloren de landen hun interesse in Spitsbergen. De eilanden zelf gaan een nieuw jachtgebied vormen, nu voor jagers die zich vooral richten op rendieren en ijsberen. De jacht is vooral het terrein van eenlingen, vooral uit Noorwegen en Rusland, en heeft ook niet dezelfde dramatische gevolgen als de walvisjacht. De jagers opereren op eigen houtje en hebben weinig behoefte aan enige vorm van bestuur.

Aan het einde van de 19e eeuw groeit de interesse in de poolgebieden, dus ook in Spitsbergen. Dan blijkt al snel dat Spitsbergen rijke steenkoolvoorraden heeft. Deze ontdekking leidt al snel tot een bescheiden variant van "De Goudkoorts". Landen en bedrijven claimen grote delen van Spitsbergen om daar mijnbouw te kunnen plegen. Het ontbreken van een effectief bestuur begint dan een probleem te worden.

Daarom wordt in 1920 door 9 landen, waaronder Nederland, het Spitsbergenverdrag ondertekend. Het toezicht op de naleving van dit verdrag wordt onder voorwaarden aan Noorwegen toegekend. Zo moet Noorwegen inwoners van de landen die het verdrag ondertekenden de vrijheid laten

economisch actief te zijn op Spitsbergen en de omringende zeegebieden. De eilandengroep mag bovendien niet / beperkt gebruikt worden voor militaire doeleinden en Noorwegen mag maar beperkt belastingen heffen. Nadien hebben zich nog 30 andere landen bij het verdrag aangesloten.

Tot dusver oefenen alleen Noorwegen en Rusland daadwerkelijk hun recht uit.



De Okkenklokker

July 21, 2022



De ijsklomp die vorige week in het Magdalenefjord voorbij kwam drijven deed mij ineens denken aan onze ontmoeting met een bijzondere man op de kade van Bodø, model ruwe bolster blanke pit. Hij sprak ons aan omdat hij de NL vlag op de spiegel van Norna Biron zag wapperen. Norna Biron was hem al van verre opgevallen en hij vond het wel een bijzonder model boot. Daarom kwam hij even kijken. ‘Dat zie je niet vaak, of liever gezegd, helemaal nooit’ zei hij. ‘Het is een 48ft. one-off in staal gebouwd’ antwoorde Joost hem.

Het zou zo maar een oud zeeman geweest kunnen zijn. Woest witte haardos, grijze stoppelbaard, nicotine bruine snor, half versleten zeemans hemd met verfspatten, een touw rond zijn middel om z’n vaal blauwe broek omhoog te houden, roestig staal dat uit de versterkte neus door het leer van zijn versleten werkschoenen steekt, geel gebit met één ontbrekende hoektand daar waar hij de pijp rookt, diep in de oogkas liggende ogen zo blauw als de Arctische zee om ons heen en handen zo groot als kolenschoppen. Ze voelden aan als schuurpapier toen ik hem de hand schudde en probeerde net zo hard terug te knijpen, de pijn negerend. Ondanks zijn hoge leeftijd zag hij er sterk en gezond uit.

Maar de man kwam uit Drente en stelde zich voor als Olde Melle ‘maar zeg maar Melle’ zei die. Hij was helemaal geen zeeman, hij bleek al zijn hele leven in de natuursteen industrie te hebben gewerkt. ‘En ook veel one-offs gemaakt’ vertelde hij en wees vervolgens op een aantal natuursteen ornamenten op de kade.

Die waren mij inderdaad ook al opgevallen. Geinig wel, het zijn kunstig gemaakte brokken graniet waar de zon een spelletje mee kan spelen. Afhankelijk van de zonnestand is de schaduw werking steeds weer opnieuw verrassend. Op de kade liggen er, op een tussenafstand van een meter of 50, wel zeven op een rijtje

Melle wees naar de blokken graniet. Zijn werk is niet altijd even goed gewaardeerd. “Ik kom uit Veenhuizen” zei hij “en ben van jongs af aan altijd al gefascineerd geweest door de Hunebedden. Zulke kunstig gestapelde blokken steen, met gangen, grotten en gaten”. Kennelijk werd het zaadje voor een carriere in de natuursteen toen al geplant.

“In Nederland was geen ruimte meer voor mij” zei hij, moegestreden voor erkenning, en uiteindelijk is hij neergestreken hier in Bodø, dicht bij zijn zo geliefde Noorse graniet, levend van zijn AOW en een karig pensioentje. Nochtans zeer vereerd dat een vroeger werk van hem nu hier zo op de kade van Bodø staat geëxposeerd. Weliswaar is het jammer genoeg niet meer compleet, maar toch ……..

Ook wij waren vereerd met deze toevallige ontmoeting. Met de “master himself”, zijn naam op een koperen plaatje gegraveerd op de sokkel van één van de granieten ornamenten, alweer een unieke belevenis op onze reis naar het Noorden.

Uit heel zijn houding bleek zijn gedrevenheid voor zijn vak. Het vakmanschap straalde als het ware van hem af. Hij maakte al meteen indruk op ons. Hij was okkenklokker in zijn vak en wij knikten heel begrijpend. ‘Wat een bijzonder vak’ zei Edmond en begon hem daarover wat uit te horen. Zo benieuwd als we daar naar zijn. Je hoort dat toch ook niet vaak, okkerklokker. ‘Okkenklokker” corrigeerde hij Edmond. Er ontspon zich dus een heel interessant gesprek in een ontspannen sfeer. De oude baas had in ons kennelijk de juiste gesprek partners gevonden om zijn levensverhaal te vertellen. Zo bijzonder dat ik, terug op de boot, gauw wat kernzaken heb opgeschreven om later dit verhaal te kunnen schrijven om dat hier te kunnen delen.

Melle is dus nog heel duidelijk een man van de oude stempel, van het oude ambacht, een vakman die het vak weer van zijn leermeester heeft geleerd, geen praatjes maar gaatjes, of hoe heet dat ook al weer. Uit zijn verhaal blijkt veel know-how en liefde voor de geologie van zijn materiaal en de daaruit ontstane eigenschappen. Als je een materiaal als vakman wil bewerken moet je er ook alle kennis van hebben, volgens hem. Samenstelling, oorsprong, opbouw en ook historie. Zo heeft hij nog wat brokken graniet gekregen van zijn toenmalige werkgever, waarvan de oprichter ooit, als toeschouwer, aanwezig was bij de historische Zeppelin expeditie naar de Noordpool, vanaf Ny-Ålesund op Spitsbergen. Het graniet komt echter niet daar vandaan maar uit een andere historische plek, Virgohamna, ook op Spitsbergen. De

overgrootvader van zijn baas was daar indertijd ook al geweest. Toen op uitnodiging van de Zweedse koning.

Nu werd het interessant, want na de verhandeling over zijn materiaal, waarvan ik de details niet meer precies weet, gaat het nu over gebieden waar wij ook nog heen willen gaan. Wat een toeval, of bestaat dat niet ? In ieder geval, toeval of niet, zijn diep onder borstels van wenkbrauwen gelegen oceaan blauwe ogen begonnen te glimmen. Hij leek er helemaal blij van te worden en werd steeds openhartiger naar ons toe.

Door de toenemende mechanisatie en digitalisering kwam hij helaas op straat te staan. En dat ondanks zijn vakmanschap. 'De jeugd van tegenwoordig heeft andere interesses dan het leren van nog een echt handarbeidersvak. Wij oudgedienden sterven uit' zij hij.

Ik herkende dat wel. Ook in mijn vak, in de bouw, raakt het echte vakmanschap uitgestorven en wordt vervangen door gemechaniseerde prefab constructies en halffabricaat onderdelen die als een soort van Ikea bouwsels alleen nog maar in elkaar hoeven te worden gezet.

Hij knikte instemmend, keek bedroefd naar de grond en zei 'Ik heb jarenlang noodgedwongen in de WW moeten zitten. Toch had ik best goede sollicitatie brieven. Zonder mijzelf op de borst te kloppen heb ik steeds geprobeerd mijn gedrevenheid voor het vak in woorden te vertalen'.
Kennelijk heeft dat wel gewerkt want hij werd vaak uitgenodigd om op gesprek te komen. Echter haalde hij nooit de tweede ronde in die sollicitatie procedures. Als puntje bij paaltje kwam hadden ze zo'n vakman als hij net niet meer nodig. Of het paste niet in het soort werk wat werd gedaan. Of de functie van okkenklokker was juist vergeven aan een ander.

Na de WW volgt bijstand. 'Dat wilde ik absoluut voorkomen' vervolgde hij 'en, hoewel beneden mijn stand, ik ben immers toch ook geen schooljongen meer, heb ik mij bij het Tempo-Team aangemeld. Je weet wel, dat uitzendbureau'.
Kennelijk hadden ze bij Tempo-Team al snel in de gaten wat voor een bijzonder vakman ze in huis hadden gekregen. En wat een bijzonder vak hij uitoefent.
Melle heeft zich daar kennelijk goed verkocht en meteen de erkenning gekregen voor zijn vakmanschap en specialisatie. De huidige arbeidsmarkt mist ook leermeesters als Melle, dus ja, ze zagen het helemaal zitten.

Dan begint hij te praten over Bekker Natuursteen in Loosdrecht. Nou zeg, dat is toch ook toevallig. Dat bedrijf ken ik ook goed en heb daar in mijn carriere best veel zaken mee gedaan. Het is al een oud familiebedrijf dat door vele generaties is opgebouwd tot het huidige veelomvattende natuursteen bedrijf. De huidige mijnheer Bekker, tevens oud wethouder in de gemeente Loosdrecht (toen het nog geen Wijdemeren heette) is de achterkleinzoon van de oprichter Becker. Aan het eind van de 18e eeuw was die al beroemd door de mooie kwaliteit marmer dat hij had geleverd aan de Russische Tsaar in St.Petersburg en later ook aan de Noorse koning. Hij was, op uitnodiging van de Noorse koning, één van de uitzwaaiers van de legendarische Zeppelin

expeditie naar de Noordpool onder leiding van Roald Amundsen.

Ineens viel bij mij het muntje. Toeval bestaat niet, of wel ?

Toen ik eens een grote order wilde afsluiten op Bekker's kantoor en samen met zijn verkoper (waarvan de naam mij ontschoten is) op zijn directiekamer kwam om de contracten te tekenen, vielen mij, behalve de vele Afrikaanse jacht trofeeën, een paar ingelijste zwart-wit foto's aan de chique, van eikenhout ornamenten samengestelde, wand op. Dat waren beelden over Noordpool expedities aan het begin van de 20e eeuw.

Ik was toen nog een broekie en durfde de gelegenheid niet te pakken om hem daarover te vragen. Bekker stond toen nou niet bekend als een sociaal iemand die in was voor klets praatjes. Zijn reputatie kennende overviel mij toch nog zijn arrogante optreden. Gezeten in grote Chesterfield fauteuils en Bekker met een grote walmende sigaar in zijn mond, recht in het midden van zijn strenge gezicht vooruit stekend, als die kleiner was geweest zou de gelijkenis met Churchill kunnen opdoemen, moest er gehandeld worden om de handtekeningen te kunnen zetten. Ik was totaal overrompeld en denk nu achteraf, met de kennis van nu, dat ik te duur heb ingekocht. Terwijl ik toen, nog wat onhandig in pak en stropdas, mij in de situatie nogal opgelaten voelde, begreep ik pas later hoe belangrijk houding en attitude kan zijn bij zakelijke onderhandelingen. Een goede les, waarvoor ik achteraf Bekker best wel dankbaar ben, en, vandaar dat het mij zo goed is bijgebleven, werd toen mijn interesse gewekt in de vroege Noordpool expedities.

