Naar Groenland

In de zomer van 2024 heb ik gedurende onze zeilreis naar de Scoresbysund in Groenland daarvan regelmatig verslag gedaan en dat gepubliceerd op mijn Blog alsmede op het Zeilersforum.

Die berichten zijn in deze PDF gebundeld.

Veel leesplezier gewenst.

Inhoud

Naar Groenland....2
Intermezzo....2
Reykjavik....3
Ittoqqortoormiit....7
Bewapening....9
Rustdag....11
Scoresbysund....16
Ternivigene en Bjørne Øer....30
Bjørne Øer, ofwel Bereneiland....37
Sydkap....46
Terug naar Ittoqqortoormiit....57
Zondag 18 aug anker op....61
Siglufjörður....64
Grimsey en Raufarhöfn....69
Noorwegen....73
Bulandet....81
Weer naar huis....83
Bergen....87
Aan alles komt een eind....92

Naar Groenland

Geheel tegen mijn gewoonte in ben ik 6 weken voor vertrek er al helemaal klaar voor. Ingepakt zijn één zware tas met duikuitrusting, nog een tas met slaapzakken en schoenen, tas 3 met poollaarsen en zeilkleding en tas 4 met kleding, onderverdeeld in broeken, shirts, warme truien, een zakje met een variatie aan handschoenen, een zakje met onderbroeken en een zakje met een variatie aan hoofddeksels en dan nog de toilettas. De duikuitrusting kan nodig zijn om eventuele calamiteiten rond de schroef te kunnen oplossen. Het blijft hopelijk ongebruikt. Dit alles heb ik zorgvuldig gestouwd in het vooronder van Norna Biron. De drone, action cams en fototoestel krijgen een plekje in één van de kastjes in Norna's voorste hut. De bibliotheek is aangevuld met divers leesvoer.

Norna Biron vertrekt echter zonder mij, en ook zonder Edmond. Wij reizen pas 6 weken later, per vliegtuig van Transavia via Schiphol naar Reykjavik op IJsland, waar de vrienden bemanning van Joost afstapt en wij opstappen.

Een raar gevoel geeft deze voorbereiding wel. Zoveel drukte voor vertrek, vertrekkers stress, gepakt en bezakt, maar niet vertrekken.

Het laat een leegte achter. In de tussentijd grijp ik af en toe mis. O ja, de camera's zijn al weg.

Het werk aan mijn eigen boot vordert maar slecht, gehinderd door allerlei tijdrovende maar kleine klusjes. De zin is afgenomen, de gedachten zijn al meer bij de komende reis.

Intermezzo

Dan komt er een mailtje van forumlid LaMavare, of ik zin heb in een delivery van een zeilboot vanaf een Belgische jachthaventje in de buurt van Thorn naar Woudsend in Friesland. Een motortocht over de grote rivieren met de mast plat over de boot. Goh, nou, daar heb ik nu best wel zin in en monster aan voor deze leuke afleiding. De laatste keer dat ik op de grote rivieren heb gevaren is alweer 50 jaar geleden, met een (zelfgebouwde) kano gepeddeld vanuit de Ardennen naar Hilversum.
Chips, mijn zeilkleding en slaapzak zijn onderweg naar IJsland. Nou ja, een oude slaapzak is er nog wel en gezien het tochtje op de motor heb ik ook maar eenvoudige regenkleding nodig.

Op de Maas

De tocht duurde een week en was best leuk. Het lastigste deel zat hem in het stukje op de Waal stroomopwaarts tussen Maas en aansluiting naar de IJssel. Best heftig nog, heel druk met grote binnenvaart schepen en duwbakken, veel tegenstroom, de bootsnelheid kwam niet boven de 1,5kn uit, soms vrijwel stilstaand, een politie rib kwam langszij informeren of alles OK is, top. We zoeken de verkeerde wal voor minder tegenstroom en ik begrijp nu ook hoe dat met die blauwe borden van de binnenvaart werkt. De schepen passeren elkaar “blauw op blauw”, dat wil zeggen ze varen beide verkeerde wal en tonen daarbij een blauw bord. Stroomopwaarts de binnenbocht en stroomafwaarts de buitenbocht.

Het vervolg over de lieflijke IJssel en dus stroomafwaarts maakte weer veel goed. Alhoewel een week lang tuffen op de motor ook wel weer lang genoeg was.

Zoals gewoonlijk zorgde LaMavare weer goed voor zijn bemanning :)

Reykjavik

Elke dag zie ik Norna Biron een stukje opschuiven op de kaart. Vanaf Lelystad via Schotland, Orkneys en Faeröer zijn ze nu op weg naar IJsland. Ik zie de bui al hangen. De wind dirigeert Norna naar het Noorden van IJsland, hetgeen betekent dat Reykjavik, onze afgesproken ontmoetingsplaats, het niet meer gaat worden. De zeiltocht van Reykjavik naar Isafjørdur heb ik best wel naar uitgekeken. Maar dat gaat nu dus niet door. Het wordt vliegen, met Icelandir.

Onze springplank naar de Scoresbysund in Groenland is Isafjørdur. We zijn daar op onze vorige reis ook geweest. Hebben er toen COVID opgelopen en dat uitgeziekt in een ander IJslands plaatsje, Siglufjörður. In dit plaatsje speelt zich overigens de ijzig spannende Netflix serie “Trapped” af. Aanrader!

Reizen zonder bagage is wel zo handig. Alleen de IPad, een tandenborstel, schone onderbroek en warme trui gaan mee in het kleine rugzakje. Digitaal inchecken zonder ruimbagage betekent meteen doorlopen naar douane. Zoals bij mij gebruikelijk wordt mijn rugzakje apart genomen om de inhoud te checken. Het blijken de snoertjes en een oplader te zijn die het alert geven.

Zaterdag 27 Juli vliegen we met Transavia in een gecharterd vliegtuig, geen Transavia toestel. Daar waar de Boeing een paar maanden geleden een wandpaneel heeft verloren is nu de omtrek daarvan aan de binnenzijde met ducktape beplakt. Op dezelfde plek, bizar. Kennelijk om de bevestiging van de interieur panelen te versterken.

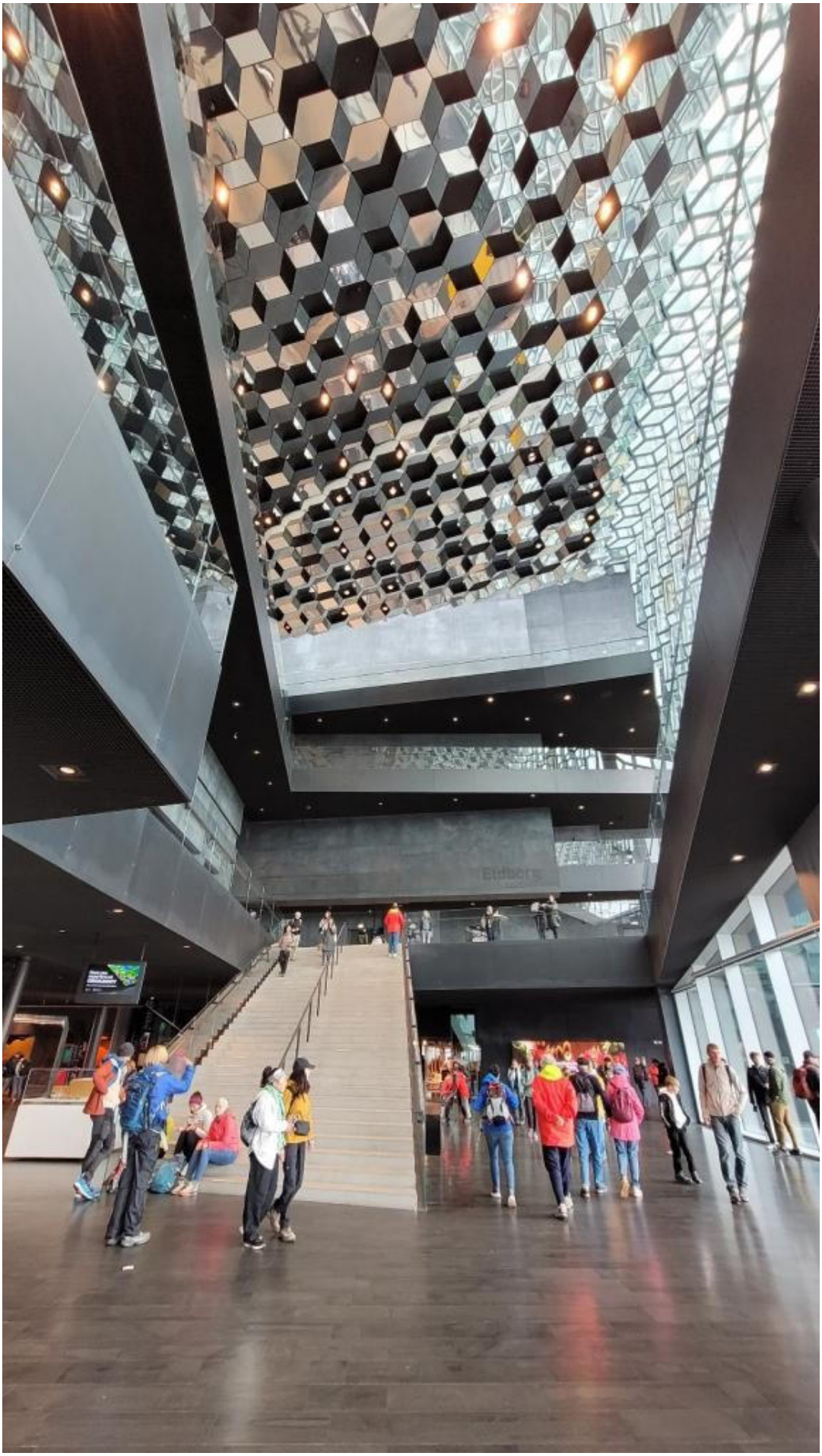
Gelukkig is het geen Boeing en is dit puur toeval :)

We hebben mazzel. Het vliegveld ligt zo’n 45 min rijden van Reykjavik en we krijgen een lift van Petra, waarmee Edmond in het vliegtuig in gesprek is geraakt. Ze wordt opgehaald door haar zoon en voor ons is er ook nog wel ruimte in de auto. We worden afgezet in het centrum van Reykjavik recht tegenover het “Guesthouse” dat we voor de overnachting hebben geboekt.

Via de aanwijzing in de mail komen we uit in een kamertje met twijfelaar. In plaats van de twee single beds die we gereserveerd hebben. We vinden elkaar wel aardig maar niet zoo aardig. Edmond belt met de verhuurder en legt uit dat we geen lovers zijn en daarom twee aparte bedden hebben geboekt.

Na wat geharrewar worden we overgeboekt naar een suite. Zo, dat is tenminste een stuk beter. We storten ons in het feestgedruis van Reykjavik op Zaterdagavond. Veel mensen op straat, veel muziek, veel herrie en ook veel politie. Één drankje in een wat rustiger pub is genoeg om vervolgens de kooi op te zoeken.

Hallgrimskirkja, de grootste kerk van IJsland



Opera gebouw

Zondag in de namiddag vliegen we naar Isafjørdur en we hebben dus nog wat tijd over voor de sightseeing alvorens we naar het “Domestic Airport” lopen.

Ik ben twee keer eerder in Reykjavik geweest maar nooit verder gekomen dan dit vliegveld. De eerste keer voor een tankstop met een eenmotorige Piper (Piper Sarratoga met zuigermotor) onderweg van Hilversum naar Chicago en de tweede keer eveneens met een eenmotorige Piper (Piper Malibu met turbine motor) onderweg van Spokane naar Hilversum.

Dat waren andere tijden en andere avonturen ;)

In slechts 40 minuten levert de kleine Bombardier van Icelandir ons af op de landingsstrook van Isafjørdur. De Shuttlebus brengt ons op de kade langszij Norna Biron alwaar Joost ons al opwacht en aan boord een copieus Mexicaans diner voor ons heeft voorbereid.

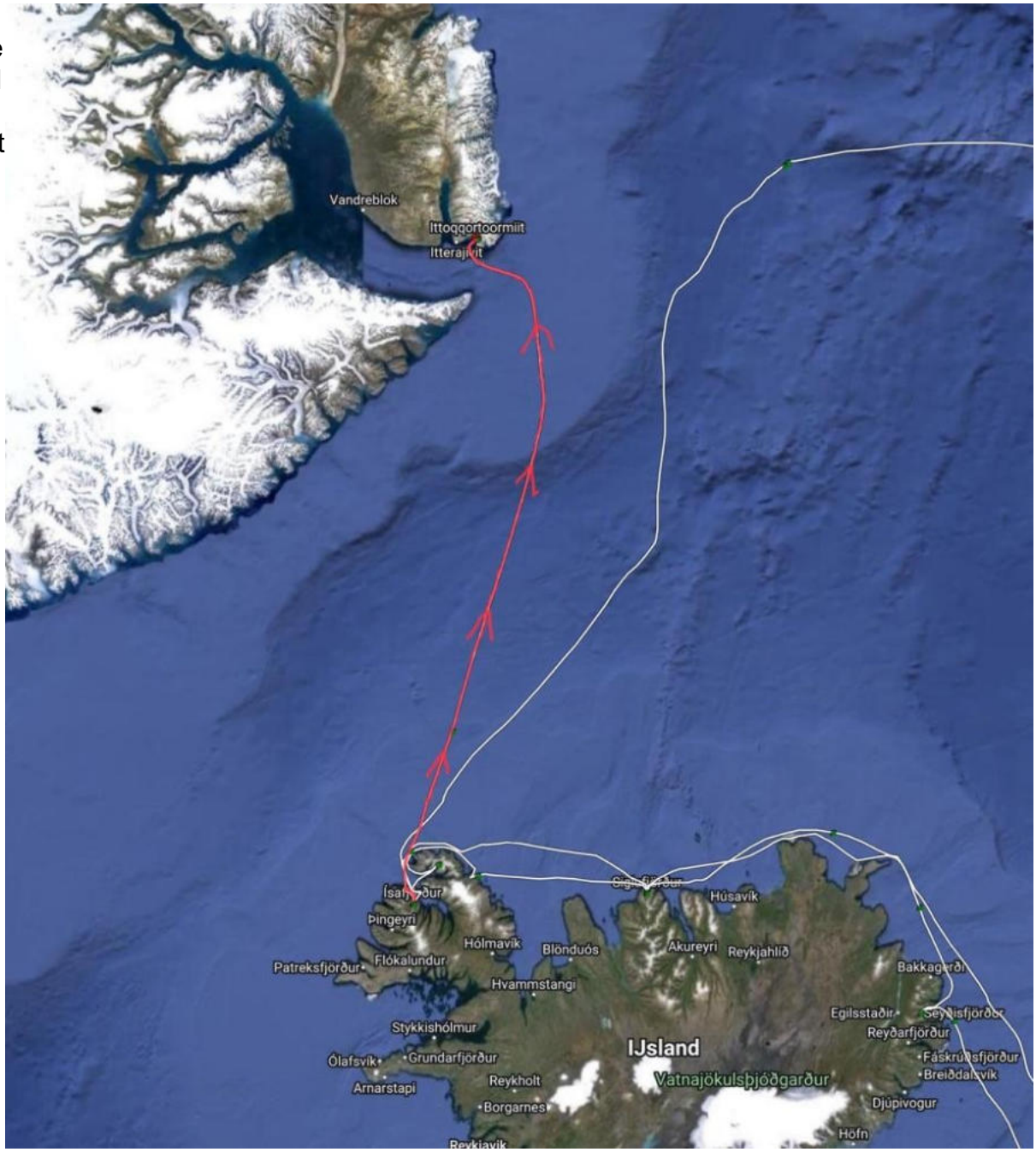
Ittoqqortoormiit

Er is slecht weer op komst. Een uitdiepende depressie over of onderlangs IJsland brengt ons Noordelijke stormwinden vanaf Woensdag. Van Maandag tot Woensdag is het wat variabel kwa windkracht en windrichting. Het is maar een kort weerwindow waarbij we veelal de motor moeten bijzetten voor de voortgang. Niet gaan betekent nog zeker een week wachten. De ijscondities zijn gunstig.

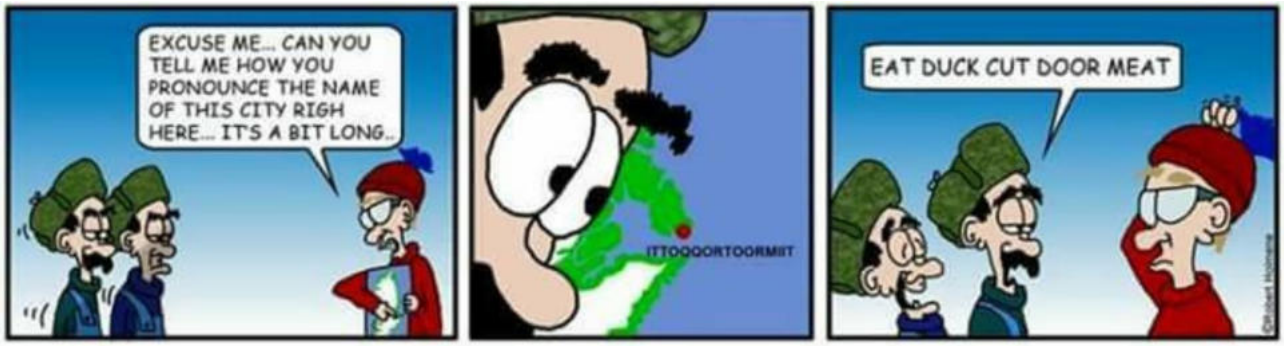
Maandagochtend, we vertrekken. Het wordt een kleine Armada, ook een Amerikaan en een Engelsman gaan die kant op. In Bolungarvik, een plaatsje 6 mijl verderop, tanken we Norna helemaal vol, incl. een paar jerrycans, totaal een kleine 1000 liter diesel.

Voor mij wordt het met het emmertje op wacht. Ik heb een heel etmaal nodig om ingeslingerd te raken en moet noodgedwongen zowel het happy hour als diner overslaan. De hele maaginhoud is inmiddels vissevoer geworden.

Al die tijd is het



zicht slecht door een laaghangende mist. Naarmate de Groenlandse kust nadert wordt het spannender wie de eerste ijsberg gaat zien. Die eer valt te beurt aan de schipper. Nou ja ijsberg, het zijn nog maar kleine drijvende ijsschotsjes. Ze worden wel steeds groter. Het laatste stuk is echt slalommen en een paadje zoeken voor een bevaarbare doorgang. Joost stuurt, Edmond geeft aanwijzingen vanaf de boeg en ik hou de koers op de kaart in de gaten.



Ons eind doel is Ittoqqortoormiit (fonetisch uitgesproken als “eat duck cut door meat”) dat ligt op de Noordoever van de ingang van de 20nm brede Scoresbysund ingang. Het telt zo’n 370 inwoners.

Als onze zicht informatie klopt met datgene wat in de ijskaarten wordt aangegeven, kunnen we de geel gemarkeerde gebieden (open drift ice 4-7/10ths) nog best hebben. Dat stelt wat meer gerust.

Bewapening

Men zegt hier dat er met de ijsberen momenteel iets bijzonders aan de hand is. Er zijn er veel en ze komen steeds dichterbij op zoek naar voedsel. Hier in Ittoqqortoormiit zijn een paar dagen geleden nog twee ijsberen het dorpje in gekomen. En afgeschoten. Vorige week dreef er een dode walvis bij de kust, alwaar 67(?!) ijsberen op af waren gekomen om zich te goed te doen aan het gestorven dier. Aldus de plaatselijke politieagent. Een heel behulpzame kerel bij wie we informatie vragen over hoe aan een geweer te komen.

Je kunt ze kopen in de plaatselijke supermarkt. Helaas zijn de nog voorradige geweren van een te klein kaliber dus niet geschikt. Een collega van de agent heeft volgens hem een geschikt geweer te koop. Hij gaat het navragen. Ook bij de plaatselijke VVV is het mogelijk een geweer te huren. De prijs daarvoor is fors, 200Kr per dag. Voor 3 weken al gauw een bedrag van ruim 560 Euro.

We gaan nog eens terug naar het politiebureau. Helaas blijkt het geweer van de collega al verkocht te zijn. Dat is jammer. Maar hij zal binnen de plaatselijke bevolking informeren of iemand zijn of haar geweer wil verkopen danwel verhuren. Immers iedereen heeft hier wel één of meerdere geweren in huis. Het is een bijzonder behulpzame kerel die zegt onze veiligheid het belangrijkste te vinden.

Over vergunningen of dat we überhaupt wel kunnen omgaan met een geweer, wordt niet gerept. Zo makkelijk en geheel anders dan op Spitsbergen, waar het nog een boel zowel administratief als praktische vaardigheden overlegd moeste worden. Lees mijn eerdere verhaal daarover hier.

Terug op de boot komt een telefoontje van de agent. Hij heeft een Inuit gevonden die een geweer wel wil verhuren. Hij heeft de jongeman (21 jaar oud blijkt later, is timmerman en jager) verwezen naar de witte boot buiten voor anker.

Later op de avond komt er inderdaad een bootje met twee Inuits langszij. De één lust wel een biertje, de ander alleen water. De prijs zijn we het al gauw over eens. Na wat afpingelen komt het uit op een bedrag zo'n 25% minder dan de gangbare tarieven. Nog steeds veel geld maar we gunnen de jongen wel dit buitenkansje. Eén van de twee is nog even terug naar de wal geweest om zijn vriendin (ter versterking) op te halen. Zij spreekt wat beter Engels en via telebankieren sturen we het bedrag naar zijn rekening. Binnen één werkdag zou die het moeten ontvangen. Ze zijn tevreden en het geweer met telescoop en voldoende munitie kaliber 30-06 blijft op Norna achter.

Volledig geladen blijkt mij later :sick:

Overigens is het geweer een laatste redmiddel. We hebben bij ons flares, pepperspray en een signaal pistool om een eventuele ijsbeer bij een ontmoeting af te schrikken. Het signaal pistool lijkt daarvoor de beste kansen te geven volgens de ervarings deskundigen.

Terzijde: in Europa moet je aangeven of er wapens aan boord zijn en zo ja, dan worden ze in bewaring genomen door de plaatselijke autoriteit. Zo moest de Engelsman in Isafjørdur zijn twee geweren in bewaring geven. Bij vertrek ontstonden er problemen. Blijkbaar waren zijn papieren niet in orde en kreeg hij de geweren niet terug. Hij moet in persoon terug naar de UK om e.e.a. in orde te laten maken en vervolgens zijn wapens van de IJslandse overheid terug te vorderen. Wapens aan boord is in Europa altijd gedoe.

Noodgedwongen moest hij hier ook gaan huren, één voor hem zelf en één voor de klimmers die een aantal weken in het binnnenland gaan klimmen.

Rustdag

Gisteren moesten we af en toe de ankerketting vrijhouden van ronddrijvend ijs. Geen ijs dat je zomaar even wegduwt, maar echt wel grote schotsen en af en toe mooie beeldhouwwerken. Met de buitenboord motor op de dinghy, dwars op de boeg trekkend, en met pikhaken vanaf de boeg duwen lukt het wel om de ketting vrij van het ijs te krijgen.

Het weer op deze vrijdagochtend is druilerig. Het waait flink. De verwachte storm leeft zich tussen ons en IJsland uit maar lijkt minder sterk te zijn dan eerder verwacht. Hier merken we er weinig van. Meer dan 20kn wind hebben we nog niet gezien. We liggen mooi beschut achter de hoge wal, hetgeen ook betekent dat het meeste ijs inmiddels onze baai is uitgewaaid. Het “cruiseschip” op de horizon, een enorme ijsberg, ligt al dagen op dezelfde plek. Het zal wel aan de grond zitten.

Buitengaats ligt er nu wel een echt cruiseschip, de “World Voyager” Mooi comfortabel, warm en van alle gemakken voorzien. Ik vraag mij af hoe de passagiers die Ittoqqortoormiit bezoeken het hier ervaren. Bezienswaardigheden, winkels en restaurants zijn er niet. Behalve dan een klein winkeltje met alleen verpakte spullen. Toeristische snuisterijen heb ik ook niet gezien. Is het een koude kale bende of een puur natuur wildernis. Ze worden in overlevingspak en zwemvest via ribs aan wal gebracht. Ik vraag mij af hoe de locals hier van kunnen profiteren. Er is vrijwel niets om geld aan uit te geven.

Wij vertrekken morgen, verder de Scoresbysund in. De jager heeft inmiddels het geld van de huur op z’n rekening ontvangen.

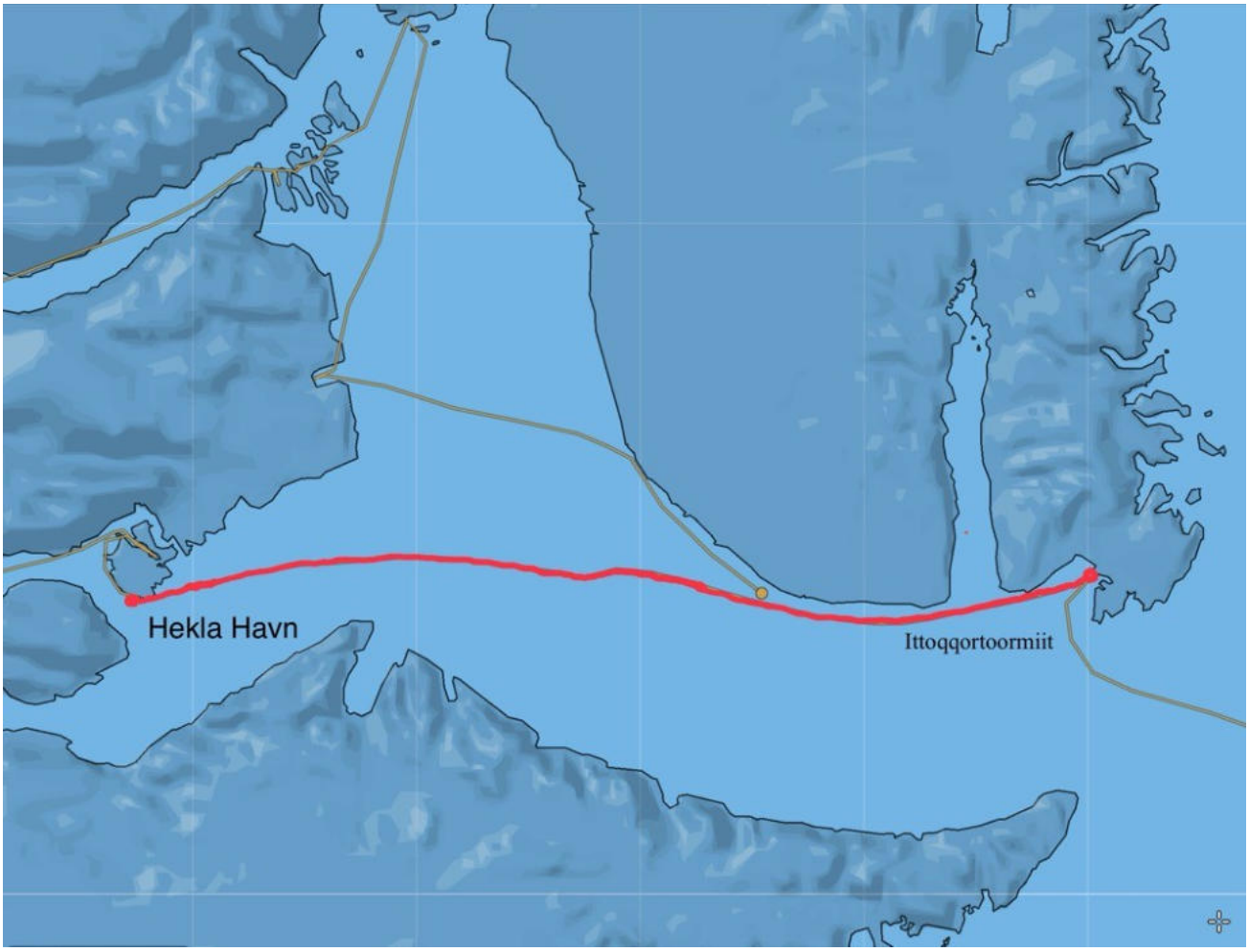
Zomaar nog wat mooie plaatjes:

Scoresbysund

We zijn nog 2 dagen extra in Ittoqqortoormiit gebleven. Met het bijbootje hebben we de in de buurt drijvende ijsschotsen verkend en mooie foto’s gemaakt.

De reserve Jerrycans met diesel zijn geleegd in de hoofdtank en we vullen ze opnieuw bij het brandstof station, op een wat uitstekende kaap verderop in Ittoqqortoormiit. Een eind lopen met zware jerrycans, dus varen we er met het kleine bootje naar toe. Een echte landingsplaats is er niet en er staat ook nog wat behoorlijke swell. 4 nu gevulde jerrycans

met 20 liter diesel elk, laten we aan een touwtje langs de rotswand in het kleine bootje zakken. Een hele operatie nog, maar het lukt.



De volgende bestemming is Hekla Havn, een ankerbaaitje gelegen op Danmark Ø, een eiland aan het begin van het Fønfjord en net ten Zuiden van Milne Land. Ruim 80 mijl westwaarts door de Scoresbysund.

Op weg daar naar toe komen we de echte reuzen tegen, ijsbergen zo groot als een flatgebouw of cruiseschip. Het zijn enorm imposante vormen van duizenden jaren oud ijs. Afkomstig van de gletsjers in het westen, welke richting we dus opvaren.

(later in de reis zien we nog veel grotere ijsbergen waar meerdere flatgebouwen en cruisschepen tegelijk in passen)

Ons dagelijks “Happy Hour”, rond 17.00 uur, slaan we onderweg naar Hekla Havn natuurlijk ook niet over.

Vader en zoon Scoresby waren walvisvaarders. In 1822 werd de Oostkust tussen 69 graden Noord en 75 graden Noord door zoon Scoresby uitvoerig in kaart gebracht. Dat corrigeerde de toenmalige kaarten waarin de kust 7 tot 14 graden te ver naar het Oosten was ingetekend. Hij heeft Scoresbysund naar zijn vader benoemd. Maar ook de namen van zijn andere familieleden en wetenschappelijke collega’s gebruikte hij voor het benoemen van de kapen, eilanden en het vast land, zoals Liverpool LandJameson Land, Milne Land, Kaap Tobin en Kaap Brewster.

Naar de huidige maatstaven zijn de kaarten nog steeds onbetrouwbaar, althans voor zover ze al enig detail aangeven.

Hekla Havn varen we in eerste instantie voorbij. We kijken een beetje tegen het licht in en de kust lijkt een aaneengesloten bergwand te zijn. Volgens de digitale kaarten die we aan boord hebben varen we op het land. De kaarten zijn nog gebaseerd op metingen van ver voor het GPS tijdperk. Details geven ze niet. Het lijkt alsof we er voorbij zijn gevaren en gaan terug, iets dichter langs de kust nu met de ijsbergen aan stuurboord en de kust aan bakboord, met een scherp oog op de dieptemeter, die overigens nog steeds grote dieptes blijft aangeven.

We schuiven een klein baaitje in maar dat lijkt toch niet op het kaartje van Hekla Havn dat we uit de pilot hebben. Weer terug naar open water zoeken we naar een volgende inham. Ondertussen de gps coördinaten in de gaten houdend en vergelijkend met die van Hekla Havn.

Dan verschijnt er een doorgang en opent zich het lieflijke Hekla baaitje aan bakboord. We ankeren niet ver van de oever, in 12 meter diep water, sterk afnemend naar de oever toe en toenemend de ander richting op. We ankeren als het ware op een helling.

We gaan aan land en proberen het wapentuig uit.

Ik heb de telescoop van het geweer los genomen. Voor de jacht is zo’n telescoop onontbeerlijk, als laatste redmiddel in de bescherming tegen een ijsbeer zit het ding alleen maar in de weg. Helaas ontbreekt het richt pennetje aan het begin van de loop.

Edmond schiet als eerste, op een stukje drijvend ijs op een meter of 20 bij ons vandaan. Tjeemig wat een knal, en wat een geweld. Mijn oren suizen ervan, er blijft een piep achter. Edmond schiet er net overheen.