Na de tweede wereldoorlog is de naam gewijzigd in Bekker. Ook daar gaat een heel verhaal over waar Melle nogal geheimzinnig over deed. Ik wist dat trouwens niet en ken het alleen als Bekker. Om hem zijn verhaal te laten vervolgen ben ik er maar niet verder op in gegaan.

Het huidige bedrijf levert, en bewerkt, nog steeds alle soorten natuursteen. Van grafzerken tot chique gevelpanelen, van aanrechtbladen tot wastafels en badkuipen. Geroemd op de meest prestieuze superjachten vanwege hun mooie geaderde marmeren wand panelen, glasachtige afwerkingen en granieten kajuittafels. Mijnheer Bekker, achterkleinzoon van de oprichter van het bedrijf, overgrootvader Becker, is kind aan huis bij de grote superjachtbouwers als Huisman, Oceanco en Feadship. Zelfs Prins Bernhard (R.I.P) mocht hij tot zijn beste vrienden rekenen. Zo'n man was Bekker. Was, want hij is niet meer (R.I.P.)

Tempo-Team had Melle kennelijk geïntroduceerd bij Bekker die meteen erg nieuwsgierig was naar zo'n zeldzame vakman, die door het uitzendbureau al was aangeprezen als een soort van ouderwetse supervakman. Een diesel, die als hij eenmaal ergens zijn zinnen op had gezet, doorgaat tot een fabelachtig

mooi werkstuk. Voor wie dagen en nachten niet meer tellen voordat het klaar is. Die zijn er niet veel meer in die branche. De meesten zitten inmiddels in een verzorgingstehuis.

Het bleek te klikken tussen Melle en Bekker. 'Ik schrok er wel een beetje van. Zo'n machtige man in mijn vak, zou ik dat wel waar kunnen maken ?' Vroeg hij zich af. Want zijn beroep als okkenklokker was nog best lastig te integreren in zo'n bedrijf. Hij had tijd nodig om bij een nieuwe werkgever tot volle wasdom te komen.

Bekker scheen er alle begrip voor te hebben gehad. Ik denk dan dat hij zo'n vakman koste wat kost niet wilde laten lopen. Maar Melle twijfelde blijkbaar want hij had toen nog niet alle kaarten op tafel gelegd. Hij vroeg daarom aan Bekker of hij eerst eens een paar weken mocht rondkijken om de sfeer te proeven, of hij daar zijn ei wel kwijt kon en zo meer van die dingen. Één voordeel had Bekker's bedrijf alvast. Het was gelegen aan het water. Waarom hij dat erbij vertelde begreep ik niet maar het was kennelijk belangrijk voor hem.

Het kwam niet helemaal duidelijk uit zijn verhaal, of hij wilde niet een al te opschepperige indruk naar ons toe wekken, maar het lijkt alsof Tempo-Team ook nog eens flink gepushed heeft bij Bekker. Immers beide organisaties zouden veel profijt van okkenklokker Melle kunnen hebben. Ik denk dat hij daardoor in de gaten kreeg dat hij best wel wat eisen kon stellen. Het gaat immers niet om loon alleen, of liever gezegd helemaal niet. Het gaat op de eerste plaats om de vreugde in je werk, de beschikking over de juiste middelen, de waardering door je werkgever en het verkrijgen van ruimte voor eigen verantwoordelijkheid. Natuurlijk moet er ook passend beloond worden, dat spreekt vanzelf. Joost en ik knikten goedkeurend. Edmond hield zich maar even, als bewuste éénpitter, van den domme.

De toenmalige werkplaats op de locatie van Bekker in Loosdrecht bleek te klein te zijn voor zijn werkzaamheden. Mijnheer Bekker snapte het helemaal. Maar als wethouder van de gemeente Loosdrecht moest juist hij zich wel aan de regeltjes houden. De vergunning voor een uitbreiding zou nog vele maanden gaan duren en zo lang wilde hij niet wachten, kennelijk bang om Melle alsnog aan de concurrentie kwijt te raken. Daarom stelde hij aan Melle voor om een tijdelijke loods neer te zetten. Die huurde hij bij Aluhallen om Melle in ieder geval aan zich te binden en de arbeidsovereenkomst te kunnen tekenen.

Een deel van het parkeerterrein, dat langs het water ligt, werd daarvoor opgeofferd. Er werd nieuw gereedschap aangeschaft, perslucht aangelegd, de modernste hydraulische apparatuur besteld, nieuwste model watergekoelde zagen werden geïnstalleerd, boren, polijstschijven enz. enz. Bekker maakte er serieus werk van. Dat de loods geen ramen had was voor Melle geen probleem, zelfs wel een aardige bijkomstigheid. Maar dat zei hij er niet bij. Wel moest de verlichting minimaal aan de Arbo wet voldoen en er moesten voldoende looplampen op batterijen zijn. In het verleden was daar al eens gedoe over geweest. Melle wilde het ook naar zijn idee

inrichten en verlangde het alleenrecht voor het gebruik van zijn tijdelijk hal. Voorlopig althans, want tegen de tijd dat de definitieve uitbreiding gerealiseerd is zou Melle ook makkelijk zijn werk kunnen inpassen bij de anderen. Als hij de boel goed ingericht had en werkbaar had gemaakt zouden er al wel een paar maanden verstreken zijn, zo was de afspraak, en wisten ze wat hen bij de daadwerkelijke uitbreiding te doen stond.

Ondertussen had Bekker de wereld al kond gedaan van de aanstelling van deze vakman, via hun website en de vakbladen, en grootse verwachtingen gewekt. Vakgenoten keken jaloers toe en prezen Bekker, met tegenzin, met zijn aanwinst. Een goede okkenklokker is immers zeldzaam. Voor Bekker in ieder geval de kers op zijn taart.

Het lastigste was nog het verkrijgen van het te bewerken graniet dat Melle, alvorens de arbeidsovereenkomst te tekenen, had geëist voor toetreding tot "de familie Bekker Natuursteen". Niet zozeer als soort, maar in afmeting. Om zijn werk als okkenklokker goed uit de verf te laten komen had hij een massief blok graniet nodig van zo'n 20x20x20 meter, groter mocht ook wel maar zeker niet veel kleiner.

Bizar lijkt mij dat dan. Dit opschrijvende vermoed ik nu dat Bekker toen al een beetje de regie aan Melle kwijt raakte maar om eventuele misverstanden en gezichtsverlies te voorkomen liet hij toch zo'n blok graniet maken. Het was te groot voor transport en werd daarom in de loods samengesteld uit kleinere blokken van ongeveer 4x4x4 meter. Het uitvoeren van sterke en duurzame lijmverbindingen in natuursteen was immers ook één van Bekker's specialiteiten en vele kleintjes maken één grote.

Tot enigszins Melle's teleurstelling kwam het graniet niet uit Noorwegen, die dat niet in die maat konden leveren, maar uit een groeve in Italie. Helaas, dat was dan maar niet anders en Melle moest er genoegen mee nemen. Wetende dat hij eigenlijk al tot de bodem was uitonderhandeld met Bekker.

Dat was de laatste keer dat Bekker en zijn personeel de tijdelijke loods van binnen zagen.

Toen Melle dit ons allemaal vertelde ging er bij mij een lichtje branden. Ik kan mij nog vaag herrinneren dat Bekker een enorme partij grote graniet blokken op zijn erf had liggen. Toen dacht ik nog dat ze daar plaatmateriaal uit gingen zagen. Voor graven of zo. Ik heb dat verder niet meer gevolgd.

Lang verhaal kort. Melle ging aan de gang maar niemand wist eigenlijk wat hij nou aan het doen was. Het werk leek erg delicaat te zijn. En hij hield de kaken stijf op elkaar, alsmede de sleutel van de deur in zijn zak. Niemand mocht naar binnen, toegang was streng verboden, zelfs voor Bekker. Er gingen weken voorbij van zagen, boren, beitelen., slijpen en ontsnappende perslucht geluiden gelijk die van een oude stoommachine. De nieuwsgierigheid van wat daar binnen toch gebeurde werd steeds groter.

Week in week uit ging het geboor en gehamer maar door. Het schrille hoogfrequent lawaai ging door merg en been en veroorzaakte rillingen op de rug. Zelfs de nachtrust van Bekker en zijn medewerkers werd op de proef gesteld, geplaagd door nachtmerries waarin de tandartsbeul met zijn gemene boortjes weerzinwekkende pijnen veroorzaakte. Na alweer zo'n droom, dat keer over Melle die met een klein maar scherp watergesmeerd circelzaagje zijn borstbeen zat door te zagen, waarna al zijn personeel het op een lopen zette, en Bekker door het hoog frequent gillende geluid van de circelzaag, of was het nu een boor, bezweet wakker schrok, was hij het helemaal zat.

Melle zit op zijn praatstoel, leeft helemaal op en wij luisteren ademloos toe. Diverse details kan ik uit mijn eigen herrinnering verifieren en worden herkenbaar. Hoe meer hij over Bekker verteld, hoe meer ik vat krijg op de situaties die ik toen nog niet begreep. Alhoewel de puzzel nog niet compleet is kan ik al wel steeds meer stukjes aan elkaar schuiven.

Melle gaat verder. Hij moest op het matje bij de baas komen. Bekker had er nu wel genoeg van en hij kreeg nog 4 weken respijt en dan zou hij met zijn werk naar buiten moeten komen. 'Mijnheer Bekker' vevolgde Melle 'ik verzeker u dat ik u niet zal teleurstellen. U heeft mijn reputatie onderzocht en die is zo geweldig dat ik dat niet op het spel kan zetten. Ik verzeker u, mijnheer Bekker, dat u na, de onthulling van mijn werk, uw bedrijf 'Bekker Natuursteen Loosdrecht' en uzelf als directeur opnieuw op de kaart zal hebben gezet.
Misschien zelfs wel wereldwijd'.

Bekker was verheugd en dat vooruitzicht had zijn ondernemersgeest ongetwijfeld al wat bezoedeld.

'Ik vroeg hem toen ook om een 150 tons kraan te reserveren voor een bepaalde datum. Die ben ik even vergeten maar het was zo'n 5 weken nadat we elkaar gesproken hadden' vervolgde Melle. Bekker begreep natuurlijk meteen dat zo'n groots gebeuren de aandacht moet krijgen die het verdiende. Hij nodigde al zijn vrienden en belangrijke zakenrelaties uit om op die dag aanwezig te zijn bij de onthulling van het werk van zijn okkenklokker. Als bestuurslid van de club van Regenboogzeilers stonden uiteraard ook de andere heren van het bestuur en de ereleden van de club op het lijstje. Onze Koningin Beatrix was gevraagd om de onthulling uit te voeren maar jammer genoeg paste dat op zo'n korte termijn niet meer in haar agenda. Haar persoonlijke gezant, waarvan de naam Melle ontschoten was, stelde voor om haar zoon en troonopvolger Wiilem Alexander naar voren te schuiven om het lintje door te knippen. Hij moest toch al langzamerhand wat publieke taken op zich gaan nemen.

Dit was zo'n mooie gelegenheid.

Voor mijnheer Bekker was het een enorme eer dat de onthulling nu ook een Koninklijk tintje had gekregen. Hij droomde al van een lintje. De NOS had de exclusieve rechten voor een documentaire over Dekker en zijn okkenklokker verworven. Maartje van Weegen zou aanwezig zijn om verslag te doen. Het

zou een feestdag gaan worden. Heel het Gooi zou op z'n kop staan. Niet geheel vrijwillig huurde hij de vaste clientele van (voormalig) Best End uit, voor de beveiliging van het evenement. Lee Towers werd geboekt. Niet alleen om zijn fabuleuze nummer You Never Walk Alone ten gehore te brengen maar ook om de grote 150 tons kraan te bedienen. In de finale zou hij dan nog het
nummer 'Massive Rock' gaan zingen. Lee vond het geweldig en de uitnodiging was bepaald niet aan dovemansoren gericht. Hij wilde zelfs wel gratis komen. Om er maar bij te zijn.