Dan laadt ik het geweer door. De lege huls vliegt naar buiten, de volgende kogel komt omhoog en schuif ik in de loop. Mijn schot is ook mis, nu net er voor. Het water schrikt en spuit door de inslag een flinke fontein omhoog. De knal is weer oorverdovend, de terugslag valt mee.

Dan proberen we de Nico flares. Dat is een rond magazijn van plastic met 6 rode vuurpijltjes, gereed om af te schieten als een schuifje van “Safe” naar “Fire” wordt gezet. Het handvat ervan is in feite één grote trekker. Even knijpen en Boem! Dat valt niet tegen, een behoorlijke knal, rook en vuur. Bijna horizontaal afgeschoten verdwijnt het projectiel een meter of 200 verderop in het water.

Dan mijn signaal pistool, kaliber 4, hetgeen wil zeggen 1” (25mm) patronen. Door de jaren heen heb ik er vaker mee geschoten, maar in de lucht, nooit gericht. Ik richt op een rots zo’n 15 meter verderop. Het projectiel ketst met veel geweld af op de rots, precies daar waar ik op gericht had. Het restant valt zo’n 100 meter verderop in het water en blijft daar nog een tijdje na smeulen.

De Berenspray spuitbus proberen we maar niet uit.

Al met al valt het niet tegen. Het enige waarop we wel moeten letten is dat bij het herladen van het geweer de grendel niet te ver naar achteren moeten trekken. Dan trek je hem eruit. De vergrendeling om dat de voorkomen is een beetje lam. Meer als 4 kogels krijgen we er niet voorgeladen, tenminste als we hem half geladen willen houden. Half geladen wil zeggen dat er geen kogel in de loop zit. Je bereikt dat door met je duim de bovenste kogel naar beneden te drukken terwijl je de grendel er overheen schuift. Geleerd op Spitsbergen. Achteraf denk ik dat de schiet instructeur in Biddinghuizen ons dat had moeten vertellen. Die uitleg bleef toen beperkt tot het gebruik van de veiligheidspal.

Ook in Hekla Havn blijven we een dagje liggen om de omgeving wat te verkennen. Natuurlijk moet er ook een “steenmannetje” worden gebouwd, een bekend fenomeen in de klimmerswereld en soms levensreddend als herkenningspunt.

Ons doel is het ronden van Milne Land, een groot eiland aan de Westzijde van de Scoresbysund. De Rødefjord in het Westen is het smalste deel en ook het gebied waarvandaan de ijsbergen komen, afkomstig van de gletsjers in het Vestfjord, Harefjord en Rypefjord. Hetgeen dus ook het gebied is dat als laatste bevaarbaar wordt. Als het al bevaarbaar wordt. Milne Land ronden tegen de klok in geeft ons wat dat betreft nog wat meer tijd dan een ronding met de klok mee. Toch besluiten we voor het laatste. Mocht het tegenvallen gaan we gewoon weer terug.

Aan de andere kant van Danmark Ø ligt nog een fjord, die het eiland bijna in tweeen snijdt. We denken, nee weten uit de pilot, dat het eind van dat fjord een mooie ankerplek biedt. Het is maar een mijl of 20 varen. In plaats van bakboord uit het Fønfjord in, als begin van het met de klok mee rondje, gaan we stuurboord uit, het Rensund in. Er liggen weer machtige ijsbergen voor de deur en we willen Norna Biron vanaf het bijbootje filmen. Het motortje daarvan lijkt de laatste tijd wat nukkig te zijn en ook nu vertikt de Japanner het om te starten. Eerder bood het schoonmaken van de bougie nog soelaas, maar dit keer helpt ook dat niet.

We gaan verder. Later op de ankerplaats maar eens gaan sleutelen om te zien wat er aan de hand is.

Het kleine fjord is al gauw helemaal ijsvrij en loopt een mijl of 4 verder dood op een smal stukje land. Het vormt de scheiding tussen dit fjord en het grote water aan de oostkant van Danmark Ø. We ankeren weer op een berghelling in 15m diep water. Op zijn lange wandeling naar één van de omringende bergtoppen restaureert Edmond een steenmannetje aldaar. Zegmaar Steenman, het was best een groot bouwsel volgens Edmond.

Het motortje van de bijboot ondergaat een nauwkeurige inspectie. We verdenken de

ontsteking gezien we geen vonk in de alweer schoongepoetste bougie kunnen ontdekken. Systematisch onderzoek, dat is er nodig. Dan komt Joost met een user manual. Na de gebruikelijke waarschuwingen etc. etc. zie ik op één van de bladzijden algauw iets wat ik nog niet heb herkend.

Een benzine kraantje. Joost is binnen. Edmond zeg ik nog niets. Ik draai het kraantje open, trek eens aan het koord en het ding begint te pruttelen. Gauw weer uit want het hangt in de mik aan boord en niet in het water. Ik wijs Edmond op het kraantje, de schaamte wint het van de euforie. Het technisch ingewikkeld sleutel verhaal dat we Joost ophangen wordt meteen doorgeprikt.

“Ja benzine kraantje. Natuurlijk zit er een benzine kraantje op! Die zet ik altijd uit” zegt Joost alsof we een stel sukkels zijn. Is ook zo. Alleen moet Joost nu nog even leren hoe hij die Japanner niet steeds moet laten verzuipen bij het starten ….

De ijsbergen die aan het begin van dit kleine fjord zijn vastgelopen liggen er nog steeds. We leggen Norna stil en Edmond en ik gaan het bijbootje in. We dirigeren Joost aan boord van Norna welke richting hij op moet varen en zoeken zelf een filmisch mooie locatie op. Vlak bij een ijsberg. We schatten de hoogte 2,5x de hoogte van Norna’s mast in, dus zo’n 60 meter hoog of zo. Reusachtig en Joost laat Norna daar gracieus langsheen varen. We communiceren via de portofoon. Nog een shotje zus, nog een shotje zo, ja doe die maar, nog eens achter die ijspilaar langs.

Cut! Het is mooi geweest.

Het volgende doel is een ankerplek ruim 40 mijl verderop aan de Westzijde van het Fønfjord, Ankervig, daar waar het fjord in Noordelijke richting afbuigt en overgaat in het Rødefjord. In die bocht, aan de voet van het Hjörnedal, komt ook een riviertje uit. Het beetje stroming die dat veroorzaakt zorgt er mede voor dat het ijs afbuigt de Fønfjord in. Wij varen dat dus tegemoet en dat is goed te zien aan de toename van het ijs. Overigens is het nog steeds geen probleem voor ons. Er is ruimte genoeg om het ijs te missen.

Het wordt een prachtige tocht, tegen een beetje wind in, dus geheel op de motor. Aan weerszijden van het imposante rechte fjord rijzen enorme wanden van graniet en basalt stijl omhoog. We schatten zeker een meter of 1000. Tussendoor verticale gleuven, dalen en paden van voormalige gletsjers die zich al lang geleden hebben terug getrokken vanaf het water. Op de top overhangende gletsjers die de rand van de ijskap begrenzen.

Het glooiende landschap in de buitenbocht van het Fønfjord naar het Rødefjord doet vermoeden dat het ondiep is bij de kust. Maar het tegendeel is het geval. Het blijft diep en vlak. Onder de kust ankeren we weer in 15 meter diep zanderig of leemachtig water. Op de wal zijn een aantal hutjes gebouwd. De meesten van plaatselijke Inuits jagers, en twee gebouwtjes ten behoeve van de wetenschappers die onderzoek doen naar de Narwhales.

Op een paar Muskusossen na is er niemand. Het is verlaten. Op 28*15’ is dit de meest Westelijke positie tot nu toe in ons Scoresbysund avontuur. Veel verder Westelijk zal het niet worden.

De ijsschotsen blijven allemaal gedecideerd op een afstandje van een meter of 300 van de oever. De ijsbergen nog wat verder.

Vandaag, Woensdag 7 augustus, we liggen nog steeds voor anker in Ankervig, in de buitenbocht in het Westen van de Fønfjord, blijf ik aan boord. Edmond en Joost gaan aan wal, ieder voor een eigen tochtje, Edmond wat hogerop dan Joost. Ik gebruik de tijd om dit stukje te schrijven. Af en toe met de verrekijker nog eens de omgeving afspeuren. Zie ik daar nu blote mannen billen? Inderdaad, het is Joost die in het bergbeekje staat te poedelen.

In de verte hoog op de bergen van het vaste land zien we de Groenlandse ijskap. Magnificent !

Ternivigene en Bjørne Øer

We zijn geankerd in Ternivigene, een rustig ankerbaaitje, op een steenworp afstand van de immens grote gletsjer die het begin van de Harefjord vormt.

Voor het vervolg van ons rondje Milne Land hebben we de ankerplek Ankervig verlaten en draaien nu het lastigste traject in. Lastig in de zin van veel ijs. Hier komen een aantal gletsjers samen hetgeen zich vertaalt in honderden reusachtige ijsbergen en kleinere broertjes en zusjes. Vanaf zeeniveau lijkt er geen doorkomen aan. Maar dichterbij valt het elke keer weer mee.

In het drukste stuk moeten we flink sturen om de ijsschotsen te vermijden. Ik laat de Drone even uit maar heb kennelijk te weinig focus. Ik weet niet meer waar het ding is, kan geen boot vinden en weet niet of het naar mij toekomt en juist verder weg vliegt. Een moment van miscommunicatie, zowel met de afstandbediening cq. app met de drone, waar ik nog meer van schrik, als binnen mijn hersenpan waar, normaal gesproken, best een goed richtingsgevoel latent aanwezig is.

Nu even niet. Gelukkig ziet Edmond het ding in de verte vliegen en kom ik weer een beetje terug in de focus. Alhoewel de mooie videobeelden nu even geen prioriteit hebben.

Van Aliexpress heb ik een plastic steeltje gekocht en onder aan de Drone bevestigt, waarmee Edmond hem uit de lucht kan plukken.

Norna meandert rustig tussendoor de vele ijsschotsen. De kleintjes gaan we niet meer voor opzij. De grotere, die we eigenlijk niet willen raken, geven soms een zetje terug. De ene ijsberg is rustig en produceert alleen wat zuigende geluiden samen met kleine golfjes. De andere is luidruchtig met een continue gekraak en geknisper. Alsof je schaatst over nog te dun ijs, de nieuwe scheuren achter je gelaten. Sommigen in de verte maken het heel bont. Alsof er onweer losbarst, gerommel en geknal van grote losbrekende stukken ijs.

Helaas schijnt er geen zon en is de hemel grijs bewolkt. Je ziet het terug op de foto’s, weinig sprankelend met grijze kleuren. In tegenstelling tot de werkelijkheid, die maar moeilijk te fotograferen is.

We zijn het 40 mijl lange Rødefjord gevolgd, meanderend tussen honderden ijsbergen en duizenden ijsschotsen door. Aan stuurboord verrijzen immens grote granietachtige bergen stijl uit het water omhoog. Aan bakboord, althans wat verderop in het fjord, ruwe stijl omhoog lopende bergen van een roodachtige steensoort. Het doet mij wel denken aan de vroegere westerns met die ruige rode rotspartijen. Aan bakboord komen ze meer uit die ijskoude expeditie films uit het hoge noorden.

Best een contrast.

Door het vele ijs is deze route vaak nog afgesloten ter hoogte van de monding van het Vestfjord, één van de hoofdleveranciers van de vele ijsbergen. Een rondje Milne Land wordt daardoor vaak tot ver in het seizoen belemmerd, of zelfs helemaal onmogelijk gemaakt. Nu niet. Het is voor ons voldoende open. We hebben zelfs de indruk dat wij de eerste boot van het jaar zijn die dit rondje maakt.

Onze bestemming vandaag is een ankerplek vlak naast de gletsjer in de Harefjord. De ankerbaai is wederom diep en loopt stijl op naar de oever. We ankeren op een diepte van 20 meter maar drijven op een diepte van 10 meter. Verder naar de oever wordt het snel ondiep. Om Nora Biron op haar plek te houden hebben we tevens twee lijnen naar de wal gespannen.

We blijven hier nog een dagje om de omgeving wat te verkennen. Op de oever grazen een paar Muskusossen met een kalfje. Edmond is de berg aan het verkennen en Joost en ik zitten in de salon als we voelen dat Norna even de grond aantikt. Het is harder gaan waaien en we zijn daardoor verder naar de wal gedreven, daar waar we eerder zagen dat het snel ondiep wordt. We besluiten de twee landlijnen te laten slippen nadat ik het begin van de lijnen eerst heb los geknoopt van de trommels waarop ze zijn opgerold. De spanning in de lijn aan bakboord achter is te groot om het van de kikker los te halen. Ondanks de vele achtjes om de kikker heen, blijft de gladde lijn slippen. De motor moet bij om de spanning eraf te halen en dat lukt. Het zijn drijvende dyneema lijnen, kleur rood. Nu het achterschip weer vrij is willen we het anker ophalen.

Het bijbootje ligt vastgebonden langszij Norna aan haar bakboord zijde. Ter hoogte van waar de zeerailing tussen twee scepters met een pelicaanhaak vast zit. Dat is makkelijk los te halen en gebruiken we als favorite op- en afstapplek naar het bootje. Daarom ligt het daar, maar dit keer aan een iets te lange lijn. Ook de uitlaat van Norna zit aan bakboord. Het spuwt water in een mooi fonteintje omhoog. Een lage steiger wordt daardoor in no-time zeiknat. Nu geen steiger maar ons bijbootje dat zich er precies onder heeft gemanoeuvreerd. Nu is het bootje al tot praktisch de rand gevuld. We ontdekken het net op tijd, vlak voor het arme ding ten onder gaat. Joost trekt aan de voorlijn van het bootje om de spanning eraf te halen en ik maak de knoop los waar het mee vast zit aan een scepter. Vervolgens trek ik het, nu heel zware bootje, een eind naar voren. Het drijft nog steeds en gaat goed zo. Nu met gezwinde spoed het anker omhoog halen.

Een eindje verder, meer naar buiten en naar het midden van het baaitje, laten we het anker weer vallen in 20m diep water en steken extra ketting. Edmond aan de wal is dichtbij de los gelaten bakboord achterlijn en haalt die binnen. Ik haal Edmond met het bootje op en we varen naar het overkant van de baai om de andere achterlijn op te pikken. Maar die is weg, losgeraakt van de sling waarmee het om een rots was gebonden.

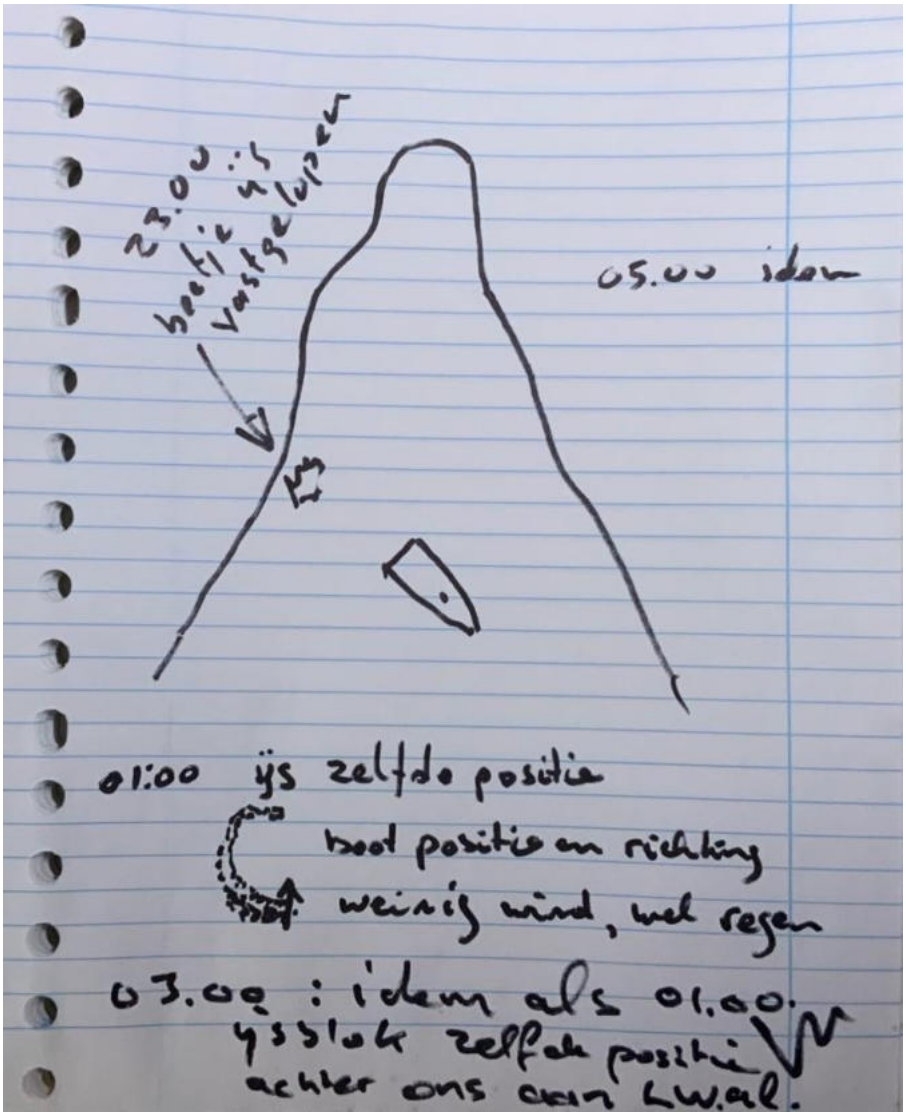
Oeps, het is glad spul, dat dyneema, dat blijkt maar weer.