Toen het eindelijk zo ver was, de tribunes waren gebouwd, de kraan in positie was gebracht en het lintje aan een ingenieuze constructie was verbonden, werd Bekker toch wel wat zenuwachtig. Hij had liever nog een generale repetitie gehad, maar Melle stond te glunderen en verzekerde hem dat alles goed zou gaan.

Op de grote dag, op het moment dat kroonprins Willem Alexander het lintje doorknipte, zorgde een ingenieus hydraulisch systeem ervoor dat alle splitpennen onder de 4 wanden van de loods werden weggetrokken, waarna deze heel gracieus, als in een slow-motion film, naar 4 kanten opzij vielen. Tegelijkertijd tilde Lee met zijn kraan het dak eraf. Het leek wel een googeltruc van Hans Klok, maar dit gebeurde dus echt. De genodigden juigden en klapten en keken in opperste verwondering naar de glanzende creatie van Melle de okkenklokker. Lee zette vanuit zijn kraan cabine het nummer Massive Rock in. De enorme massieve granieten kubus van 20x20x20 meter vertoonde zich in zijn volle glorie, door Melle met groot vakmanschap bewerkt tot een enorme onwerelds grote gaten kaas van gebakken lucht en graniet. Je kon er van alle kanten doorheen kijken. Grote gaten, kleine gaten, gangen, gleuven, nog meer gaten en andere openingen. Hoe langer je er naar keek hoe meer gaten je kon zien. De zon creerde de meest fantastische schaduw creaties. Het effect was op z'n zachts gezegd opvallend en tegelijk te bizar voor woorden. Alle gaten, gleuven en grotten waren inwendig niet alleen met elkaar verbonden maar ook nog eens minitieus gepolijst. Wat een ongelooflijk werk moet dat zijn geweest.

Wat een werk en wat een gaten, het werd een onvergetelijk schouwspel. Echter, de apotheose van het spektakel moest toen nog komen, want ondertussen had Melle met een sling de takel van de kraan aan de bovenkant van het blok en door één van de gaten bevestigd. Terwijl iedereen nog in extase was, en sommigen een flauwte nabij waren, gaf hij Lee Towers de opdracht om zijn gehele werk op te takelen en naar rechts tot boven het water te draaien. De zonnestralen werden door de gepolijste gaten in alle richtingen op een ongelooflijk indrukwekkende manier verspreid. Magisch was het. Met het draaien van de kraan ontstond een fenomenaal spel van schaduwen in alle richtingen, bijna tegen de natuurwetten in. Het spiegelende wateroppervlak, weerkaatste de verbogen zonnestralen in alle kleuren van de regenboog.
Plotseling, wat niemand verwachte, of misschien wel hoopte, liet de takel het enorme granieten gatenkaas bouwsel los.

Iemand schreeuwde het uit, even dreigde er paniek.

Terwijl Melle dit verteld krijgt hij een kwajongens achtige houding, haalde de pijp uit zijn mond en maakte daarmee een trekkende beweging. Hij had de sling aan de takel met een slipsteek vastgezet. Door aan dat touw te trekken donderde het hele ding naar beneden.

Ik kreeg daarbij ineens het beeld van die veiling, waar een werk van Banksy voor miljoenen van de hand ging om daarna, ten overstaan van alle aanwezigen, door een ingebouwde papiervernietiger verwoest te worden.

Het moet een soortgelijk schouwspel geweest zijn.

Ik zag ineens een geniaal man voor mij staan. Zo maar in het wild, hier op de kade van Bodø.

De gatenkaas van graniet viel pardoes in het water. Van de weeromstuit stopte Lee Towers met zingen. Hij schrok zich rot en verslikte zich zowat in zijn gouden microfoon.

Er ging een schokgolf door de genodigden, maar ook door het water als gevolg van de enorme plons dat het werkstuk van Melle veroorzaakte. Terwijl Willem Alexander hard moest terugrennen om zijn voeten droog te houden, waren de BHV'ers van het bedrijf bezig om Bekker te reanimeren (vruchteloos naar later zal blijken). Iedereen was geschrokken en vooral verbijsterd. Men had alleen nog maar oog voor de meer en meer opborrelende belletjes uit het water. Als een soort van kielzog, maar dan verticaal, gaven ze het spoor van het naar de bodem zinkend blok graniet aan. Ze stegen zelfs boven het wateroppervlak uit, ploften als een zeepbel weer uit elkaar en lieten daarbij een geluidje los. Er viel een doodse stilte. Lee T. in de kraan, denkend dat hij dat blok graniet had laten vallen, leek op dat moment wel dood te gaan en beet de microfoon doormidden.

De stilte werd verbroken door het geluid dat in die belletjes zat. Eerst heel zacht, dan harder, en harder, en nog harder totdat het een oorverdovend lawaaig concert werd van …….

tja, hier stopte het verhaal van Olde Melle. Met zijn pijp nog in de hand was hij zowat gestikt in een poging om het na te doen.

Pas toen werd duidelijk wat het werk van de okkenklokker voor de wereld betekent ……..

Lees verder …….

Jan Mayen

July 27, 2022

THERE IS A WAR GOING ON !
THIS IS A MILITARY AREA !
YOU ARE NOT ALLOWED TO BE HERE !

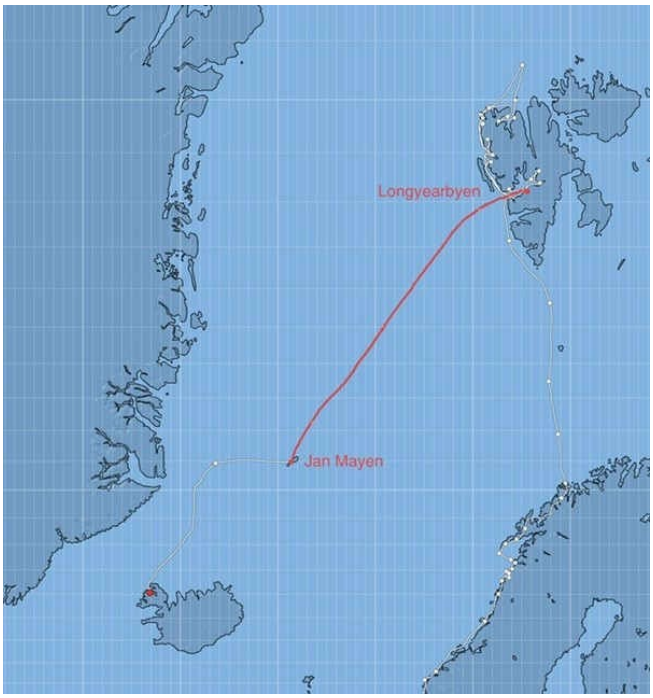
De Boquito die uit de brandweer rode SUV komt stormen maakt zich nog eens groter en zet zijn borst vooruit om zijn woorden kracht bij te zetten.

WHO ARE YOU ?
WHERE DO YOU COME FROM ?



Vanochtend 26 Juli rond 7 uur hebben we ons anker laten vallen in Kvalrossbukta (Walrusbaai) aan de Noordwest kust van Jan Mayen, na een zeiltocht van ruim viereneenhalve dag.

Op 21 juli rond 16.00 verlieten we Longyearbyen.





Jan Mayen, een Nederlands pooleiland ? Helaas, die kans hebben we voorbij laten gaan. In de jaren dertig van de vorige eeuw annexeerde Noorwegen het eiland, iets wat ze met Spitsbergen niet gelukt was. Wat wel is gebleven, in tegenstellimg tot Spitsbergen dat hernoemd werd in Svalbard, is de Nederlandse naam. Op zoek naar een kortere route naar Indië werd het eiland toevallig “ontdekt” op de terugtocht vanuit Spitsbergen richting IJsland door de naamgever Kapitein Jan Jacobsz. May van Schellinkhout. Niet dat hij de enige “ontdekker” was, zowel voor als na hem eisten anderen ook de ontdekking op en gaven er een naam aan. Een belangrijke cartograaf uit die tijd tekende Jan Mayen op waardoor de andere namen in de vergetelheid zijn geraakt. Het schip had uit Spitsbergen walvisvaarders meegenomen en die zagen de rijke mogelijkheden van de walvisvangst op het nieuw ontdekte eiland. De wateren rondom zaten er vol mee en ze lagen als het ware te wachten om afgeslacht te worden. En zo geschiede. Op het lavastrand werden de dieren verwerkt tot olie. Er werden huisjes en traanovens gebouwd waarvan de resten ook nu nog duidelijk zichtbaar zijn. Deze locatie was misschien nog wel productiever dan Smeerenburg. Maar het (zomer)seizoenwerk werd gehinderd door plunderingen en stormen in het winterseizoen. Net als op Spitsbergen werd ook op Jan Mayen geprobeerd te overwinteren teneinde de locatie te beschermen tegen plunderaars. Dat liep slecht af voor Outgert Jacobsz. van Grootebroek en zijn zes metgezellen. Door kou, honger en ziekte hebben ze die winter in 1634 niet overleefd.



Pas in 1930 werd op het strand van Walrusbaai een gedenksteen geplaatst voor Outgert en zijn maten. Een steen die overigens al in 1912 gemaakt was en geplaatst zou worden, echter door omstandigheden in de vergetelheid is geraakt en uiteindelijk op de Nieuwmarkt in Amsterdam terecht kwam. Een gedenksteen waar niemand meer wist waar die voor diende totdat een medewerker van het Aarderijkskundig genootschap het raadsel ontrafelde. Om nog iets van onze nationale eer te laten blijken werd een marineschip er op uitgestuurd om de gedenksteen alsnog te plaatsen.

Rond 1670 waren alle walvissen uitgeroeid en werd het eiland door de Nederlanders verlaten en “vergeten”.

Dat eiland is onze bestemming. We vertrekken uit Longyearbyen om vervolgens in een volkomen blakte op de motor de Isfjorden uit te varen. Het is windstil maar volgens de laatste grib gaat die wind er wel komen. We delen onze wachten weer in, van 3 uur op en 6 uur af in de volgorde zoals we die inmiddels gewend zijn, Joost-Henny-Edmond-Joost-Henny-Edmond-Joost enz. enz.



Gedurende mijn wacht van 03.00 tot 06.00 steekt er een bescheiden windje op van net geen 10kn., hoog aan de wind. Ik zet het volle tuig erop, hijs het grootzeil, trek de kluiver uit en rol ook de stagfok uit. Later krimpt de wind, trekt aan tot 15-20kn en wordt het halve wind met een bootsnelheid van 7,5- 8kn. Heerlijk zeilen. Het duurt tot de ochtend van 23 Juli. Dan kakt de wind in, gaat het grootzeil neer en blijft alleen de kluiver nog staan. Samen met een klein beetje motor.

Helaas blijft er van de wind niets meer over en is het de motor die Norna in de richting van Jan Mayen stuwt. Weliswaar heel bescheiden, nog geen 800 toeren en met steiler gedraaide schroef (Hundested verstelbare schroef) halen we 4,5 kn. Standje zuinig dus. In Groenland verwachten we nog veel te moeten motoren in het ijs en de eerste tank gelegenheid is pas in IJsland.

Zo af en toe zijn er rimpel golfjes maar te weinig om effectief een zeil te hijsen. De zee is volkomen blak, op een lichte deining na. Om ons heen is de zee leeg en majestueus tegelijk. De wolken aan de snaarstakke horizon, in alle tinten grijs en wit, soms wat gelig, liggen boven op de zee. Een typisch fenomeen op hoge breedten. Het is een steeds afwisselend schouwspel.