Met het bootje zoeken we de hele oever af tot in het midden van de baai maar vinden

geen lijn meer. Edmond stapt wederom aan wal (makkelijk gezegd, alleen maar rotsen en een flinke swell aan lager wal) om van bovenaf te zien of hij de rode drijvende lijn kan zien.

Dan roept Joost vanaf Norna. Hij ziet de lijn drijven, op nog geen 100m afstand van Norna. Ik pik Edmond weer op (makkelijk gezegd etc. etc.) en vinden de lijn drijvend op de plek die Joost aanwijst.

De ijsbergen buiten liggen nog keurig op een rijtje en zijn gestrand tegen de ondiepte waarvan het baaitje nu in lij ervan ligt. Stukken afgebroken ijsschots drijven nu ook onze kant op. De grootste inmiddels gestrand op enige afstand van de wal aan stuurboord van Norna. Het is niet ideaal en besluiten ieder om de wekker te zetten. Ik ga om 23.00 als laatste naar mijn kooi nadat ik eerst een situatieschetsje heb gemaakt van de baai, de positie van Norna en het ijs.



Voor Joost gaat de wekker om 01.00 uur, voor Edmond om 03.00 uur en voor mij weer om 05.00 uur. Gelukkig verandert er aan mijn situatieschets niet veel, behalve dan dat de ijsklomp gedurende de nacht flink in omvang is afgenomen.

Zaterdag 10 augustus.

Het regent en het belooft een grauwe dag te worden. Er zijn hier twee geschikte anker baaitjes. Wij bezetten de ene, in het andere baaitje blijkt vannacht de Perola del Mar geankerd te zijn, een 2 master zeilboot. Het eerste bootje dat we in deze contreien tegen komen.

Op de AIS zien we het cruiseschip Seabourn Venture het Rødefjord in varen in de richting waar wij juist vandaan zijn gekomen. Ze zijn gestopt, laten wat ribs uit en gaan later weer terug. Zou het ijs voor hun, verderop richting Vestfjord te dicht zijn? Ik kan mij er iets bij voorstellen. Daar waar wij gemakkelijk om die joekels van ijsbergen en ijsschotsen heen kunnen varen, is dat voor zo’n schip lastiger. Denk ik. E.e.a. afhankelijk van het percentage open water, dat nou niet heel veel was daar.

Als wij door het Øfjord richting onze volgende ankerbaai op Bjørne Øer varen, blijft het cruiseschip op zo’n 13 mijl achter ons en ook onze kant op varen. Het is jammer dat het zo

grauw en heiig is. De stijle rotswanden, aan weerszijden van Norna, bereiken een hoogte van wel 2000 meter. Onwaarschijnlijk imposant, vol met diepe spleten, inhammen en ravijnen. Ze worden gevuld door tientallen gletsjers waarvan velen ook de waterkant bereiken en eindigen in zo’n spectaculaire steile gletsjerwand.

De bovenzijde van het gebergte blijft bedekt door de bewolking. Maar ook halverwege, drijft zo’n wolkenbank die binnen de spleten, inhammen en ravijnen de mooiste figuren maakt.

Naarmate we verder in het Øfjord komen neemt de ijsconcentratie af. Om 19.00 bereiken we Bjørne Øer en hebben we Milne Land, althans langs de lastigste zijde, gerond.

Bjørne Øer, ofwel Bereneiland

We ankeren, na deze toch nog best koude en natte dag, in Bjørne Øer, een groep van eilanden aan de NO-zijde van Milne Land, in het baaitje Jyttes Havn, mooi beschut binnen het meest ZW gelegen eiland.

Zondag 11 augustus.

Het is eindelijk weer een een mooie dag, zonovergoten, blauwe hemel. We staan bijtijds op met de bedoeling een fikse wandeling cq. beklimming (voor mij dan) te gaan maken.

Ik heb fantastische poollaarzen, gekocht in een outdoor shop in de buurt van Brugge, Muck Booths, van het dikste neopreen dat er te krijgen was. Ik heb een hekel aan koude voeten. Met Vibram zool/profiel. Mij zegt het niets, maar volgens de kenners “top of the bill”. Moet je hebben. In ieder geval kan ik er goed op lopen, op zowel ijs, mos, begroeiing, rotsen en losse stenen. Perfect en lekker warm.

Enig nadeel is dat mijn onderbeen vanaf de knie daardoor geheel stijf is geworden. Dit door de hoge stugge laars. Geen beweging in, evenmin in de enkels. Dat is soms lastig als om een of andere reden het been niet hoog genoeg kan worden opgetrokken om de voet ergens langs te krijgen. Het kuipje van de bijboot is bijvoorbeeld zo’n krappe hindernis, waar maar al te makkelijk de gelaarsde voet ergens achter kan blijven haken. Als dan het bewegende bootje ook nog meewerkt aan het pootje haken is een nat pak het gevolg. Wat heet, kopje onder bij de oever (strandje is teveel gezegd) in Hekla Havn. De schade bleef gelukkig beperk tot een nat pak. Apparatuur is nauwelijks nat geweest en kon snel afgedroogd worden.

Sindsdien ben ik extra waakzaam bij het in- of uitstappen op een zgn. strandje of wat daar voor door moet gaan.

We hebben ons brandbare afval gescheiden gehouden van het niet brandbare afval. We hebben het nu meegenomen om te verbranden. Een mooie gelegenheid om het allernieuwste wapen van Joost, in de verdediging voor de ijsbeer, een molotovcocktail, uit te proberen. Het werkt, een mooie plof en goed voor een beginnend vuurtje voor de afval verbranding.

De ijsbeer verderop achter die rots lacht zich rot. Hij maant ons nog wel om de verbrandingsresten aan boord terug te nemen. Uiteraard doen we dat.

Egmond neemt mij op sleeptouw, de berg op, met twee stokken, die helpen mij erg. Ik leer er weer veel van maar maak mij ook zorgen over de afdaling. Gezien hoe stijl we af en toe omhoog moeten klimmen cq. wandelen (voor Edmond). Terug maken we daarom een flinke omweg, af en toe zoekend naar een voor mij beloopbaar traject …..

Mooie ervaring weer.

Na onze bergwandeling komen we terug op de boot zo rond 14.00 en zien zowaar drie AIS targets, allemaal aan de buitenzijde van Milne Land. Het cruiseschip Exploris One van 108m, een 16m plezierjacht (227751210) en nog een (270833000)

De Exploris One komt langs aan de andere kant van het eiland. Joost is al een tijdje met het kleine bootje op pad en uit zicht geraakt. De Explorer One heeft twee ribs voor zich uit varen en gaat aan de kop van “onze baai” voor anker. Ik verbeeld mij dat ik Joost in het witten bootje zie, bij de klep die in het vrijboord van de Explorer One open staat. Edmond en ik filosoferen een beetje wat hij daar aan het doen is. Sigaretten bedelen, een douche aangeboden krijgen of met verse spullen terug komen.

Helaas, Joost komt in zicht langs een andere oever van de baai en is helemaal niet bij dat schip geweest. Daar worden inmiddels passagiers met ribs verplaatst, geen idee waar naar toe, maar ze komen iig ook weer terug. Ook zie ik hoe wat drijvend spul als kano’s e.d. weer aanboord van het schip worden getakeld.

Maandag 13 augustus

Het is alweer een zonovergoten dag, alhoewel in de middag er wat sluierbewolking aan komt drijven.

We besluiten de eilandengroep Bjørne Øer wat nader te verkennen. Op de summiere kaartgegevens zijn wel wat baaitjes te herkennen en we besluiten wat binnendoor te gaan scharrelen. In een wat nauwere doorgang steken, ruwweg in het midden daarvan, wat

rotsen boven water uit. Rechts daarvan ligt een ijsschots die daar kennelijk aan de grond is gelopen. Links van de rotsen zien we sterke stroomravelingen. Er ligt kennelijk een drempel die links van de rotsen er ondieper uitziet dan rechts van die rotsen.

Edmond en ik gaan er met de bijboot op uit om de diepten te gaan peilen, met een echt peillood aan een touwtje, en wel tussen de rotsen en de vastgelopen ijsschots, want daar ziet het er naar ons idee het diepste uit. Met het peillood meten we een diepte van een meter of 6. Ik ben er niet gerust op om hier met Norna doorheen te varen. Zonder stroom prima, maar hier loopt nu een meelopende stroom van zeker 2kn. Als de kiel dan wat raakt zet de stroom de boot er verder op. Edmond stelt voor om vanaf de 6m lijn ons met de stroom te laten meevoeren en het peillood rechtstandig naar beneden mee te laten lopen, algauw op een draadlengte van een meter of 10. De bodem wordt niet meer gevoelt en ik ben gerust gesteld.

Via de portofoon geven we Joost een seintje dat hij kan komen opvaren, het vastgelopen ijsschotsje dicht aan stuurboord houdend. Het echolood van Joost geeft 5m als minste diepte aan. Daarna wordt het al gauw weer dieper, 60m en meer.

Wij maken van de gelegenheid gebruik om een filmpje van Norna in het voorbijgaan te maken.

Dan even een kabaal en een beetje schrik. Het ijsschotsje heeft besloten te vermageren en er breekt een flink stuk vanaf. Daarmee is het evenwicht verstoord en draait de schots verder op z’n kant. Wij zijn er met het bootje vlakbij en maken dat we wegkomen.

Het valt wel mee, het was ook maar een klein schotsje van een paar ton of zo. Edmond heeft het, deels, kunnen filmen.

Na deze doorgang komen we op een groter stuk water, vrijwel geheel omringd door eilanden, met een paar doorgangen naar buiten toe. Voor de grote ijsbergen die hier binnen hebben kunnen komen lijkt het een kerkhof. Zoals we al vaker hebben gezien. Keurig op een rijtje zijn ze vastgelopen tegen het ondiepere deel van dit stukje water.

Het zijn weer imposante ijsbergen en gezien we toch nog in het bootje zitten, dirigeren we Joost aan boord van Norna langs en tussen de ijsbergen door. Hetgeen, uiteraard, op film wordt gezet. Wel houd ik de positie en waterlijn van de ijsbergen nauwlettend in de gaten. Zo dicht tegen het ijs aan is risicovol en ben gespannen om bij de minste of geringste beweging vol gas weg te kunnen sjezen.

We laten in het baaitje, achter de gestrande ijsbergen, het anker zakken op zo’n 20m diepte.Overigens is het in dit deel van de Scoresbysund beduidend drukker met boten. We zien (op de AIS) alweer een ander cruiseschip en horen we een Pools jacht over de marifoon.

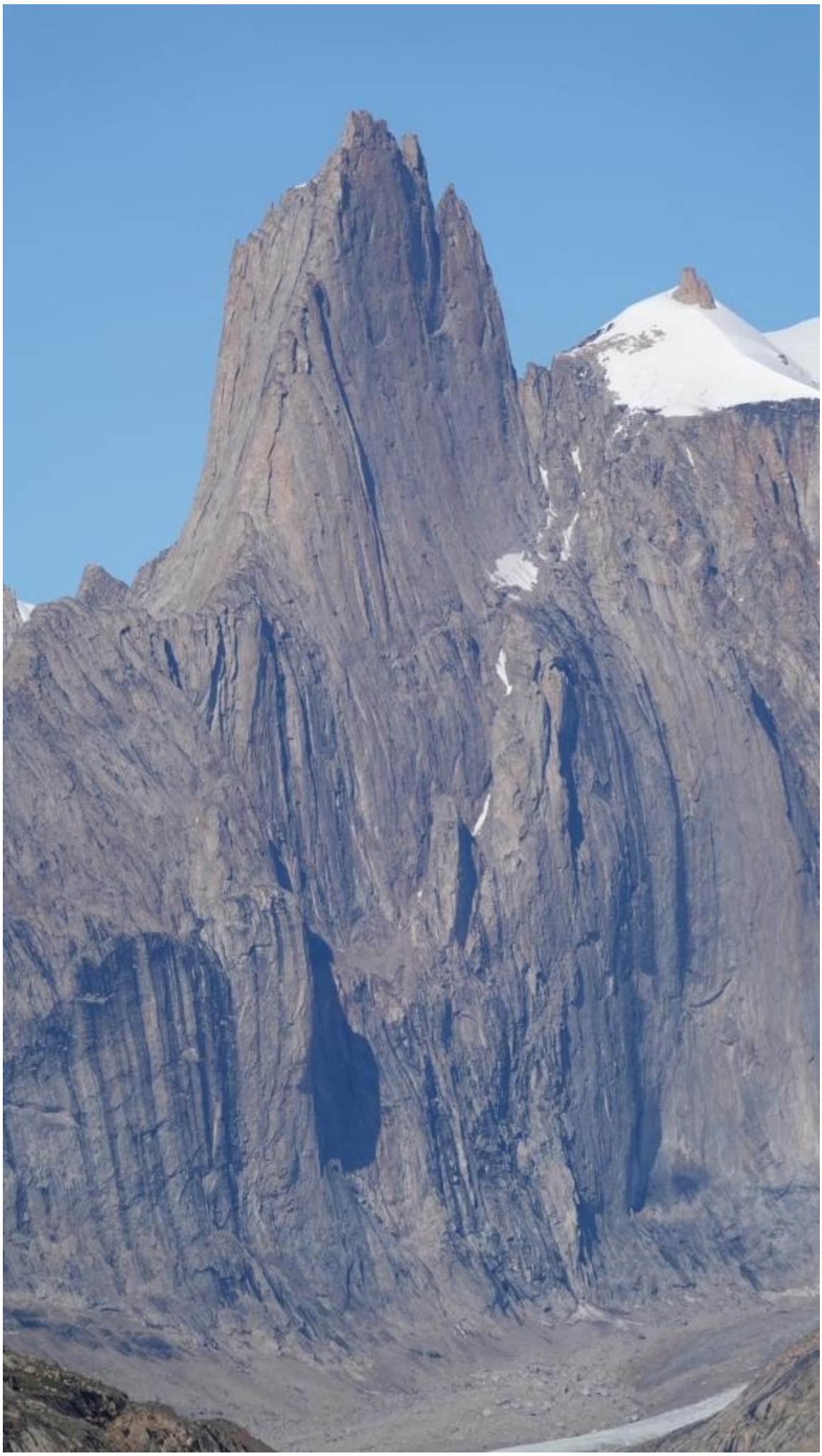
Joost en Edmond gaan aan wal. Ik blijf aan boord om jullie deelgenoot te maken van onze avonturen middels deze post. Edmond maakt zoals gebruikelijk een lange wandeling en komt terug met de mooiste foto’s. Joost bouwt een puntig steenmannetje ter herinnering aan de aanwezigheid van Norna in deze baai, als veilig baken voor toekomstige ankeraars hier, en stookt wederom een fikkie, met rooksignalen dit keer.