Je zou kunnen zeggen zo’n tocht is saai, maar dat is allerminst het geval. Het valt maar moeilijk te beseffen in welke uithoek op aarde we varen en wat ons nog te wachten staat. Om te zeggen dat ik mijzelf in mijn arm moet knijpen om dit te beseffen is wat overdreven, maar het is zondermeer een unieke belevenis. We komen best veel drijfhout tegen, hele boomstammen meestal. Het schijnt afkomstig te zijn uit Siberie. Ook op Spitsbergen was ons al het vele hout op de stranden opgevallen.



Via de Iridium satelliet halen we regelmatig gribs op met weersinformatie. Aan de hand daarvan werken we steeds diverse scenario’s uit over de routing van de te volgen koers. Maar ook alternatieven komen aan bod, zoals Jan Mayen overslaan en rechtstreeks naar Groenland. Een 2-tal opvolgende lage drukgebieden met bijbehorend veel wind bepalen in hoge mate wat we gaan doen. Behalve de gribs downloaden we ook de meest recente ijskaart van Groenland. Ook die speelt mee in de scenario’s. De ijssituatie is nog niet heel gunstig, maar ook die verandert met de dag. Zowel in positieve als in negatieve zin. Een dag later zijn de variabelen weer anders, het blijft toch steeds een puzzel. Op de laatste dag van de oversteek besluiten we definitief wel naar Jan Mayen te gaan, ook om niet te vroeg bij Groenland te zijn en een depressie met veel wind aldaar te ontlopen.



Happy Hour op 25 juli. We kijken in spanning naar de horizon recht voor ons uit. Wie zal als eerste de Beerenberg vulkaan op Jan Mayen spotten. Die eer valt mij te beurt. Om elf uur ‘s-avonds heb ik op 11 uur het eerste land in zicht. Het is de onderzijde van de Beerenberg, de rest zit in de bewolking. Ook later die nacht zal de berg in nevelen gehuld blijven, zoals meestal het geval is. Heel even is een gletsjer zichtbaar en, een uurtje voordat het anker de grond in gaat, zie ik achteruit ook heel even de 2277 meter hoge top van de Beerenberg boven de wolken uit komen. Dat was het. De hoogste top ten Noorden van de Poolcircel blijft in nevelen gehuld.





De *Brielse Toren* is een markante rots die de Westzijde van Kvalrossbukta (Walrusbaai) markeert. Zoals de naam al aangeeft, vernoemd naar de toren in Brielle. Terwijl we die kant opdraaien gaan twee walvissen ongestoord verder met hun ontbijt en fladderen een paar Puffins verschrikt weg van de plotseling opkomende boeg van Norna. Alhoewel de ankerbaai lagerwal is is dat vanwege de geringe wind en vlakke zee geen probleem. De verwachting is dat de wind in de komende nacht naar het Zuidoosten zal draaien en in kracht gaan toenemen. De Walrusbaai geeft daarvoor de ideale beschutting.



Net als op Spitsbergen is Jan Mayen niet zomaar vrij toegankelijk. Ver van te voren moet een verzoek worden ingedient om een vergunning aan te vragen. Echter wanneer het bezoek niet langer dan 24 uur duurt kan deze ook bij de *Station Commander* worden geregeld. Dat is tenminste onze vertaling van de *Sailing Directions*.

We overleggen of we via VHF16 gaan oproepen of gewoon aan land gaan en naar de *Station Commander* lopen, zo'n 10km. verderop en aan de andere kant van het eiland. Aangezien we toch de benen willen strekken en de omgeving willen bekijken kiezen we voor het laatste.

Edmond en ik nemen dat voor onze rekening. Joost loopt een stukje mee maar wil liever op de boot blijven.



Jan Mayen is vulkanisch. Helaas blijft de vulkaan zelf in de wolken verborgen, maar het landschap schittert in een combinatie van zwart en lichtgevend groen. Als we over de eerste heuvel heen zijn opent zich vooruit een enorme ruimte. Ik denk in eerste instantie dat ik naar de zee sta te kijken en vraag mij af wat de door de zon beschenen glinsterend witte strepen zijn. Ik denk in eerste instantie aan schuimkopjes op het water. Of is het drijfijs, ik kom er nog niet uit. Edmond haalt mij uit de droom. Het is niet de oceaan maar een enorm grote vlakte zover als het oog reikt. Dat wat zo glinstert is het aangespoelde hout dat over de hele vlakte ligt uitgespreid, hele boomstammen vooral. Pas veel verderop begint de zee.





Aan de rechterzijde van het pad dat we bewandelen, we zijn inmiddels aan de zuidzijde van het eiland aangekomen, is een berglandschap met vulkanisch gevormd gesteente in alle vormen, soorten en maten. Als de zon weer even door de wolken heen schijnt krijgen de bergen een fluweel achtig uiterlijk in de kleuren zwart, groen en bordeaux rood. Wat een wereld. Vergelijkingen met het landschap in de verfilming van *Lord of the Rings* doemen op. Gommel kan elk moment ergens vanachter een rots vandaan komen. Wat groots, verlaten en leeg. Ik snuif de poolwind op en geniet intens van deze wandeling. Mijn mede wandelaar niet minder en maakt weidse gebaren. Als een koe die na een lange winter in de stal weer in de wei mag dartelen. Zo voelt het.



Dan zien we een knipperlichtje in de verte. Dat blijkt te horen bij een serie van lichten die het begin van een landingsstrip aangeeft. Om het een vliegveld te noemen is te veel gezegd. Aan het eind van het gravel baantje staat een loods en een kleine verkeerstoren. Iets verderop zien we een houten gebouwtje waaraan mensen aan het schilderen zijn. De hond, niet gewend aan vreemden, wordt in bedwang gehouden en we maken een praatje met één van hen. Hij adviseert ons op kanaal 16 eerst aan te roepen aangezien dit millitair terrein is. Kanaal 16 wordt gerelayed naar Bodø en leggen onze bedoelingen uit.
Enkele tellen later zien we in de verte een grote stofwolk met grote snelheid op ons afkomen. Aan de voorkant daarvan rijdt een rode SUV.

Met Boquito valt niet te praten laat staan te grappen. De juffrouw op de VHF blijft maar roepen dat er iemand naar ons onderweg is. Boquito heeft de Commander gewaarschuwd en die is ook naar ons onderweg. Dus we moeten maar even wachten, terwijl hij ondertussen de meest onheilspellende gevolgen van onze illegale aanwezigheid ons in het vooruitzicht stelt. We houden afstand en ons van den domme.

Even later komt er een legergroene SUV aanrijden, in een heel wat rustiger tempo. Boquito wordt weggestuurd en wij gaan het gesprek aan met de bestuurder van de SUV, kennelijk de Station Commander. Een relaxte vent. Wij hebben ons verhaal inmiddels wat aangepast. We waren onderweg naar Groenland en hoopten op Jan Mayen een betere ijskaart te kunnen bemachtigen. Het was geen vooropgezet plan dus konden we ook niet van te voren om toestemming vragen. Blijft over ons idee over het maximale verblijf van 24 uur en de eenvoudiger lokale procedure om dat legaal te doen. Helaas hebben we dat dan verkeerd begrepen. Er schijnt in verband met de oorlog dan wel het één en ander aangescherpt te zijn.

Maar evengoed heeft hij belangstelling voor onze reis, waar we geweest zijn, waar we naar toe gaan, wanneer we weer denken thuis te komen, wat we van Spitsbergen vonden, of we nog ijsberen hadden gezien, etc. Wat dat laatste betreft, zij hadden enkele weken terug een dode ijsbeer gevonden. Niet zeker was of die al op het eiland was of dood is aangespoeld. De ijsberen kunnen nl. heel goed vanaf het ijs naar Jan Mayen komen. Dan breng ik de ijskaart ter sprake. Zij zijn daar echter niet zo op gericht en raadplegen dezelfde bronnen als wij. Maar hij wil wel voor ons kijken of hij een recente kaart kan downloaden. In hetzelfde gebouwtje waar we eerder langs kwamen en waar mensen aan het schilderen waren. Maar wij moeten ook per ommegaande terug naar de boot, mogen dan niet meer van boord gaan en moeten uiterlijk morgenochtend voor 10.00 uur vertrokken zijn.

Dat beloven we.

“Is that you ?” vraagt hij als hij in mijn paspoort kijkt. Blijkbaar is de gelijkenis niet meer zo goed na 2 maanden *in the wild*. Na het overnemen van mijn persoonsgegevens rijdt hij weg en lopen wij ook weer terug. Het gebouwtje waar hij inmiddels binnen is blijkt het meteo office te zijn, althans dat staat op een houten bordje boven de deur. Stom eigenlijk, dat we dat in

het gesprekje met “de schilder” kennelijk niet boven water kregen. Een heel eind verder rijdt hij ons achterop en geeft enkele uitdraaien van de ijskaart van 25 juli. Die hadden we al, hebben er niets aan, maar de resolutie is wel veel beter. Dat zeggen we uiteraard niet maar bedanken hem voor de service.

Net als ik de Drone wil uitlaten om wat mooie shots van deze pre-historische omgeving te maken gaat de zon schuil achter een wolk en begint het harder te waaien. Toch maar even uitstellen dan, hetgeen afstel wordt. De zon komt niet meer terug.

De twee koks aan boord hebben alweer een voortreffelijk diner bereidt. De hele reis eten we vooral uit de verse voorraad. Het blikvoer wordt nauwelijks gebruikt. Vanavond maken we een uitzondering voor het toetje. Ananas schijven met Griekse yoghurt. Ik beperk mijn kombuis activiteiten tot eten, afwassen en schoonmaken.

Woensdagochtend 27 juli 10.00

We vertrekken richting Groenland. Veel haast hebben we niet. Morgen zal een lage druk gebied recht over ons heen komen met behoorlijk veel N tot NO wind er in. Dus bakstag wind die we met alleen de stagfok wel goed moeten kunnen hebben. Belangrijker vinden we de wind bij aankomst in de Scoresbysund. De ijssituatie daar is nog steeds onzeker, dan is het wel prettig om niet te veel wind te hebben. Ook de escape route naar IJsland, als het kwa ijs niet lukt om de Scoresbysund in te komen, ziet er kwa wind goed uit.

We gaan. (wordt vervolgd)