Het steenmannetje wordt door Edmond goedgekeurd.

Een meter of 200 voor ons ligt een reusachtige ijsberg, zo bekeken lijkt het van achteren op het opera gebouw van Sydney. Zoals overigens vele andere ijssculpturen daar ook op lijken. De uitwaaierende schuin omhoog lopende velden lijken een gevolg van de vele standen die deze ijsberg in haar leven, van maanden of jaren, al heeft meegemaakt.

Onder het genot van een drankje, wat snacks, een nog steeds stralende zon, met uitzicht op het witte operagebouw en minstens zo interessante soortgenoten in de directe nabijheid, omringd door een berglandschap die met haar scherpe punten op Spitsbergen doet lijken, met de zo zoet gevooisde klanken van Nora Jones op de achtergrond, zeggen we tegen elkaar dat het weer een mooie dag is geweest.

Bjørne Øer archipel.



Grundtvigskirken

Et 1.977 m højt fjeldmassiv i Renland på nordvestsiden af Øfjord, domineret af en ikonisk granitfjeldtop, Grundtvigskirken [Tuvagattaq], der (set fra øst) har en bemærkelsesværdig lighed med Grundtvigskirkens tårn i København.

A mountain massif 1,977 m high in Renland, on the northwest side of Øfjord, dominated by an iconic granite mountain tower, Grundtvigskirken [Tuvagattaq], which (as seen from the east) bears a remarkable resemblance to the tower of Grundtvigskirken (the Grundtvig Church) in Copenhagen.

Fyldet Grundtvigskirken i Øfjord har (set fra øst) en slående lighed med Grundtvigskirkens tårn i København – deraf navnet. Foto t.v.: Kasper Monty. Foto t.h.: Christian Harboe-Hansen.

The mountain of Grundtvigskirken in Øfjord bears (as seen from the east) a striking resemblance to the tower of the Grundtvig Church in Copenhagen – hence the name. Photo left: Kasper Monty. Photo right: Christian Harboe-Hansen.

110

Sydkap

Nog steeds binnen de Bjørne Øer archipel hebben we weer een rustig baaitje gevonden waar we het anker voor de nacht hebben laten vallen. Het baaitje is (was) ook geheel ijsvrij. In één van de twee toegangen naar dit baaitje is een flinke ijsberg aan de grond gelopen.

Met een flinke klap, als bij onweer, van donder en bliksem, maar dan zonder de bliksem, is een stuk ijs van die ijsberg los gekomen. Het rommelt nog wat na en dan wordt het weer stil. Het gebeuren verraadt zich niet alleen door het gedonder, maar ook door een aanzwellende deining, dat kort daarna ook weer wegebt. Daarna gevolgd door papijs en losse ijsschotsen, groot en klein. De grootste daarvan kunnen ons nog wel lastig vallen, maar we liggen net buiten de stroom en wind. Het meeste gaat achter ons langs. Voor de zekerheid takelen we nog wel het bijbootje aan boord.

Na twee dagen mooi weer is het nu weer wat kouder geworden, met meer wind uit het westen Het animo om te vertrekken moet de volgende ochtend nog wat groeien.

Het volgende baaitje vinden we na een uurtje of twee gescharrel in de doorgangen tussen de eilanden. Stapvoets, want het is hier niet gekarteerd. Ik hou uitkijk op de boeg. Het bijbootje vooruit sturen om de diepten te peilen is nu niet nodig. Het stroomt hier niet of nauwelijks en overal waar we varen is het voldoende diep. Niet meer zo diep als in voorgaande dagen, het blijft variëren zo tussen 15 en 25 meter. Ondiep in vergelijking met de buitenkant van deze eilandengroep, de fjorden waar de diepte vele honderden meters tot wel 1000 meter is.

‘S-Nachts worden we wakker door geschommel van de boot. In dit verder zo rustige baaitje is dat een ongewone beweging. Er is kennelijk van één van de ijsbergen in de verte wat los gekomen. Het moet een groot brok zijn geweest. Van verder wegkomend en flinke golven veroorzakend, want we zijn er wakker door geworden.

Nu de oorzaak is vastgesteld en geconcludeerd dat we er nog netjes bij liggen zoeken we onze kooien weer op, om de rest van de nacht uit te slapen. Nou ja nacht, wel op de klok, buiten is het niet meer dan een schemer nacht. Het wordt nog steeds niet donker hier. De zon gaat wel onder maar komt daarna ook snel weer op.

Woensdag 14 augustus

Daar waar het Nordvestfjord, het Øfjord en Hall Brednig samenkomen steken we over naar Sydkap.

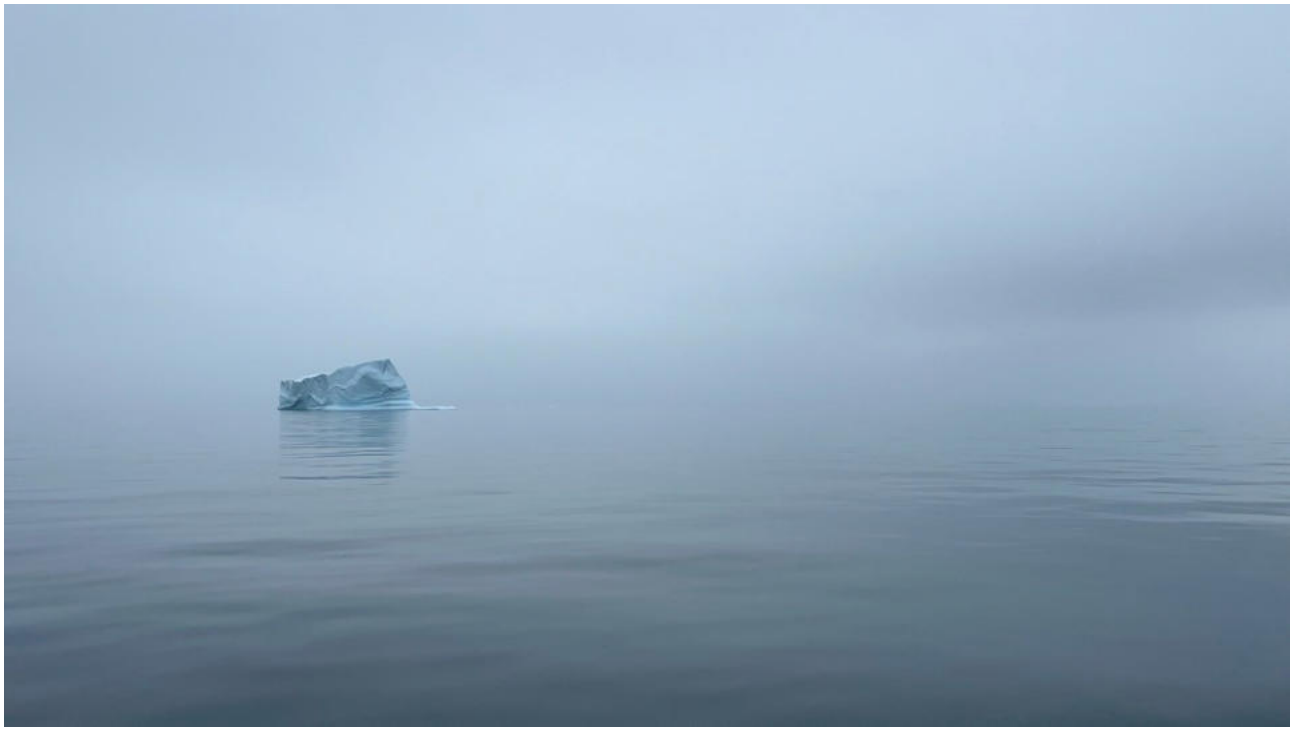
De V-snaar op de motor bleek gisteren wat te piepen. Een teken dat deze wel wat strakker

afgesteld mag worden. Voor dat we vertrekken verdwijnt Joost nog een uurtje in de machinekamer om dit klusje te klaren.

Op de AIS zien we weer een ander schip. Het blijkt de “Fram” te zijn, een expeditieschip van de Noorse rederij “Hurtigruten”. We kwamen dit cruiseschip ook tegen in Spitsbergen, nu alweer twee jaar geleden. Als we voorbij het meest noordelijk gelegen eiland aan bakboord komen, zien we ook de Fram in de verte liggen. Het ligt daar voor anker. Er vaart ook een rib uit, naar dit grootste eiland van de archipel. Een excursie voor geïnteresseerde passagiers vermoed ik. Want hier zijn nog de resten van gebouwde onderkomens te vinden van een honderden jaren oude Inuit beschaving.

Onderweg naar Sydkap komen we reusachtige ijsbergen tergen, de grootste die we tot nu toe gezien hebben. Met enorme afmetingen. De gletsjer stuwt het ijs door het dal naar beneden en dat blijft maar doorgaan. Daar waar het water begint worden de ijsbergen gevormd, als los geraakte brokken ijs.

De drie ijsbergen die we nu tegen komen zijn van een heel ander kaliber, meer stukken gletsjer dan ijsberg. Honderden meters lang met het woeste aanzien van een gletsjerwand. Eenmaal op drift begint het spel van drijven, botsen, smelten, uiteenvallen en balanceren. Waarmee weer nieuwe ijsbergen worden gevormd die per stuk overigens nog steeds imposante afmetingen hebben.



Het is heiig. De grijze lucht lijkt zo af en toe op te lossen in het vlakke maar ook al zo grijze water. De horizon is even weg waardoor het lijkt alsof, daar in de verte, de ijsbergen zweven.

Totdat de wind, met een rimpeling van nieuwe golfjes, die illusie weer laat verdwijnen.

Het motregent, niet continue, wel om zeiknat van te worden.

In 20m. water en pal voor een hutje aan de wal, gaat het anker in de grond. Joost gaat poolshoogte aan de wal nemen. Roeiend, dus veelzeggend over zijn relatie met de buitenboord Japanner.

Donderdag 15 augustus.

Deze ankerplek bij Sydkap is wat minder beschut dan de vorige. De ijsbergen blijven wel op afstand, want voor hen is het hier te ondiep. Door de aflandige wind drijft ook het losse ijs bij ons vandaan. In de loop van de dag verschuiven de ijsbergen wel een beetje, achter ons langs en langszij daar waar ze nog kunnen drijven.

Op de wal van ons baaitje in Sydkap staan twee houten huisjes, die duidelijk wel betere tijden hebben gekend. De ene is geheel vervallen en bevat o.a. nog een roestig diesel aggregaat, een dikke twee cilinder Lister. Het andere huisje is in betere staat en waterdicht. In de “woonkamer” staat een spekkachel, er is een keukentje met gasfornuis en er zijn nog twee slaapkamers. Her en der op de wanden staan namen geschreven van bezoekers of gebruikers die van dit huisje gebruik hebben gemaakt. Jagers, op muskus ossen. In de kastjes staan nog wat verpakte etenswaren en ook ligt er nog wat munitie, van verschillende kalibers.

Inmiddels gaat ons bezoek aan de wal ook steevast gepaard met het maken van een vuurtje, door brandmeester Joost. Op één van de omringende heuvels bouwen Joost en ik een Steenman, de grootste en hoogste tot nu toe.

Op de rotsen bij de oever liggen twee vrij grote glimmende gastanks. Leeg. Ze dissoneren de panoramafoto die ik wil maken. Ik maak ze daarom los van de meters lange touwen waar ze aan vast zitten en ruim ze op onder de fundering van het rode hutje.

Terug op de boot denk ik, na een lekkere kop mostertsoep, nog even te gaan vissen. Daar is het nog nauwelijks van gekomen laat staan al iets gevangen. Het regent weer eens waardoor ik toch maar weer de kajuit op zoek waar Joost net de kachel heeft aangestoken.

Sydkap

Huset ved Sydkap er ganske rummeligt og indeholder en stue med olieovn, to værelser, køkken og to bislag. Fjorden ved huset har en overdådig rigdom af fjeldørred.

The house at Sydkap is quite spacious and contains a living room with an oil stove, two rooms, a kitchen, and two porches. The fiord next to the house has a sumptuous wealth of arctic char.

In het boek over de Scoresbysund dat we aan boord hebben, lees ik nog wat over de plek waar wij ons nu bevinden. Ook staan er foto’s in van het hutje in betere tijden, met gezellige huiselijke taferelen.

Vis blijkt hier gevangen te worden door het uitzetten van een net. Ik realiseer mij dat de twee gastanks daarvoor als anker hebben gefunctioneerd.

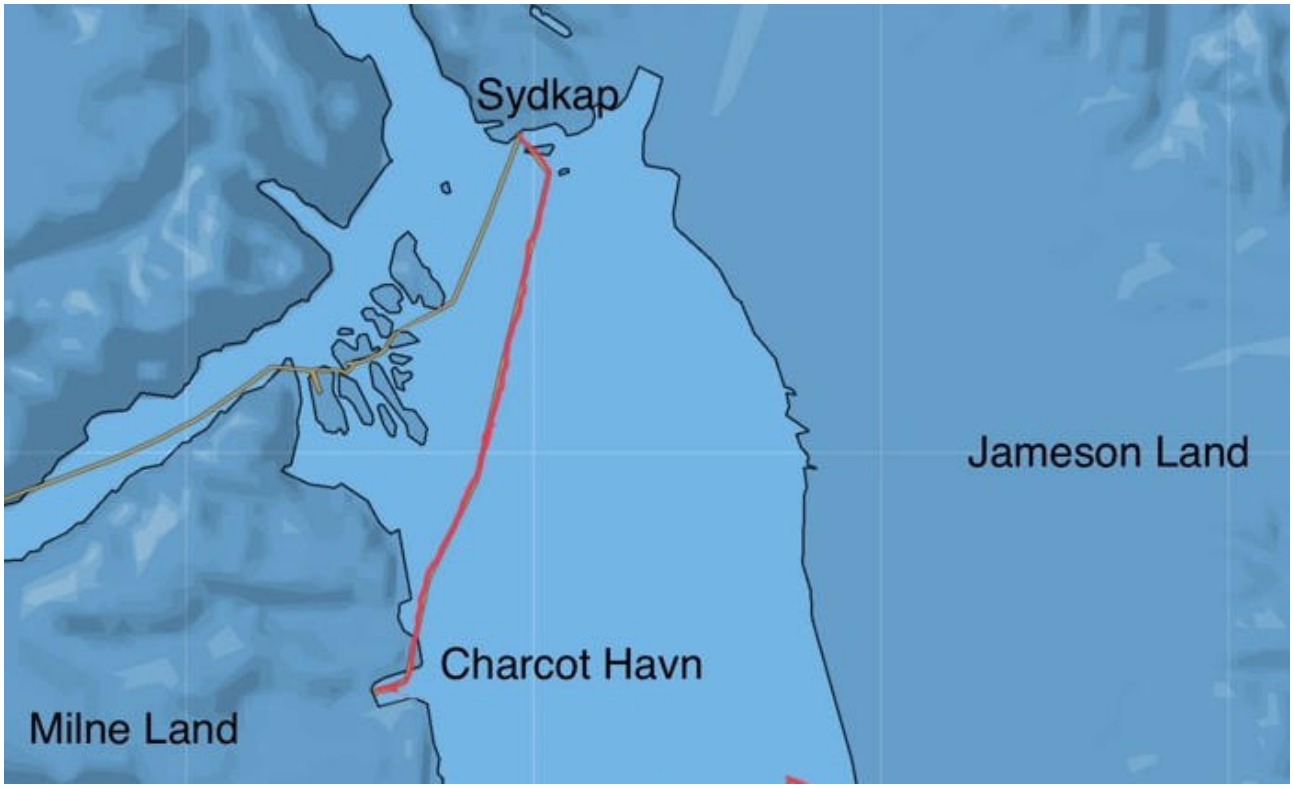
Nou ja, bij een volgende gelegenheid, als hier weer een net uitgezet gaat worden, zijn ze nog makkelijk te vinden. Zo goed heb ik ze nou ook niet weggestopt.

Ondertussen hebben Joost en ik het grootste steenmannetje ever gebouwd.

Terug naar Ittoqqortoormiit

Vrijdag 16 augustus.

In de baai hebben we gezelschap gekregen van Fram, het expeditieschip van het Noorse Hurtigruten. Ze gaan anker op en varen achter ons langs. Ook wij gaan ankerop en doen nog een rondje om het eiland dat midden voor Sydkap ligt. Er voorbij zetten we koers naar Charcot Havn, een inham aan de Oostzijde van Milne Land.



Op de AIS zien we dat Fram dezelfde bestemming heeft. We varen gelijk op.

Eén van de drie enorme grote ijsbergen die we eergisteren zagen, blijkt nu in tweeen gebroken te zijn. De twee ijsbergen laten een breed spoor van “growlers” en kleinere ijsschotsen achter.

Fram gaat er omheen, wij gaan er, stapvoets, dwars doorheen.

Het anker valt in Charcot Havn, een brede inham en baai aan de oostzijde van Milne Land en aan de voet van de Charcot gletsjer. Deze heeft zich al ver terug getrokken van de waterkant en heeft daar een laagvlakte van modder en zand achtergelaten. Er doorheen lopen vele stroompjes naar zee. Als een rivier delta. Het zeewater wordt daardoor bruin gekleurd.

Het regent al de hele dag. Mijn favoriete jack, gekocht bij de CVI in Den Oever, favoriet omdat het zo lekker warm is, blijkt niet zo waterdicht als gedacht. Het gaat nog dagen duren voordat die weer droog is. Toch maar weer het zeiljack gebruiken bij zoveel regen.

Fram kwam later binnen en is achter ons voor anker gegaan. Weer worden er verschillende ribs te water gelaten en varen naar de Zuidelijke oever om daar aan land te gaan. Over de marifoon horen we iemand verslag doen over de “large amounts of goose droppings”, een benaming die wij niet hadden kunnen verzinnen voor de ganzen stront die daar blijkbaar in grote hoeveelheden wordt aangetroffen.

Zaterdag

Joost en Edmond gaan aan land. De omgeving kan mij niet zo bekoren en omdat het weer ook al niet mee zit blijf ik lekker aan boord. Het blijft maar miezeren en alles is even grauw, en koud. Ik ga een boekje lezen, “Zeilen naar Leningrad”, van Roger Foxall, uit de tijd dat het IJzeren gordijn nog bestond. Ik heb het gekregen van één van de zeilvrienden op het Zeilersforum en dat komt nu wel van pas.

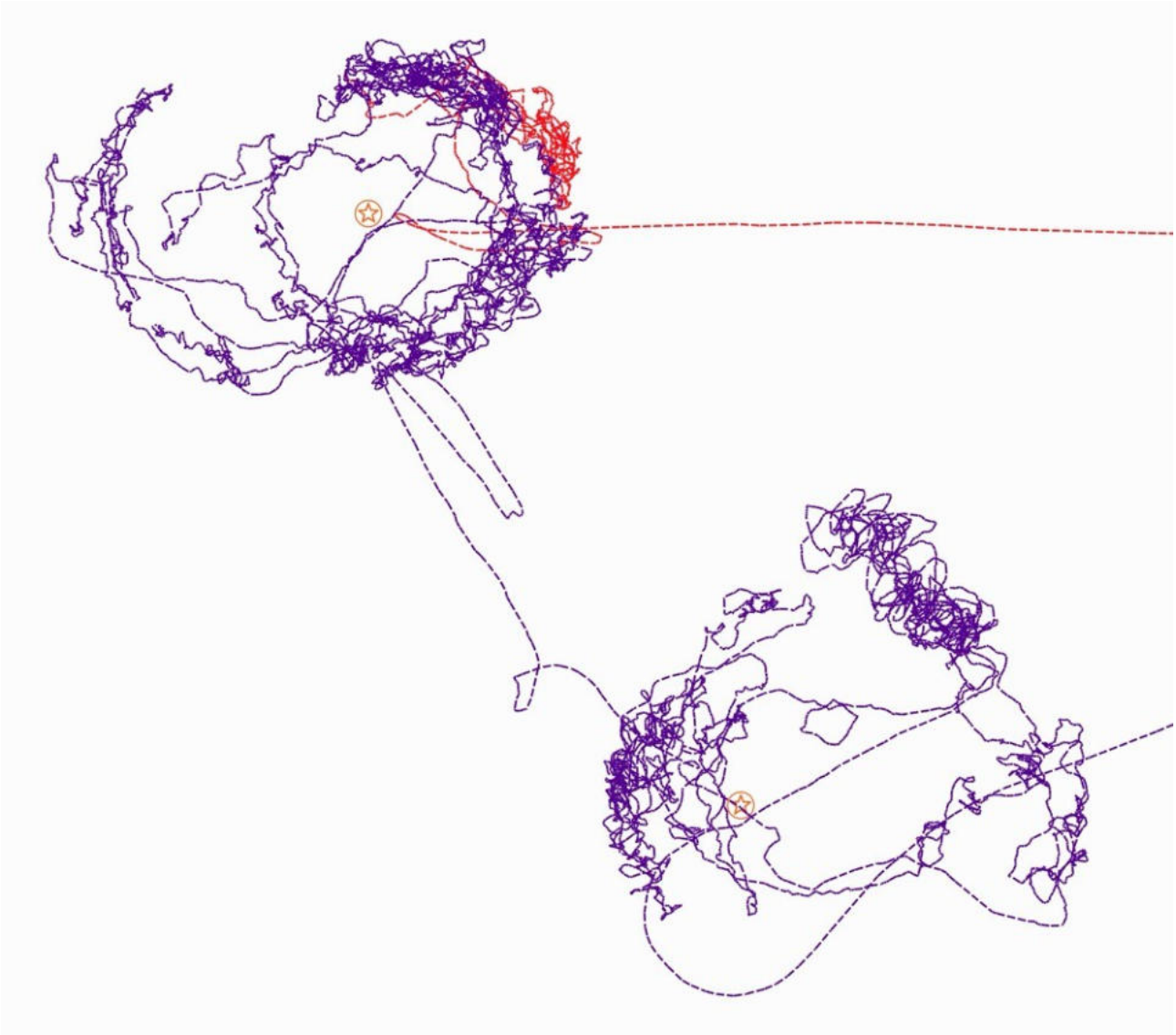
We liggen zoals gewoonlijk buiten bereik van de grote ijsbergen. Kleinere kunnen wel doorkomen, afhankelijk van de windrichting. Daar zit wel variatie in, meestal aflandig maar ook wel aanlandig.

Dat laatste is nu aan de hand en de wind is flink aangetrokken. Tijdens de zaterdagavond film (Inter Stellar) in de bioscoop van Norna, drijft een afgebroken stuk van een van de ijsbergen tegen de boeg en ankerketting aan.

Tijd voor pauze en alle hens aan dek.

Met de twee verlengde pikhaken duwen we Norna eerst los van het ijs. Om te voorkomen dat het stuk ijs over ons anker drijft geven we meer ketting en manoeuvreren zodanig dat de ketting vrij blijft van het ijs. Dan halen we de ketting weer in tot de boeg weer vlak bij de ijsklomp is. Het laatste stukje varen we het anker los, daar is nog net genoeg ruimte voor, en halen het op.

Het had ook niet langer mogen duren ...

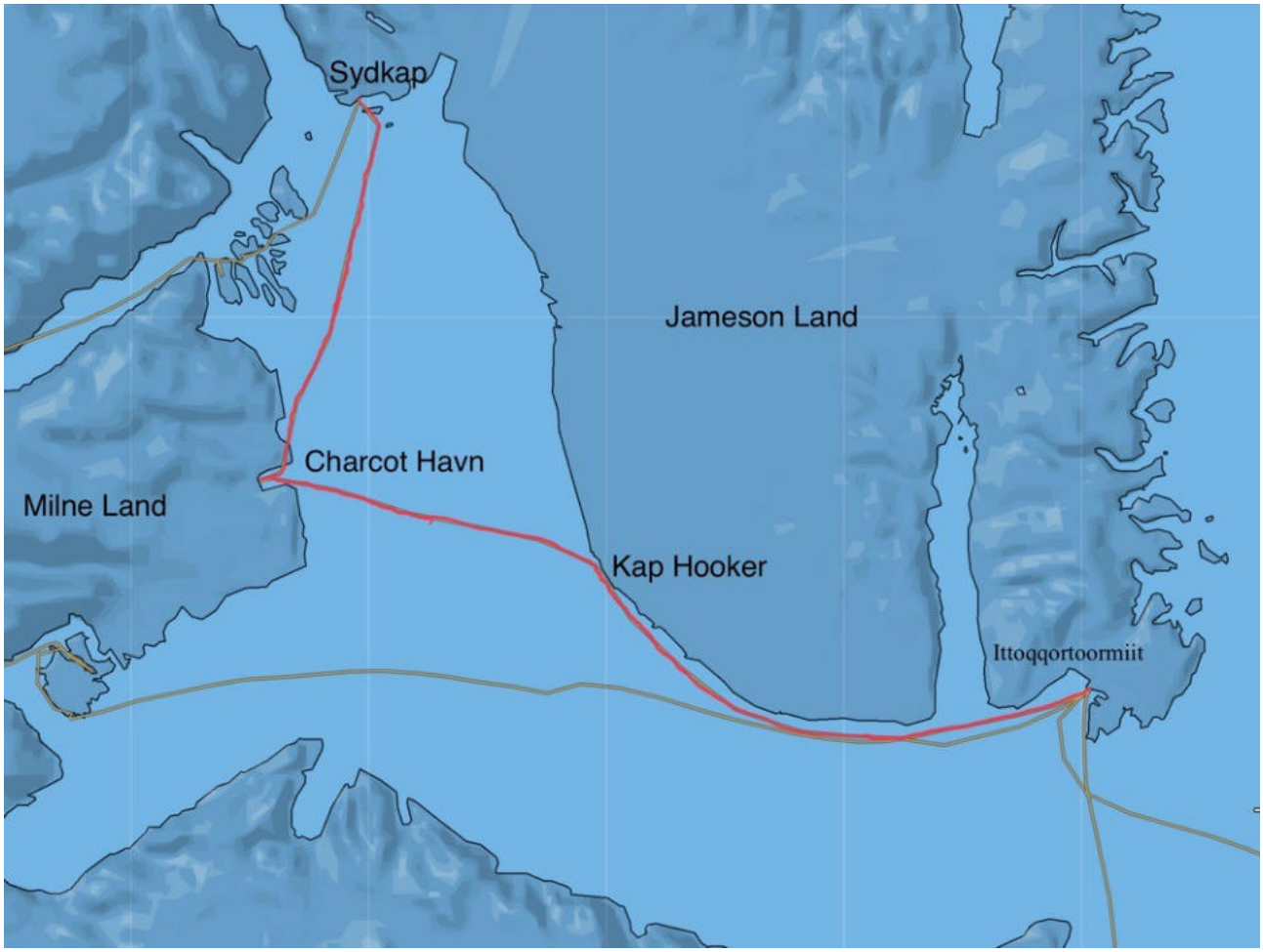


De plaatjes van de ankerwacht zijn verslavend en hebben soms een hypnotiserende werking op de schipper.

100m verderop gaat het anker weer de grond in en kijken we de film uit. Gedurende de nacht houden we ankerwacht, hetgeen wil zeggen om de 2 uur, omdebeurt, positie en ijs controleren. Het blijft rustig en geen manoeuvres meer gedurende de rest van de nacht. Overigens worden de nachten elke dag zichtbaar donkerder.

Zondag 18 aug anker op

Doel voor vandaag zijn een paar potentiële ankerbaaitjes aan de Westkust van Jameson Land. Daarvoor steken we het brede water van Hall Bredning over, afstand zo’n 30 mijl. We varen weer door een armada van ijsbergen heen die weer de meest fantastische vormen en afmetingen laten zien. Gaandeweg varend in zuidoostelijke richting neemt de dichtheid af. Wat we nog zien zijn enkele tientallen, i.p.v. de honderden in meer Noordwestelijke richting.



Voorbij de 200m. dieptelijn en in het zicht van de kust, neemt de diepte ineens sterk af. Was het lange tijd 30-50m. diep, nu gaat het richting 10 en minder. We zijn nog zeker een meter of 500 uit de kust verwijderd en halen de snelheid er uit. Ik loop naar het voordek om te zien of de bodem al in zicht komt. Te laat, we lopen vast, gelukkig wel in modder. Met volle kracht achteruit en nog enkele hobbels later weten we ons te bevrijden en komen zo weer in dieper water. Norna heeft een lange doorlopende kiel, met veel draagvlak. Daar wil je niet vast mee zitten. Maar goed dat de snelheid er tijdig uit was.

Ons plan om ter hoogte van Kap Hooker een ankerbaai te vinden valt dus in duigen. De baaitjes zijn er wel maar volkomen ongeschikt. Al honderden meters voor de kust is het voor ons te ondiep. Verdere gelegenheden om te overnachten zijn er niet, de eerste pas kort bij Itto. Daarom gaan we maar door naar Ittoqqortoormiit, nog eens een mijl of 45 verder. We blijven op afstand van de kust en houden over het algemeen rond 100 meter onder de kiel. De scheiding tussen diep en ondieper, zeg een meter of 50 diep, is goed te zien aan in de positie van de gestrande ijsbergen.

Afgezien van de ijsbergen, het lijkt het Markermeer wel, saai Zuidwaarts varend langs de Oostvaardersdijk. Niet dat de kust van Jameson Land een dijk heeft. Maar wel een rechte oever met stijl omhoog lopend land cq. rots. Daarachter is het vlak. Het donkere profiel van de kust aan bakboord loopt in een kaarsrechte en oneindige lijn door tot in de horizon. In deze grote binnenbocht van het Scoresbysund blijkt een sterke tegenstroom van 2 tot 3 knoop te staan. Ik vraag mij af hoe dan die ijsbergen verderop toch nog kans zien om naar de zee te drijven.

In de vroege ochtend van Maandag 19 augustus, zo rond 01.00 uur, kunnen we dan eindelijk het anker laten vallen bij Ittoqqortoormiit. Ittoqqortoormiit bij nacht, met haar gele verlichting bij de paden, de hele entourage, de kou, roept bij mij een Kerstgevoel op. Maar ijs is er niet meer, m.u.v. een paar grote ijsbergen die verderop zijn vastgelopen cq. nog naar zee drijven.

Het wordt toch nog bijna 03.00 uur alvorens ik mijn kooi op zoek. Zo'n behouden aankomst moeten we nou eenmaal even laten beklijven bij een goed glas en gesprek.

Alhoewel Norna een zitbad aan boord heeft, is die bezet met voorraden. Douchen of badderen aan boord is er dus niet bij. Met een flinke voorraad baby billen doekjes is de hygiëne wel enigszins op peil te houden. Mijn laatste douche was 3 weken geleden in IJsland. Nodig is het wel en hier aan de wal kunnen we douchen in een soort van openbaar verenigingsgebouw, met douches, toilets, wasmachines en een ontmoetingsruimte. Niet iedereen heeft hier blijkbaar die voorzieningen in huis.

De toch door de Scoresbysund is vooral op de motor gedaan, af en toe ondersteund door een zeil als daarvoor voldoende wind uit de goede richting kwam. De diesel moet dus weer aangevuld worden en daarvoor is een tankwagen besteld. We gaan ankerop om dichter bij de tankwagen opnieuw te ankeren, met de boeg naar buiten en een lijn achterop naar de kade.

Alvorens weer naar de bewoonde wereld te zeilen willen we nog eens een bezoek aan Jan Mayen brengen, een klein eilandje midden in de Poolzee en wat voor mij een hoogtepunt was bij ons vorige bezoek gedurende het Arctisch rondje wat we maakten.

Een haven is er niet en Jan Mayen is zo afgelegen dat we daarom wel een periode van enigszins stabiel weer nodig hebben. Dat wordt lastig.

De nieuwe weergrib ziet er niet gunstig uit voor Jan Mayen. Het is een komen en gaan van depressies met stormwind, de één na de ander. Helaas moeten we daarom besluiten om Jan Mayen te laten varen. In plaats daarvan is het plan om de Noordkust van IJsland wat beter te verkennen. Twee jaar geleden hebben we dat overgeslagen en zijn toen van Siglufjörður rechtstreeks doorgevaren naar de Faroes.