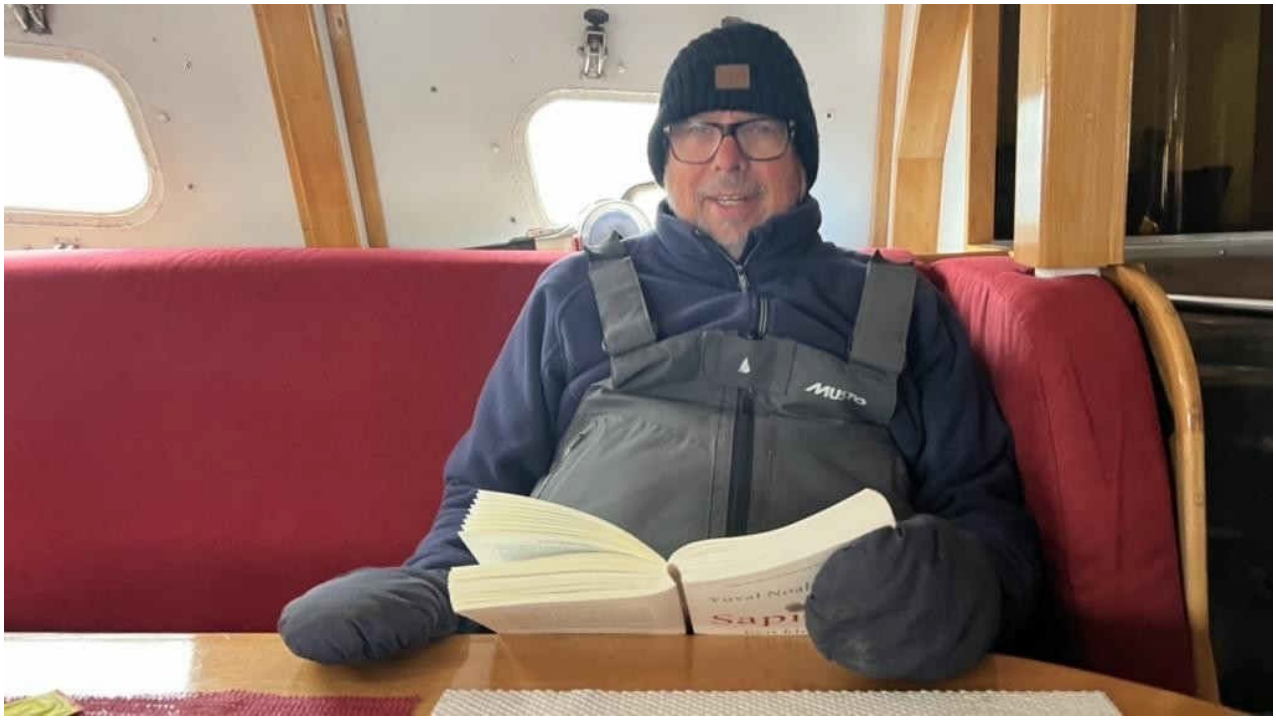
Ice-trap

July 29, 2022

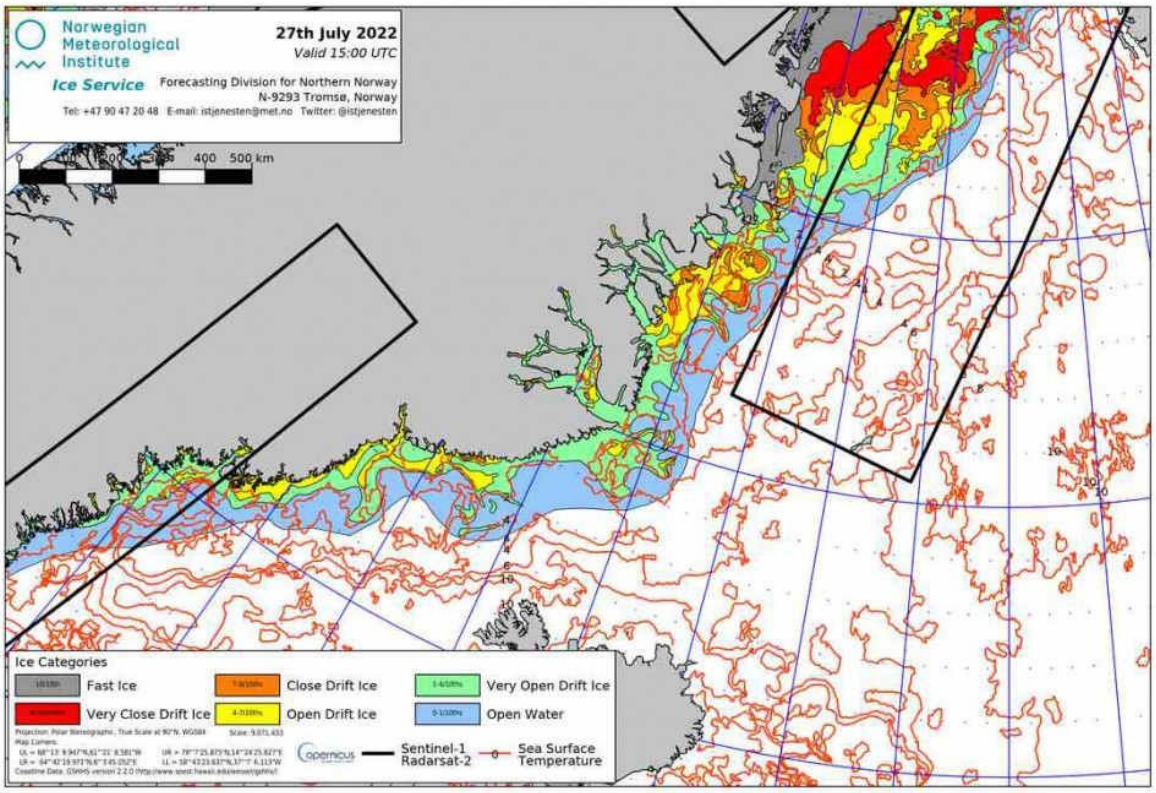
Net nadat we ankerop gingen in de Walrusbaai van Jan Mayen komt de Commander door op de VHF. Hij hield ons kennelijk toch goed in de gaten en wenst ons nu een goede reis. Aardige vent.

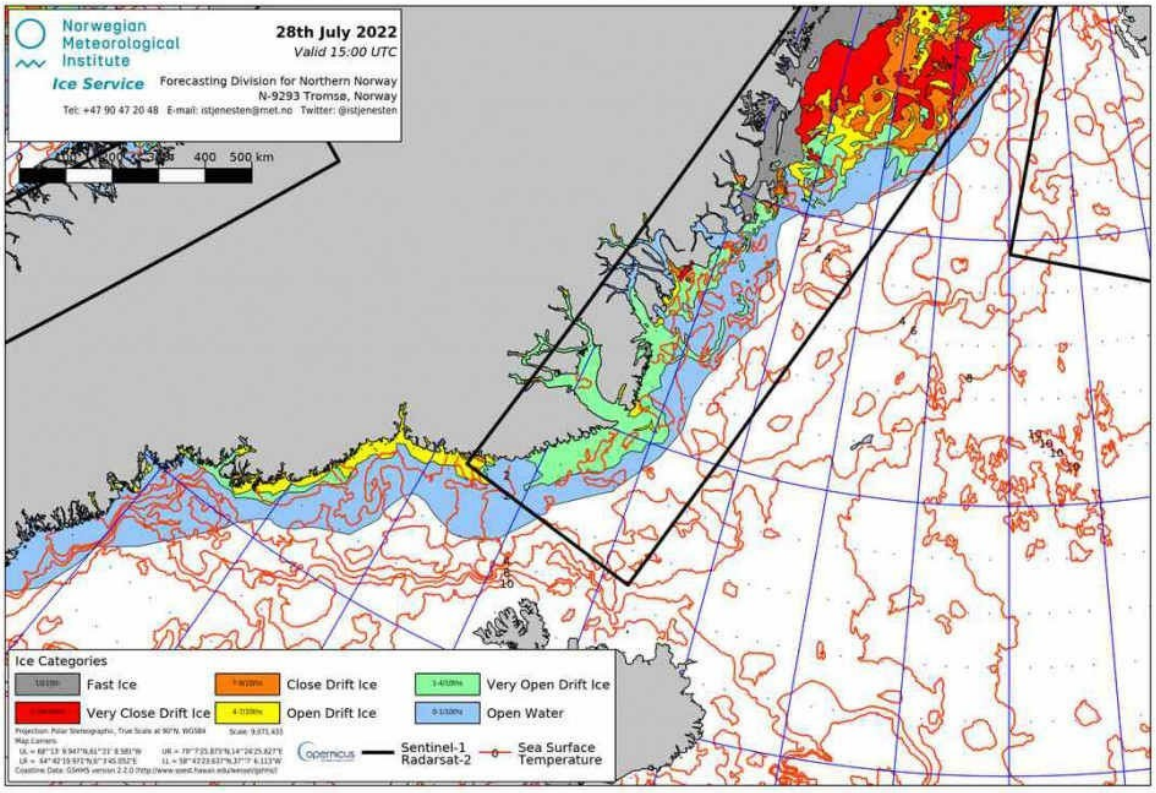
Vooralsnog is er weinig tot geen wind. Geeft niet, we hebben geen haast. Maar de snelheid komt er vanzelf in als de wind aantrekt. We lijken aantrekkelijk te zijn voor de stormvogels. Die scheren om ons heen, strijken neer op het water vlak voor ons, laten, nieuwsgierig kijkend, Norna op korte afstand voorbij komen om vervolgens weer op te vliegen en een eindje verder weer in het water gaan zitten wachten tot we voorbij komen. Grappig wel, dit had ik nog niet eerder gezien. Oh wacht, uit de kombuis komen heerlijke geuren, dat zal het zijn.

In de nacht wordt het stormachtig met een vervelende onregelmatige golfslag. Met alleen de kleine fok komen we vooruit maar comfortabel is het niet. Als je met regelmaat bijna uit je kooi wordt geslingerd, ondanks slingerzeil, wordt slapen ook erg lastig.



Ook voor de kachel is het gehots en gebots te veel. Die gaat uit, waarna het erg koud wordt. Mijn tweede slaapzak komt, voor het eerst, uit de kast. Ook de skibroek die ik in Longyearbyen heb aangeschaft trek ik over mijn broek aan, gevolgd door de zeilbroek. Met extra sokken in de neopreen laarzen, een extra fleece trui, muts, wanten en een goed boek is het niet koud meer in Norna’s salon.





28 Juli, Joost heeft ons per email aangemeld bij de Groenlandse kustwacht zoals het protocol dat voorschrijft. Om 16.00 uur ontvangen we ook weer een nieuwe ijskaart. Het is er niet beter op geworden, wel slechter. Ook de nieuwe weergrib belooft niet veel goeds. We moeten opnieuw gas terugnemen en gaan een poosje bijliggen. We zijn nog 100 mijl uit de Groenlandse kust vandaan en nog ca. 40 mijl vanaf het eerste ijs. Dat wil zeggen dat er een

traject van 60 mijl in theorie bevaarbaar ijs voor ons ligt. Maar wat is bevaarbaar ? 40% ijs (volgens de ijskaart) hebben we nog niet eerder meegemaakt. Er ligt ook nog een zeer dicht ijsveld direct ten Noorden van de ingang van de Scoresbysund. Als dat de komende tijd verder naar het Zuiden zakt sluit dat de Scoresbysund af. De wind zal 20-25kn uit Noordelijke richting zijn, teveel vinden we voor in het ijs. En momenteel zitten we in dichte mist. Alles bij elkaar niet fijn.

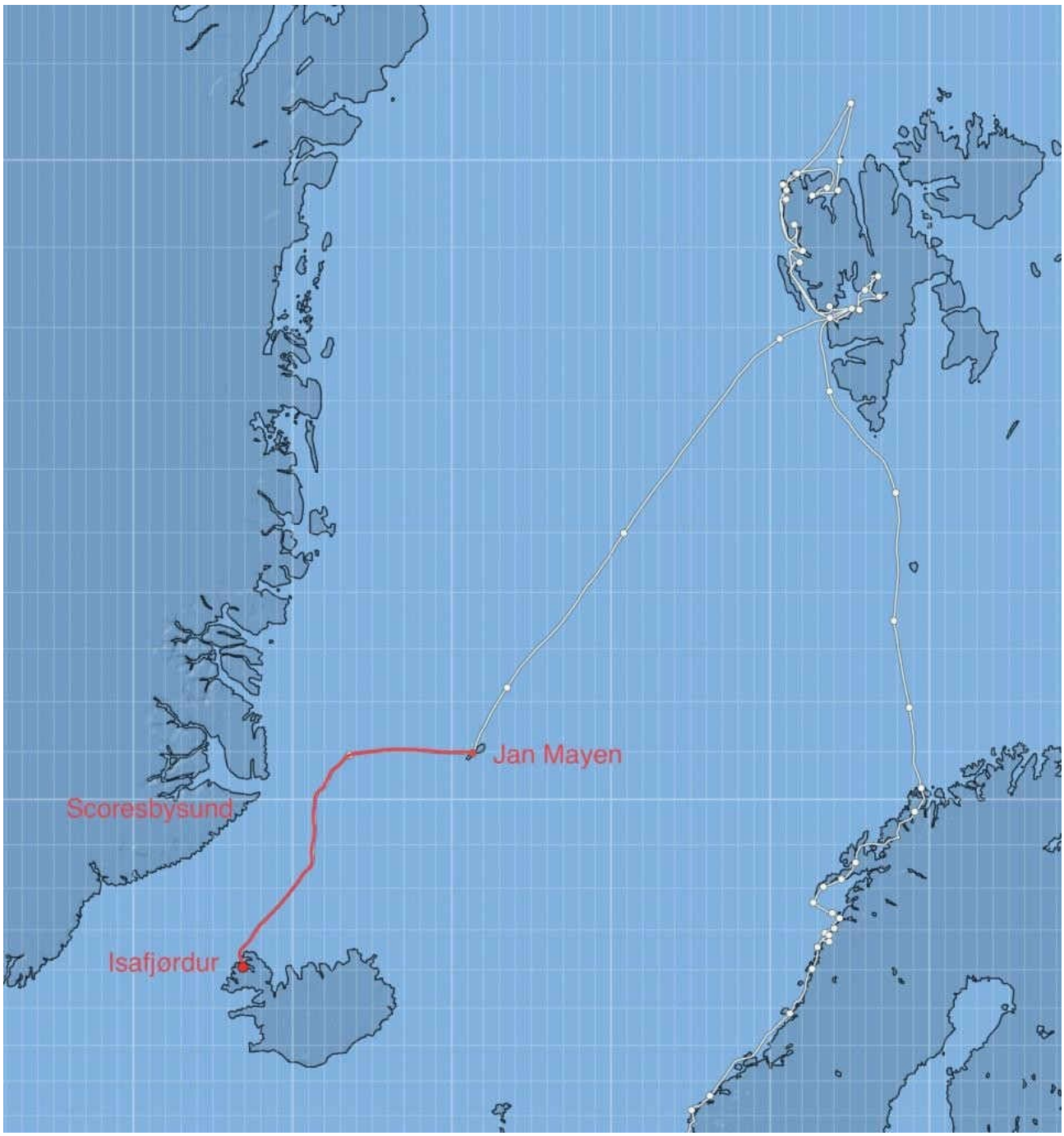
Dan hebben we ook nog een plan B, zeg maar de escape route, in Zuidelijke richting wegzeilen richting IJsland. De voorgaande dagen zag dat er nog comfortabel uit. Er komt nog een storm depressie aan met 50kn. wind er in, maar dat is pas later. We zouden nog genoeg tijd over hebben om die te ontlopen.

Met goed zicht, weinig wind en uitzicht op een veilig plan B hadden we ons wel in het ijs kunnen begeven. Edmond had al een positie op de tweede zaling in het vooruitzicht. Maar niets is zo veranderlijk als het weer. Die stormwind komt eerder. Dat wil zeggen dat als we in het ijs zitten te lummelen en het lukt niet om de Scoresbysund in te komen onze escape route wordt gedomineerd door storm, weliswaar uit de goede richting, maar 50kn. is wel wat veel. Een plan C hebben we niet.

We besluiten om ons niet in die val te laten lopen, trekken de kluiver er bij en zetten koers richting NW. IJsland. We melden ons weer af bij de Groenlandse kustwacht.

Het is jammer maar helaas. In ieder geval voelen we ons er weer comfortabel bij. We hebben ons nog niet erg verdiept in de IJslandse kust maar hebben daar de komende dagen nog genoeg tijd voor. We moeten wel een beetje voort maken om die stormdepressie te ontlopen.

Scoresbysund wordt het dus niet meer dit jaar en aangezien bij mij het glas altijd halfvol is hebben we er nu weer een nieuw doel bij voor in de toekomst.


Jan Mayen
Scoresbysund
Isafjørdur

Ísafjörður – Siglufjörður

August 8, 2022

Het was een goed besluit om nog voor we het Groenlandse ijs zouden bereiken de bestemming Scoresbysund op te geven en af te buigen naar IJsland. Het doel is Ísafjörður, gelegen aan het Skutulsfjörður fjord, een zij tak van het Ísafjarðardjúp, in het Noordwesten van IJsland. Zeilen moet worden afgewisseld met motoren vanwege te weinig wind. We komen, met een dag er tussen, twee reusachtige ijsbergen tegen. Dat levert geen gevaar op mits je goed uitkijk houdt en ze aan de loefzijde passeert.





De laatste loodjes wegen altijd het zwaarst. Zeegang en wind veroorzaken een worsteling om voorbij de kapen van Straumnes en Horn te komen. Even overwegen we een alternatief om de schoten te vieren naar een bestemming in meer Oostelijke richting maar besluiten toch om nog maar een paar uurtjes door te zetten.



Ísafjörður blijkt een alleraardigst vissersplaatsje te zijn. Als we aankomen is er veel bedrijvigheid op de kade. We leggen aan op het laatste open plekje waar we nog precies inpassen. In de baai ligt een Franse 60 voeter voor anker met de bedoeling ook op deze plek te gaan liggen. De schipper was al in overleg met de andere boten om een stukje op te schuiven zodat hij er tussen zou passen. Uiteraard maken wij plaats voor hem en maken weer los om vervolgens bij hem aan de buitenkant te komen liggen.



De douaneman staat ons al een tijdje op te wachten. Wij hebben ons gisteren al per (satelliet)email bij de IJslandse coastguard aangemeld en vlak voor binnenkomst nog eens per VHF. De operator aan de andere kant van de marifoon wist meteen wie we waren, ze had het emailtje voor zich. Voor de zekerheid verstoppen we een paar flessen sterke drank achter de diepe bergruimten van Norna, maar het is niet nodig. De douaneman is heel makkelijk. Hoeveel drank we bij ons hebben, “niet genoeg” antwoorden we “het meeste is al op”. Hij vindt het best. “Tabak?” vraagt hij. Met twee niet rokers en één die probeert af te kicken met de e-sigaret een overbodige vraag. Ondanks onze email aanmelding met al onze gegevens gaat alles nog eens dunnetjes over op allerlei formulieren. Waarvoor hij zich verontschuldigt, ze zijn nog niet voldoende gedigitaliseerd. Hij merkt op dat wij Europeanen ons altijd keurig aan de regeltjes houden. Het meeste werk hebben ze met Amerikanen en Australiërs, die de protocollen maar al te vaak aan hun laars lappen. Bijzonder wel aangezien de IJslandse protocollen verbleken bij dat wat in hun thuisland wordt vereist

Na de inklaring zijn we vrij om te gaan en te staan waar we willen. Bij het verlaten van IJsland moeten we wel weer uitklaren. De AIS moet wel aan staan. Zonder AIS ben moet je je positie om de drie uur melden bij de coastguard.



Voor ons aan de kade ligt één van mijn helden uit de vorige eeuw, de Franse zeilster Isabelle Autissier (1956) met haar Ade II, een 15m. aluminium zeiljacht. Isabelle was de eerste vrouw die in wedstrijdverband singlehanded rond de wereld zeilde, in de 1990-1991 BOC challenge. In de volgende race 4 jaar later was ze ook van de partij maar toen werd haar Ecureuil Poitou Charentes II ontmast en zwaar beschadigd 900 mijl Zuid van Australie.In

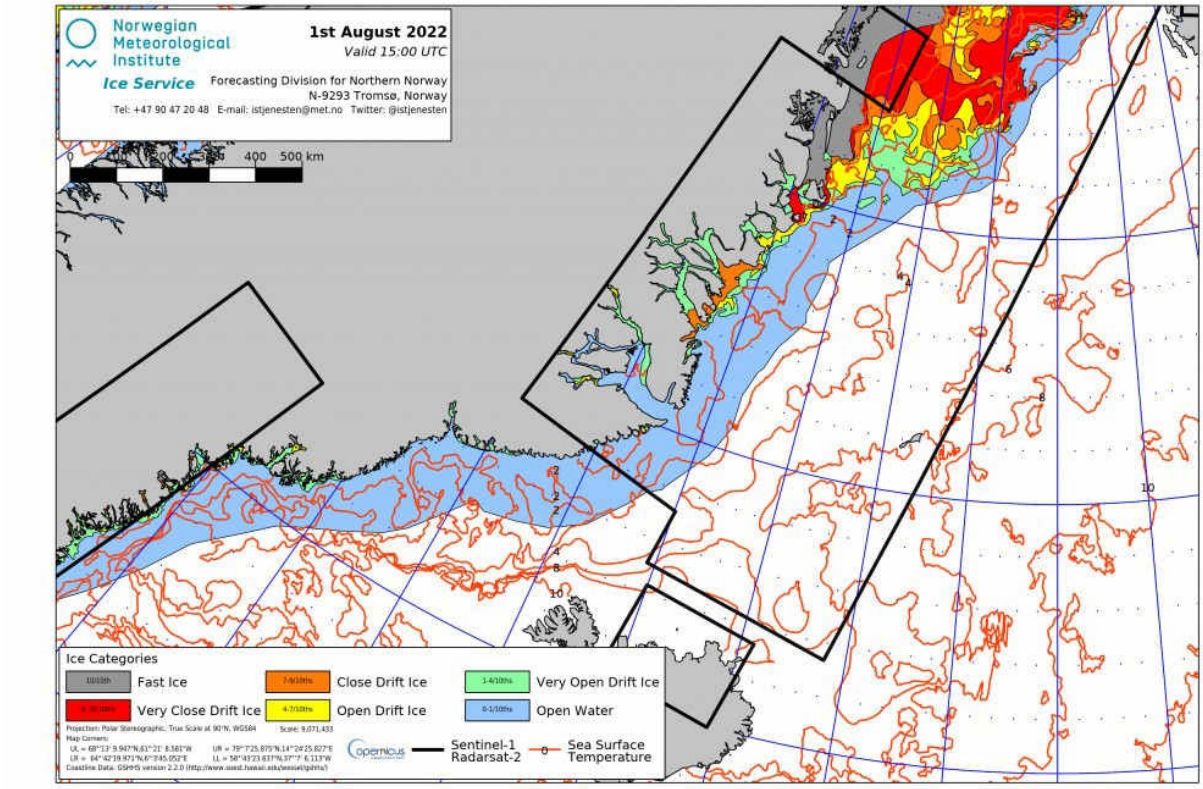
1998-1999 deed ze opnieuw mee maar haar 60ft. PRB kapseisde en zonk 1.900 mijl ten Westen van Kaap Hoorn. Ze werd gered door medeconcurrent Giovanni Soldini. Sinds 2006 is ze voorzitter van het Franse Wereldnatuurfonds.