Vanmiddag gaat het anker op zodat we de harde wind van de volgende depressie voor blijven en tijdig het Noorden van IJsland bereiken. Waarschijnlijk weer Siglufjörður.

Siglufjörður

We zijn in een regen- en stormachtig Siglufjörður aangekomen na een snelle overtocht vanaf Ittoqqortoormiit. De eerste 24 uur 165 mijl afgelegd. Totaal 280 mijl in 37 uur. Er stond dan ook een krachtige bakstagwind, af en toe oplopend tot 35 kn. Gaande weg is het tuig weggereefd naar 2 Reven in het grootzeil en een ingedraaide kluiver. Het was een hobbelige tocht.

Laatste blik op Ittoqqortoormiit

Laatste ijsbergen die ik heb gezien op de route naar IJsland.

Tijdens mijn wacht in de donkere avond, terwijl ik een boekje zit te lezen in de warme salon van Norna, is er ineens een enorme klap met een doodse stilte daarop volgend. Ik realiseer mij dat we door een enorme golf zijn getroffen. De kombuisvloer is nat. Het kuipraampje heeft de watermassa niet helemaal tegen kunnen houden omdat de twee

klemschroeven niet heel vast was waren dicht gedraaid.

Dat wat niet zeevast genoeg was is van de plek gekomen. Zelf de IPad is uit zijn houder gewipt. Ik vlieg naar buiten, kijk omhoog, waar verder niets bijzonders is te zien. Norna begint ook langzaam weer vaart te maken. Weer binnen ga ik er van uit dat de slapers in het voorschip nu wel klaar wakker zijn geworden. Maar niets is minder waar, die twee snurken nog lekker door.

Afijn, beetje ruig maar verder “business as usual”.

Edmond neemt de wacht over om 24.00. Alle jaren dat we zoal met z’n drieën varen, houden we het zelfde wachtschema aan, 3 uur op 6 uur af, in de vaste volgorde Joost, Henny, Edmond, Joost, Henny, Edmond, enz. enz. Dat is heel comfortabel en heeft als voordeel een automatische “time-shift”, dus niet elke dag dezelfde uren want het schuift elke dag 3 uur op.

Ik zoek mijn kooi op en probeer te slapen. Op de zij lukt niet. Op de buik of op de rug liggend gaat beter. Die houding geeft een grotere weerstand tegen het rollen van de boot. Het gaat te ruw om te zeggen dat je zo lekker in slaap wordt gewiegd, integendeel.

Eerder dan aan het eind van mijn vrije wacht schud Joost mij wakker. Blijkbaar ben ik toch nog diep in dromenland beland. Joost moet mij flink wakker schudden voordat ik mij realiseer dat ik niet door de boot heen en weer geschut wordt maar door Joost.

Helaas moet ik mijn ochtend plasje nog even ophouden. De WC is verstopt. Edmond moest zijn eigen drollen er vannacht weer uitvissen. Ik kan mij een plezieriger klusje voorstellen. 🤮

Siglufjörður komt in zicht. Edmond ligt nog te slapen en Joost en ik halen het grootzeil naar beneden zodat we alleen op de gereefde kluiver het fjord in sturen. Als de motor aan gaat komt ook Edmond in de kuip. Anders dan bij ankeren, wat we de laatste weken uitsluitend gedaan hebben, is er nu meer werk aan de winkel. Stootwillen en landvasten uit het vooronder halen en voorbereiden voor aanleggen. We leggen vast aan het steigertje voor het hotel, waar we eerder ook al hebben gelegen.

Na de gebruikelijke oorlam gaan we nog wat slaap inhalen. Helaas van korte duur. Twee politie agenten komen foto’s maken van de scheepspapieren. Op verzoek van de douane in Siglifjordur.

Edmond zet zich aan het ontstoppen van het toilet. De oorzaak van de verstopping is verrassend. Er blijkt een aardappel in te zitten. Afkomstig uit het net dat boven het bad hangt (?!)

Floralia
Soft & Gentle

Goh, het is toch best wel een klap geweest.

Nieuw protocol gedurende de vaart, WC deksel dicht.

Inmiddels giert de storm en regen om de boot heen. Na wat aanvankelijke haperingen in de 4G verbinding blijkt vandaag het signaal sterk genoeg om vanuit de warme en droge salon van Norna bovenstaande verhaaltjes te publiceren.

Grimsey en Raufarhöfn

Vanaf Siglufjörður hebben we een Noordoosten koers gezet naar het op 30 mijl verderop gelegen Grimsey. Grimsey, ofwel het vogeleiland, is enerzijds beroemd om de vele diverse soorten zeevogels en de grootste kolonie Puffins van IJsland, en anderzijds door de ligging precies op de Poolcircel. Als enig deel van IJsland dus deels binnen de Poolcircel gelegen. Het aantal inwoners komt niet verder dan ca. 25 in de winter en ca. 50 in de zomer. Aldus de geboren en getogen (jonge) uitbaatster van het enige restaurantje, pal naast het haventje. Het eiland is ca. 5,3 vierkante kilometer klein.

De vogelvangst en eieren rapen, beide voor consumptie, waren naast een boerenleven de belangrijkste activiteiten op Grimsey.

Tegenwoordig is dat veranderd naar moderne visvangst methoden en verwerking, ook voor internationale markten.
Daarnaast is het toerisme een belangrijke bron van inkomsten geworden. De vogelaars weten Grimsey te vinden dankzij vlieg- en ferry verbindingen.

Roundtrip distances from the harbour to:

	Km / Miles	Walking (approx.)
Arctic Circle marker(current) Orbis et Globus	3,8 / 2,4	3 hrs.
Arctic Circle marker (original)	1,3 / 0,8	30 min.
Lighthouse	2,3 / 1,4	1.5 hrs.
Church	1,2 / 0,7	40 min.

Het zo koddig ogend vogeltje staat op het menu als “Lightly fried puffin breast”. Daar kan ik toch echt niet mee thuis komen en kies veilig voor de “Fish&Chips”.

Veel tijd om het eiland verder te verkennen hebben we niet. Voordat de wind uit het oosten gaat waaien willen we nog een eind die kant op. Het wordt het ruim 50 mijl verderop gelegen Raufarhöfn, welke eveneens de reputatie geniet van het meest Noordelijkst gelegen dorp van IJsland, maar dan van die op het vaste land.

Raufahöfn was na Siglufjörður de tweede belangrijkste haring haven van IJsland. Alleen de vele lege geasfalteerde plekken en een serie zwart-wit foto's langs de haven herinneren nog aan een bloeiende en welvarende periode.

Het plaatsje is uitgestorven maar heeft toch enkele hotels, met gasten. Gezien de campers die af en toe voorbij rijden is dit meest noordelijk gelegen plaatsje kennelijk iets waar je geweest moet zijn.

Achter ons op de heuvel prikt de arctische versie van Stonehenge in de lucht, Heimskautsgerðið ofwel The Artic Henge. Een bijzonder kunstwerk van gestapelde basaltblokken, met een geometrie waar de (middernacht)zon een spelletje kan spelen met haar licht en schaduwen door de openingen en over de windstreken.

Het (kleine)zwembad met hot-tub en sauna verderop in het dorpje is even genieten.

Als zeiler ervaren we hier een ongekende luxe. Waar gaan we heen ? IJsland verder ontdekken in dagtochten langs de Noord- en Oostkust van IJsland. Of 350 mijl over de Noord Atlantic naar Faeröer. Of een dikke 650 mijl naar de westkust ergens boven Bergen, Noorwegen.

De lange termijn weergrib geeft inzichten:
Dagtochten kan, maar nadien naar het Zuiden afzakken ziet er op de lange termijn niet goed uit. Over enkele dagen gaat het ook weer stormen langs de Oostkust, hetgeen extra verwaaidagen oplevert.
Faeröer kan ook, maar dan moeten we wel opschieten I.v.m. zuidoosten (tegen)wind later in de week.
Noorwegen ziet er kwa weer en wind nog het beste uit, ondanks de langere termijn, en is een pittig eindje zeilen.

Noorwegen is leuk en weer eens wat anders dan de eerder door Norna gebaande paden tussen IJsland en Nederland.

Bij de laatste weergrib van vanochtend valt de beslissing.

Zie forecast.predictwind.com/tracking/display/NornaBiron/ wat er uitgekomen is.

Noorwegen.

Het is dus Noorwegen geworden.

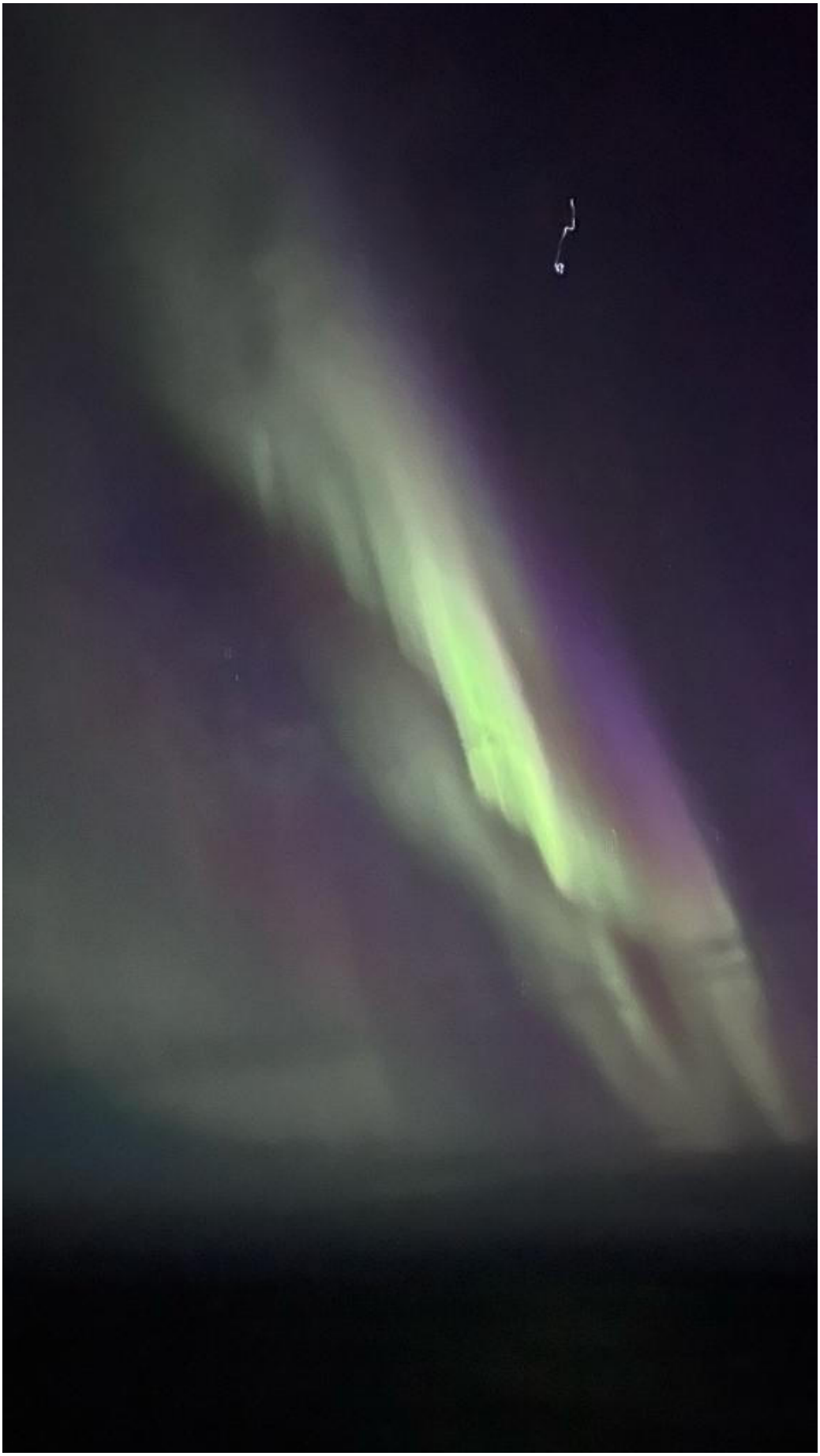
Raufarhöfn woensdag 28 augustus. Het is koud, nat en guur. De animo om te vertrekken is nog niet groot. Toch is het belangrijk om niet te treuzelen gezien de weersverwachting. We moeten op tijd ruim op zee zitten om de verwachte storm rond de Oostkust van IJsland voor te blijven. We moeten elkaar even over de drempel helpen en uiteindelijk vertrekken we dan om 14.00 uur. Toch nog een uur eerder dan gepland omdat de wind ook iets eerder is gekrompen.

In de steeds iets meer krimpende wind varen we een te Noordelijke koers om de zeilen vol te houden. De wind zal nog verder krimpen dus uiteindelijk moet er gegijpt worden. Inmiddels zijn we ruim voorbij de landtong Langanus in Noordoost IJsland, dus is die geen belemmering meer voor de nieuwe koers.

In de vroege ochtend van donderdag worden we gewekt door Joost. Zijn wacht is opgeleukt met het Noorderlicht aan de hemel. Grote groene strepen en vlekken in de sterrenhemel boven ons kielzog. Fantastisch en mysterieus tegelijk.

Voor ons allen is het de eerste keer dat we dit fenomeen mogen aanschouwen.

Als ik om 03.00 uur de wacht van Joost overneem is het weg en de hemel weer bewolkt.



Kwa koers zijn we sinds de laatste gijp meer op weg naar de Faeröer dan naar Noorwegen. Ook de wind wordt steeds achterlijker waardoor ik hoger moet sturen om de zeilen vol te houden. Er moet weer gegijpt worden maar daarmee wacht ik totdat Edmond mij om 06.00 uur komt aflossen. Met z'n tweeen gaat het immers makkelijker en veiliger dan alleen.

De schoten voor kluiver en grootschoot zitten op het achterdek. Als de kachel brand moet ook de schoorsteenkap eraf. Dan de kluiver een stukje indraaien, bulletalie lossen, grootschoot inhalen, gijpen, grootschoot vieren, bulletalie naar de andere boeg brengen, bulletalie aantrekken, kluiver weer uitrollen en kluiverschoot aantrekken, schoorsteenkap er weer op zetten, op de nieuwe koers leggen en de zeilen voor die koers trimmen. Al met al met z'n tweeen in zo'n 20 minuten gedaan.

Al sinds ons vertrek vaart in de directe nabijheid het vrachtschip "Varnebank" gelijk met ons op. Het schip heeft als bestemming "For orders" en heeft dus kennelijk geen lading.

De voortgang is prima met 140 mijl in het eerste etmaal.

Vrijdag 30 augustus begint met een blauwe hemel, een blauwe zee en witte krullers. De avond (21-24.00) was ook al zo mooi met een heldere hemel en fonkelende sterren. Dat was niet steeds zo. Het begon voor mij om 21.00 uur als in een stikdonkere nacht. Al gauw kwam de maan erbij en kwam het verlangen om nog eens het Noorderlicht te mogen aanschouwen. De omstandigheden met deze oneindige sterrenhemel zijn prima. Om 24.00 uur lost Edmond mij af. Helaas laat het Noorderlicht zich niet meer zien.

We zitten pal noord zo'n 130 mijl boven de Faeröer eilanden in de Noorse zee als we voor de vierde keer gaan we gijpen. Het met regelmaat moeten gijpen heet in zeilersjargon afkruisen voor de wind. Dat is fijner, sneller en veiliger dan pal voor de wind blijven zeilen.

De wind blijft steeds een beetje krimpen waardoor we beter op koers richting Noorwegen komen te liggen. Ook neemt de wind geleidelijk toe. Alhoewel het prima gaat komt bij mij de gedachte aan reven op. Dat wil zeggen het tweede rif. Het eerste rif zat er gisteren al in. En zoals dat gaat, denk je aan reven dan moet je het ook doen. Ik wacht op de aflossing door Edmond om 9.00 uur zodat we dit klusje gezamenlijk kunnen oppakken.

20 graden opsturen, grootzeilval vieren gelijk met het neerhalen van het zeil tot aan het tweede rifoog. Oog inhaken, grootzeilval aanhalen, smeerreep aantrekken tot op de giek en weer 20 graden afvallen naar de oude koers. Nog even wat fijntuning van de grootschoot en bulletalie en het reven is weer gebeurt. Minuten werk.