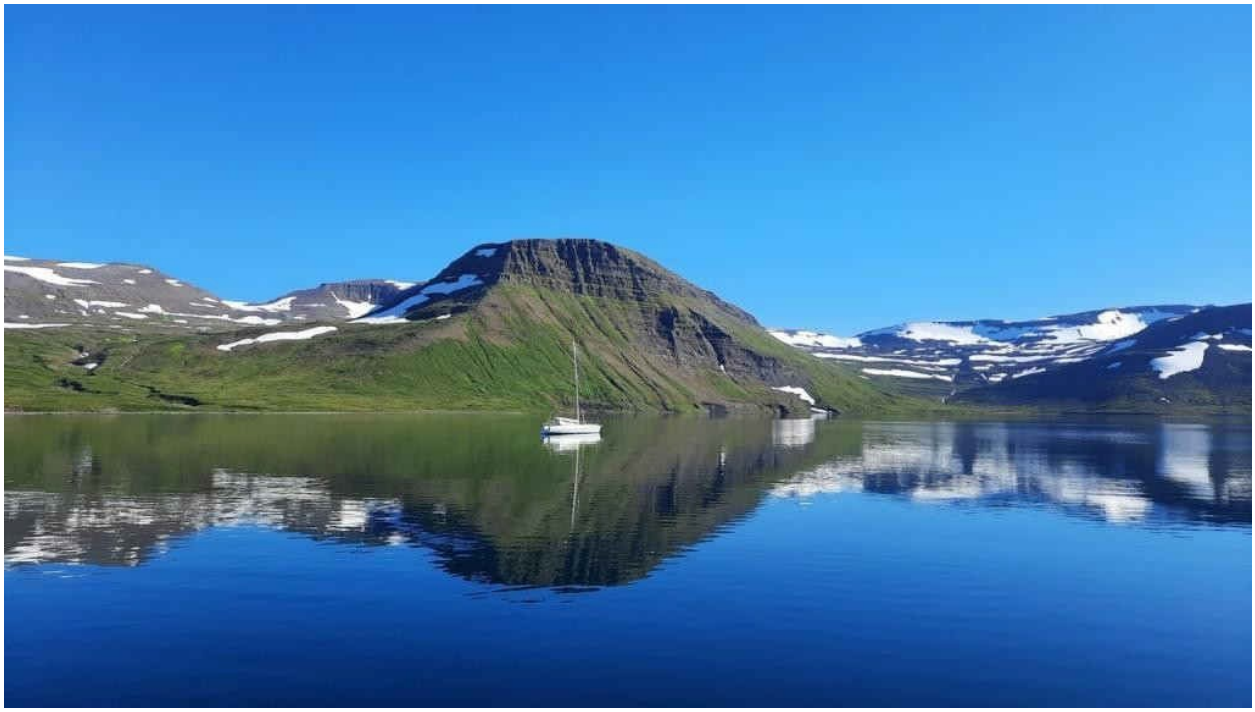
Na zo'n lange tijd op zee is een paar dagen rust ook wel weer eens lekker. Was het gezellig druk bij aankomst, de regenachtige dagen erna lijkt het dorpje wel uitgestorven, hetgeen overigens geen belemmering is voor het komen en gaan van cruiseschepen. De cruisegasten gaan met bussen het binnenland in want hier valt niet veel te beleven.

Op één ding na dan, een fantastisch visrestaurant dat voor de lunch 1 zitting heeft en voor het diner 2 zittingen, volledig volgeboekt. Een menukaart is er niet, wel een lopend buffet met een variëteit aan visgerechten. De gasten zitten aan lange tafels met houten banken.

Wij treffen een best gezellige internationale tafel met zakenlieden uit de visserij. Alweer een culinair hoogtepuntje.



Ísafjörður blijkt ook de uitvalshaven voor Groenland zeilers te zijn. Diverse boten wachten hier op het goede moment om naar Groenland over te steken. De IJskaart ziet er inmiddels heel wat gunstiger uit, slechts nog max. 10% drijfijs. Heel even spelen we nog met het idee om alsnog te gaan maar we beslissen anders. We gaan wat meer tijd besteden aan de Noord- en Oostkust van IJsland.



4 augustus maken we los voor een kort zeiltochtje naar de Veiðileysufjörður fjord met een idyllische baaitje. We blijven niet lamg alleen. In de avond ankerd nog een ander jachtje. De volgende ochtend gaan we ankerop om op een oliegladde zee rond Straumnes en Horn, de noordelijke variant van Kaap Hoorn, te varen en vervolgens te ankeren in Reykjafjörður.

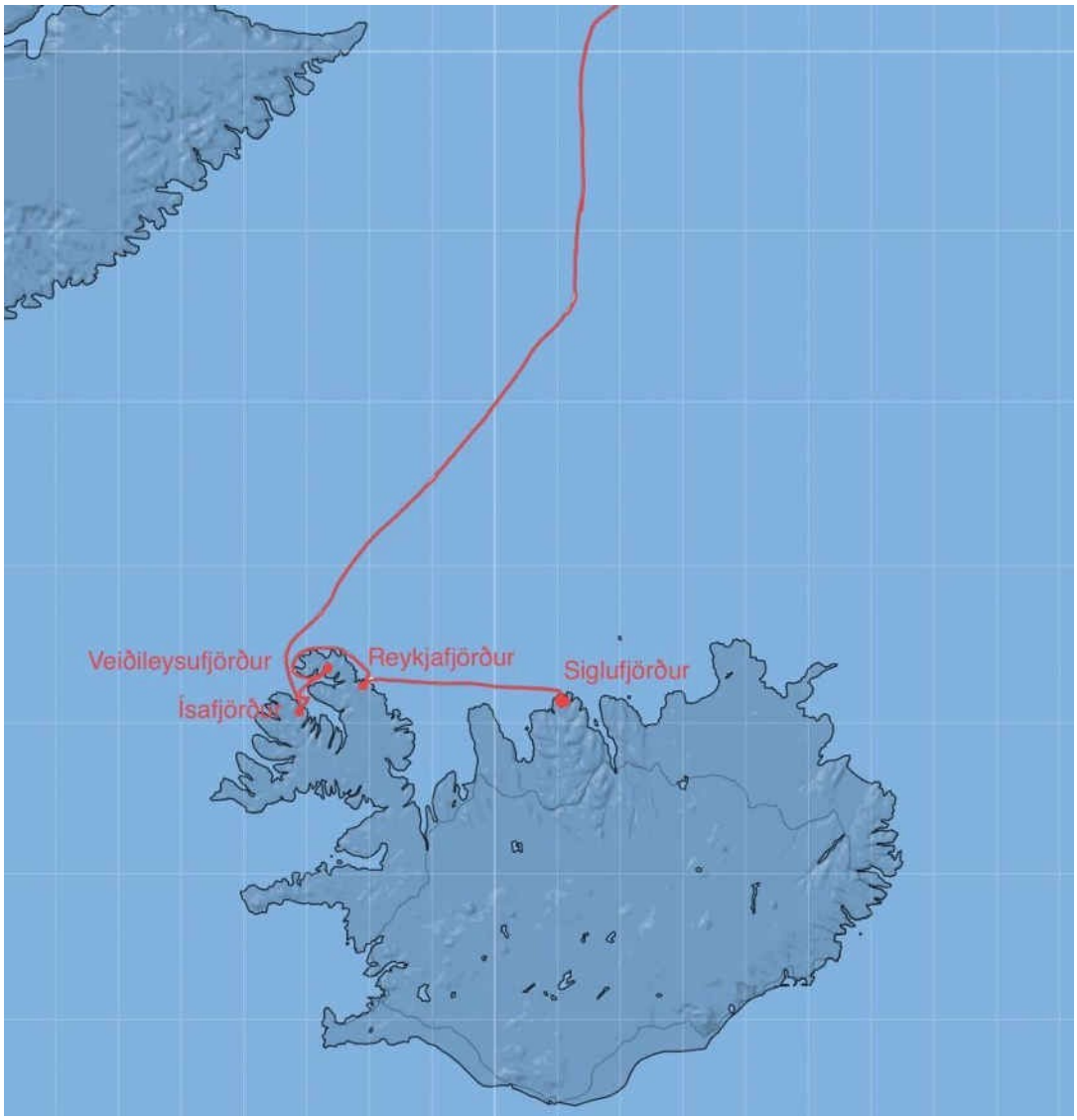


De deining in de baai veroorzaakt een flinke branding aan de kust. Niet geschikt om hier aan land te gaan, wel geschikt om lekker in slaap geschommeld te worden.

Er zijn teveel keuzes in bestemmingen, alles is even aantrekkelijk, en besluiten uiteindelijk een flinke ruk te maken naar het 90 mijl verderop gelegen Siglufjörður. Dit kleine vissersplaatsje was ooit de haring hoofdstad van de Noord Atlantic. In het Síldarminjasafnið, een rood houten gebouw aan de kade, is het tegenwoordige haringmuseum gevestigd waar met beeld en geluidsmateriaal de herinneringen aan de haringvangst worden bewaard. Ik krijg hierbij hetzelfde plaatsvervangend schaamte gevoel als bij de Nederlandse walvisvangst in de 17e eeuw, waarin in een tijdsbestek van een jaar of 60-70 de totale walvispopulatie werd uitgeroeid. 300 jaar later is hier hetzelfde gebeurt, maar dan met de haringen. Alles voor het grote geld dat gemoeid is bij visolie en vismeel, het uiteindelijke lot van de haring.



Ondertussen is Norna Biron veranderd in een ziekenboeg. Alleen Edmond is nog gevrijwaard gebleven van een virus dat Joost en mij te pakken heeft gekregen. Hoesten, pijn in de keel, koorts en hoofdpijn zijn ons lot hier in Siglufjörður en denken daar bij terug aan het drukke visrestaurant in Ísafjörður. Waar anders zouden we dit opgelopen kunnen hebben?



IJsland – Faeröer

August 19, 2022

Wat denk je bij een Noord Atlantische oversteek met een zeilboot? Afzien, koud, storm en ruige zeeën. Helden zijn het, die zeilers die zo'n uitdaging aan gaan, in mijn ogen dan.



Nadat twee van ons zich steeds beroerder voelden hebben we toch maar een zelftest gedaan, met bovenstaand resultaat, alle drie positief

😕



Na een dag of 6 gaat het de goede kant op. Edmond heeft inmiddels alle bergtoppen rondom Siglufjörður wel beklommen en wij voelen ons voldoende opgeknapt om verder te zeilen. IJsland voelt anders aan dan ik het mij had voorgesteld. Het is hier prachtig en de dorpjes zijn lief en eenvoudig. Daar ligt het niet aan. Zou het zijn omdat hier zo'n beetje de terugweg begint? Of zijn we verwent door de vele eerdere indrukken? Of is het de krakkemikkigheid in mijn lijf? Ik heb zin om verderop te gaan en de Oostkust van IJsland te laten voor wat het is. Leuk voor een volgende keer.



Siglufjörður

We zijn het snel eens, we gaan hiervandaan, Siglufjörður in het Noorden van IJsland, rechtstreeks naar de Faeröer. Het weerbeeld ziet er goed genoeg voor uit. Uurtje of vier in de ochtend maken we los.





450 Mijl over de Noord Atlantic naar de Faeröer. We zijn daar eerder geweest maar kwamen toen uit het Zuidoosten, nu uit het Noordwesten. Dat is toch anders. Voor het eerst, na 2 maanden Middernachtzon, zien we weer de maan met een prachtig rode maanopkomst en wordt het echt nacht. De Poolcircel ligt alweer ruim achter ons. Alleen het mooie Noordelijke licht en wolken formaties vergezellen ons nog. Wat een prachtig schouwspel weer.





Niks afzien, geen woestenij en behaaglijke temperaturen. De overtocht is heel relaxed. 10 af en toe 15 kn. wind uit het Zuiden, geleidelijk aan ruimend, zodat we in een grote boog richting de Faeröer zeilen. De oceaan blijkt goedmoedig voor ons te zijn. Norna glijdt er uiterst comfortabel overheen. De koers, hoog aan de meestal lichte wind, met de automaat sturend op het windvaantje, had niet beter kunnen zijn. De golfjes kabbelen ons in grote regelmaat tegemoet.
Het slingerzeiltje, dat mij normaliter in de kooi moet houden, blijft ongebruikt. In het zicht van de hoogste toppen van de Faeröer verdwijnt de wind en moet de motor ons verder voortstuwen. De stroom helpt mee om recht voor het Kalsoe Fjord uit te komen en op het juiste getijde moment spoelen we de Fjord

in. We leggen vast in de ochtend van 15 augustus in het kleine haventje van Leirvík.

 L

Leirvík

Na een boerennacht maken we rond de middag van de 16e los en gaan we met de stroom mee naar buiten, naar Tórshavn. Daar zijn we eerder geweest dus het voelt al als bekend terrein. Waar ze vorig jaar nog bezig waren de kade te renoveren is dat werk inmiddels afgerond. Het ziet er mooi en fris uit en er is nog een plaatsje over midden in het stadshart.



Tórshavn

Met Edmond maak ik weer, een voor mijn doen ambitieuze, wandeling over de 351m. hoge Kirkjubøreyn naar het historisch plaatsje Kirkjubøur. De vergezichten onderweg geven ons alweer een overweldigende indruk van dit ruige landschap.



Vlak voor het dorpje wordt mijn aandacht getrokken door een prachtig karveel gebouwd Colin Archer jachtje van een meter of 10. Het staat hoog in het grasland en is kennelijk een verlaten restauratie project. Alles wat je met epoxy (of polyester, dat kan ik niet meer zien) fout kunt doen is in dat jachtje goed zichtbaar geworden. Onbegrijpelijk eigenlijk gezien al die prachtige karveel of overnaads gebouwde sloepen, Viking schepen en vissersboten die hier varen en waarin, uiteraard, geen druppel epoxy is te vinden. Daarentegen zie je hier ook wel toevoegingen en opbouwen in multiplex waarbij ik dan denk, had dat nu wel in de epoxy gezet.

Een blikvernauwing daar waar het gaat over bootjesbouw en epoxy is mij niet vreemd ☺

Foto’s maken ben ik vergeten.



Kirkjubøur is een dorpje met maar een paar huizen en is blijkbaar een toeristische trekpleister. Één van de met grasdak bedekte huizen wordt al sinds de 12e eeuw bewoond en gaat daarmee door voor het oudste bewoonde huis ter wereld. Daarnaast staat de nooit afgebouwde kerkruïne van de Magnuskathedraal uit de 13e eeuw.



Ruim 12km. heen maar dezelfde afstand ook weer terug bezorgt mij bij de laatste afdaling wat wiebelende benen en spierpijn de volgende dag. Maar er is genoeg tijd voor herstel. Een lagedruk gebied dat wat ligt te dralen tussen ons en IJsland brengt veel wind mee en uit de verkeerde hoek. Dat houdt ons nog een paar dagen langer vast in Tórshavn. We willen naar de Orkney’s en het ziet er naar uit dat dat bij een vertrek morgenavond (20/8) wel gaat lukken.

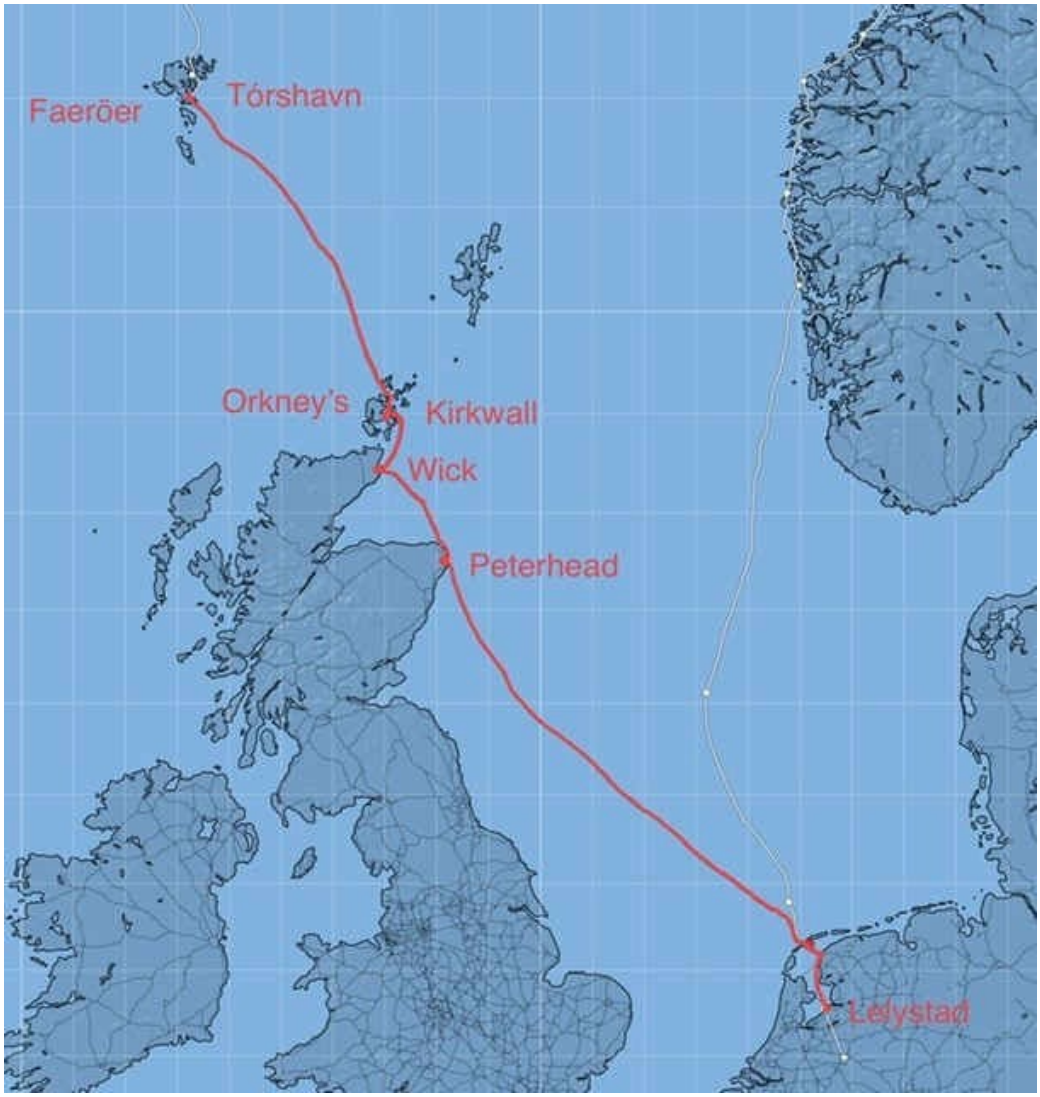
Loetje of het Wad

August 30, 2022

28 Augustus. Op een zonovergoten Noordzee laten we Norna bij een heerlijk briesje Zuidwaarts zeilen. Tijdens ons eerste Happy Hour op de laatste zeereis naar Lelystad overleggen we de te volgen koers. De gribs laten de komende dagen een verder naar het oosten ruimende NNO wind zien, die geleidelijk zal toenemen tot bijna 20kn op de laatste dag van augustus. Perfecte omstandigheden dus en ook reden om de thuisreis aan te vangen in plaats van nog wat meer Engelse kustplaatsjes aan te doen.

Gaan we tussen Vlieland en Terschelling door het Wad op en vervolgens het IJsselmeer of gaan we bij Loetje in de Amsterdamse Marina nog een lekkere biefstuk eten? De laatste optie betekent dus een koers naar IJmuiden en via het Noordzee kanaal naar het IJsselmeer. Deze is weliswaar een beetje een omweg en wat extra sluizen, maar daar staat een extra rustdagje in Amsterdam tegenover.

We zijn er nog niet uit.



Ook na onze stop in Tórshavn op de Faeröer waren er nog een aantal meer opties voor de koers naar huis. Twee daarvan, via de Shetlands eilanden en/of via Noorwegen naar huis hebben we vorig jaar al gedaan. Eenstemmig valt het besluit om het 220 mijl verderop gelegen Kirkwall op de Orkney's aan te doen. Een leuke plek om een paar dagen te vertoeven.



De overtocht van de Faeröer naar de Orkney's verloopt weer heel comfortabel onder een bezeild windje en kalme zee. Heel leuk om weer in "Engeland" te zijn. Wick, op het vaste land van Schotland, wordt de volgende haven. Sinds de Brexit moet er weer ingeklaard worden. Dit is slechts een administratieve procedure. Van te voren dient op Internet een formulier ingevuld te worden met boot- en persoons gegevens en het te verwachten tijdstip en haven van aankomst. In de haven, met de gele quarantaine vlag onder de gastenvlag, volgt dan nog een telefoontje met de Yachtline. Na de telefonische clearence mag het gele Q-vlaggetje weer gestreken worden.

Om de stroom mee te hebben vertrekken we in de namiddag uit Kirkwall. In de avond tijdens mijn wacht ronden we Mull Head in een erg verwarde zee met hoge golven. Het is even stuiteren rond de kaap maar eenmaal gerond wordt het weer rustiger. Ik blijf dicht onder de kust en sluip achter een ondiepte langs naar de 5 mijl verderop gelegen passage tussen de eilandjes Copinsay en Horse of Copinsay. Een regenbui ontrekt de eilandjes aan het zicht maar vlakbij gekomen trekt het weer open en worden de rotsen weer zichtbaar in de inmiddels donkere avond. Door zo binnendoor te sluipen ontwijken we de "overfalls" verderop buiten op zee. Het stroomt hier als een gek en ik moet nog flink opsturen om niet de Copinsay pass aan de westkant ingezogen te worden. Een dik uur later maak ik Edmond wakker voor zijn wacht en zoek ik met een voldaan gevoel mijn kooi op.



Ook Wick blijkt een grote rol gespeeld te hebben als belangrijkste haringhaven van Engeland. Het museum getuigd van een enorme vissersvloot van tenminste 800 schepen. Onze eigen visvangst was nog niet heel succesvol.
Nadat in Noorwegen een flink deel van de inhoud van mijn viskoffer naar de zeebodem is verdwenen, door een niet goed afgesloten deksel, is de animo om te vissen sterk af genomen. In Kirkwall kon ik echter weer een goede paravaan en wat lures bemachtigen. Daarmee was het vanmiddag dan toch raak, 4 flinke makrelen binnen gehengeld.





Ergens las ik een artikeltje over het fileren van vers gevangen vis. Met name het dood- en schoon maken van de vis heeft een flinke bloederige bende aan dek tot gevolg. Het kan echter schoner door de vis dood te laten gaan (beter in een zak), niet schoon te maken maar rechtstreeks de fillets er vanaf te snijden. Dat scheelt een boel viezigheid ten koste van een iets mindere opbrengst. De visfileerder aan boord heet Edmond en die snijdt er mooie plakken vanaf. Wat overblijft is een complete vis ontdaan van zijn/haar fillets en wordt overboord weer gerecycled. M.u.v. een wat bebloede snijplank een vrij schone operatie.



Van Wick zeilen we naar Peterhead. We arriveren precies bij laagwater waardoor de Marina even niet bereikbaar is vanwege een te geringe diepte. Norna heeft een diepgang van 2,5m en dat is net iets te veel. Port Control dirigeert ons naar de vissershaven waar we aan de kade en dicht bij het dorp en plekje vinden.

Peterhead blijkt een alleraardigst plaatsje te zijn. De grote zeehaven deed aanvankelijk anders vermoeden, maar Peterhead ademt een gezellige en gemoedelijke sfeer uit. De volgende dag verkassen we naar de Marina, waar de havenmeester ons meteen uitnodigd voor de vrijdagavond BBQ. 'Alleen eigen drank' meenemen zegt hij. Als ik later in de supermarkt de laatste boodschappen van de reis doe neem ik toch maar een paar hamburgers mee. Het blijkt niet nodig, de BBQ biedt een overvloed aan hamburgers, worstjes, hotdogs en huisgemaakte rollmops, met salades, brood etc. Kortom prima geregeld en erg gezellig. Na de BBQ verlaten we rond 23.00 uur de Marina opweg naar Nederland. De laatste zeereis van onze tocht.



De bijna 400 mijl over zee verloopt comfortabel en snel over de stuurboords boeg bij een NO windje. Het is mooi bezeild. Maandagmiddag 29 Augustus zitten we al boven de Doggersbank. Het besluit is gevallen om via het Wad huiswaarts te keren. De scheepvaartroutes boven de eilanden hebben ons vannacht nog flink bezig gehouden. Het was druk.



Bij de uiterton van het Stortemelk boven Vlieland, daar waar we onze zeereis naar het Noorden begonnen, is de circel rond. Dat was vanochtend rond 7.30 uur. In plaats van biefstukken bij Loetje worden het vanavond slibtongetjes bij Aan ‘t Water in de Flevomarina Lelystad.

Dit was het laatste verslagje.

De track van de hele reis is nog eens na te zien in onderstaand plaatje en de link forecast.predictwind.com/tracking/display/NornaBiron/