In de loop van de dag wordt het blauw in de hemel gelijkelijk aan vervangen door bewolking. Koud is het niet. De wind krimpt verder zodat we uiteindelijk halve wind kunnen varen. En zo glijdt Norna alsmaar door, in een regelmatige cadans schuin over haar bakboord zijde, standje comfort. Om 14.00 uur noteer ik een voortgang van 150 mijl over de afgelopen 24 uur, de tweede dag op zee dus. Onze bestemming ligt nog 350 mijl verderop. De zee is leeg. Na de laatste visser gisterenavond geen ander schip meer gezien. Ook het vrachtschip Varnebank zal nieuwe orders hebben gekregen, want die is inmiddels uit beeld verdwenen.

Er is weer eens een met regelmaat terugkomende harde klop. De flessen in de salontafel zijn het niet. Daar zitten een aantal theedoeken omheen om het rammelen te voorkomen. We maken de bergruimten in- en achter de banken open om de klop te lokaliseren. Ook

niets. Grootschoot boven aan dek, ook niet. Losse leischoot kluiver, ook niet. Nou ja, maar de klopgeest blijft kloppen.

Bij het zoeken naar een potje olijven zie ik alsnog de kwelgeest, een glazen potje met Griekse paprika. Dat ligt er al een tijdje (5 jaar) maar vond het nu kennelijk nodig z'n bestaan alsnog kenbaar te maken met de klop geluiden.

Ik wordt wakker door de zonnestralen, die door het raampje naast mijn kooi een weldadige warmte over mijn slaapzak veroorzaken. Het is zowaar een stralende dag met blauwe hemel geworden. Ook de temperatuur is beduidend hoger dan eerdere dagen, alhoewel de zeewatertemperatuur met 11 graden nog wat tegen valt.

In ieder geval verdwijnt mijn thermo ondergoed in de kast. Niet meer nodig. Ook de dubbellaags skibroek vervangen ik door jeans. Lekker zo. Norna vaart nog steeds op standje comfortabel en haalt de 165 mijl op de derde dag.

Norway, Here we come.

Joost vervangt de IJslandse gastvlag door de Noorse.

Noorse kaart in de plotter, we hebben er zin in.

Het wordt waarschijnlijk mijn laatste nachtwacht. Ik raak wat door de meegenomen lectuur heen maar vind nog wat e-boeken in de IPad bibliotheek. Waaronder "*herinneringen van een bramzijgertje"* van Jan de Hartog. Het leest makkelijk weg.

Oosterdam, het vissersplaatsje aan de Zuiderzee, waar zich het verhaal afspeelt, vervang ik door Huizen. Een plaats die ik goed ken en ook herken in het verhaal.

De snack restanten van het happy hour vinden ook hun weg en voordat ik er erg in heb is mijn wacht alweer voorbij. Moe ben ik niet, slapen wordt meer rusten.

Hoe werkt dat nou op zo'n tocht over meerdere dagen? De boot moet immers dag- en nacht gaande worden gehouden m.b.t. koers, zeilvoering, taktiek, eten, drinken, slapen en poepen. Daarvoor hebben wij een wachtsysteem ingevoerd van 3 uur op en 6 uur af. We zijn met z'n drieën dus dit is een comfortabel systeem waarbij er genoeg slaap kan worden gepakt. De drie uur wacht betekent verantwoordelijk zijn voor de boot m.b.t. de voortgang.

Ander voordeel van het 3-6 systeem is dat per etmaal de shift drie uur verschuift. Dus had je eerst de hondenwacht van 00.00 - 03.00 uur, dan is dat de volgende dag 3.00 - 06.00 uur. Dus een ieder ziet wel een zonsondergang cq. zonsopkomst. Als er al zon is. Helaas komen wij er wat dat betreft deze hele reis bekaaid vanaf. Hetgeen we overigens ook aan de verschillende wallekanten horen. Het is een hele slechte zomer wat het weer betreft. En op deze hoge breedten is die toch al zo kort.

Zeilen is leuk, sturen, trimmen, gijpen, kruisen etc. Eindeloos turen over de prachtig blauwe oceaan versierd met mooie witte krullers, al of niet bovenop een deining die eerder aan een berglandschap doen denken. Genieten hoe de boot zo gracieus van elke golf afglijd. Keer op keer, in een ritme dat maar niet stopt laat staan verveelt. In mijn dromen zie ik dan nog zon aanbiddende bikini's op het voordek. Zoals in de folder ……..

Helaas, die momenten zijn zeldzaam en bikinies hebben we, voor zover ik weet, niet aan boord. Nee, sturen doen we niet, daarvoor werkt de stuurautomaat in 99% van de tijd. Trimmen wel, zo af en toe als gewijzigde koers of windrichting dat noodzakelijk maakt.

Genieten van het spel met golven en wind ook. Maar kort vanwege te koud, te nat of domweg weinig te zien door een eenkleurige heiigheid. Wat op zich ook weer z’n charme kan hebben, soms.

Nee, de salon van Norna is de plek waar “the man in charge” z’n commando over het schip uitvoert. Met één oog de andere scheepvaart via AIS in de gaten houdend en met z’n andere oog een boekje lezend of filmpje kijken. Elke andere beweging of geluid doet hem naar de kuip spoeden om te zien of er actie nodig is m.b.t. koers of zeiltrim. Meestal blijft het dan bij een schoot iets strakker of juist iets losser zetten en eventueel een kleine koersvorrectie om de voortgang comfortabel te houden of beter aan te sluiten bij de geplande route. Los daarvan, periodiek uitkijken met een blik over zee en over de boot moet het gevoel bevestigen dat het goed gaat en er niets in de weg ligt.

Er is ook nog verschil in of je met je pantoffels over dek kunt lopen of dat je dik ingepakt tegen de snijdende kou, striemende regen en overkomend buiswater over het dek moet kruipen om de dingen te doen.

Geheel volgens de verwachting valt de wind in de loop van de vierde dag vrijwel weg en wordt tegengesteld. Zeilen lukt niet meer, de laatste 100 mijl moet dan maar op de motor. Op een verder volkomen vlakke zee. Met deining, waar Norna best op kan rollen.

Het wordt weer een zonovergoten dag en de weinige tegenwind die er nog is brengt ook warmte met zich mee. Ook de temperatuur van het zeewater doet er aan mee en is toegenomen tot 16,5 graden. We worden lui en loom, maar dat is ook wel weer lekker na al die gure dagen.

De diesel voorraad blijkt, toch redelijk onverwacht, eindig te zijn.

De filters vervuilen door het opzuigen van drab onderuit te tank.

Gelukkig zit er nog een dagtank tussen zodat de motor er geen last van krijgt.

Toch kan de dagtank niet meer genoeg gevuld worden om de nog resterende 100 mijl op de motor af te leggen.

De dieseltank van de kachel brengt uitkomst.

We kunnen er nog voldoende diesel uithevelen om de kust van Noorwegen te halen.

De Noorse kust dient zich als eerste aan d.m.v. de hoogste bergtoppen. En een toename van profuctieplatforms. We passeren er een paar, maar de grootste cluster laten we net ten Zuiden van ons. Het is 23.30 ofwel 01.30 uur locale tijd dat we aanleggen aan de voormalige veersteiger van Burlandet, een steiger met dieselpomp

Weer naar huis

Het aanvaren van Noorwegen voelt als het begin van de terugreis naar huis. De kou en het gure weer hebben we nu voorlopig wel achter ons gelaten. Burlandet geeft ons alvast een voorproefje van wat nog gaat komen. Het weer is prettig warm en de zonnebril moet op.

De honderden bewoonde eilanden in deze archipel, de meesten met elkaar verbonden door een brug, vragen erom om verder verkend te worden. De gehuurde fiets kan ik verderop in een loods uitzoeken. De eerste fiets die ik meeneem heeft eigenlijk een te laag afgesteld stuur, maar helaas krijg ik geen beweging in de inbusbout om het stuur te verstellen. Ondanks het passende gereedschap dat ik op Norna heb opgehaald.

Dan maar terug en een andere fiets gepakt. Helaas heeft elke fiets wel een probleem. Versnelling doet het niet, rem doet het niet, ketting trapt door of het fietst gewoon niet lekker. Dan toch maar de eerste fiets want daarop leek alles het te doen. Ik neem het te lage stuur dan maar voor lief. Ik peddel richting de uiterste Noordoostkant van de archipel, daar waar een ferry aanlandt om de verbindingen naar de overige eilanden en vaste land te onderhouden.

Halverwege kom ik Edmond tegen die een wandeling naar een rotsachtige kaap onderneemt. Ik ben meer nieuwsgierig naar wat het eind van deze weg brengt. De linker trapper van de fiets heeft speling op de crank gekregen. De inbusbout zit los. Met een enigszins passend steentje probeer ik de bout weer vast te draaien. Dat lukt maar matig. Ik moet nog een paar keer stoppen om de bout terug vast te draaien. Ik ben geen fietsenmaker maar constateer wel dat er iets ontbreekt. De bout draait zichzelf los door het trappen.

Naast de ferry is ook weer een klein haventje, met enkele jachten. Uiteraard hebben zeilers gereedschap aan boord en een Duitse zeiler leent mij een passende inbus sleutel om de crank weer goed vast op de trapas te draaien.

Helaas is het geluk maar van korte duur. Lang verhaal kort, ik fiets voornamelijk met één trapper, lopend de heuvels en bruggen op, rijdend m.b.v. de zwaartekracht weer omlaag. Dan blijk ik toch verder weg gefietst te zijn dan ik dacht.

Het drukt mijn pret niet en ik geniet van de vele groen ruikende inhammen, doorvaarten en mooie vergezichten. Enigszins vermoeiend is het wel.

Het varen binnendoor de buitenste eilanden in de Noorse kust is heel anders dan op zee. Daar ben je alleen en heeft de zeegang grote invloed op het leven aan boord. Hier achter de beschutting van de eilanden is het rustig, alhoewel het nog steeds stevig kan waaien. Meestal tegen, soms mee. De motor moet daarom ook flink aan het werk om ons verder naar het Zuiden te brengen. We zoeken bewust de wat nauwere doorgangen tussen de eilanden op. Dat is gewoon leuk en geeft wat afwisseling. We passeren hutjes, huizen en villa’s en steigertjes die her en der in het groen en op de rotsen zijn gebouwd. Allemaal eigen paradijsjes, bedenk ik bij mijzelf. Vervoer gaat per motorbootje. Iedereen hier heeft

er wel één.

We zijn vlak bij het Sognefjord, met 115 nm. het langste fjord van Noorwegen. Hier zou ik nog wel eens een eind in willen varen. Ik heb dat eerder gedaan bij de niet veel kortere Hardangerfjord en bewaar daar warme herinneringen aan. Wij kachelen stug door maar in feite kun je hier jarenlang op zeilvakantie gaan zonder overal geweest te zijn. Het is maar drie dagen zeilen vanuit Nederland.

Voor de eerste nacht na Burlandet kiezen we een ankerplekje uit achterin een kleine inham met de naam Vinkingevågen, aan de ZO zijde van Byrksnesøyna. Het is bladstil,

net als het water.

Bergen

Bergen is de volgende bestemming. We komen zo echt weer onder de mensen. Het contrast kan niet groter zijn, drukke stad, drukke mensen, dronken mensen, verwarde mensen, blikjes verzamelaars en bedelaars. En het is ontzettend warm.

Op onze vaart er naar toe groeit de hoeveelheid bebouwing aan de oevers en op de eilandjes aan totdat er hele voorsteden op de berghellingen zijn ontstaan. Vlak voor Bergen ligt de Nordhordlandbrug, een pontonbrug die sinds 1994 de drukte ferryverbinding van Noorwegen vervangt tussen Salhus en Flatøy. Een tuibrug, met viaduct naar de pontonbrug, zorgt met de 32 meter vrije hoogte voor een onbelemmerde doorvaart. Verderop verschijnen al snel de havens van Bergen, waar wij aan de kade van het historische Vågen een plekje midden in het middeleeuwse stadshart vinden.

Prettig herkenbaar, zowel Joost als ik hebben hier eerder gelegen met vorige boten. Aan Vågen ligt Bryggen, een reeks Hanze-handelshuizen die sinds 1979 op de UNESCO Werelderfgoedlijst staat. Ook Norna wordt onderdeel en gaat honderden keren op de foto van de vele toeristen die langs komen slenteren, vaak afkomstig van de cruiseschepen die elders in de haven van Bergen liggen. De avonden aan de kade van Vågen zijn vooral luidruchtig. Niet alleen vanaf de wal maar ook van de in meerderheid aanwezige motorjachten die aan boord hun eigen feestjes houden. Na een uur of elf wordt het rustiger. Later in de nacht zijn het alleen nog wat dronkaards die zich zo af en toe laten horen.

Wij doen ons te goed aan de geneugten van de grote stad inclusief vis (en Walvissteak) van de Bergense vismarkt, direct om de hoek vanwaar wij liggen.

Kwa wandelen vind ik de route via de traag omhoog lopende “fløysfingene” paden wel een voldoende workout om met de kabeltrein weer naar beneden te mogen gaan.

Na de drukte van “de grote stad” is de volgende stop in het pittoreske en piepkleine Kvalvåg Havn. In Bergen hebben we al even kennis gemaakt met Annet en Rainier van de “Zee van tijd”. Ze liggen hier ook en het wordt gezellig. Net als wij bedenken wat we vanavond zullen eten nodigt Annet ons uit voor het avondeten. Dat is niet tegen dovemansoren gezegd en gaan graag op haar uitnodiging in. Leuk, gezellig en smakelijk.

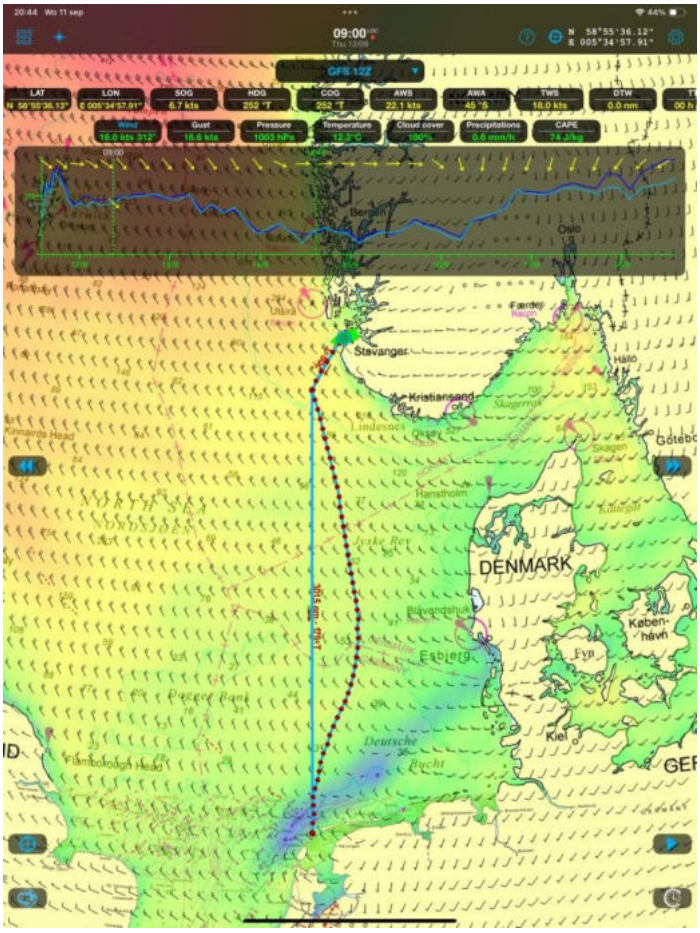
De volgende ochtend nemen we afscheid van de “Zee van tijd” en haar gastvrije bemanning. We gaan op weg naar Haugesund en meren daar af aan de drijvende steiger

vlak voor de brug. We hebben wat discussie of we onder de brug doorpassen. In theorie past het net, maar de praktijk gaan we niet uitproberen. Het Italiaanse restaurant op de kade serveert meer dan uitstekende pizza's. Het wordt ons laatste etentje "buiten de deur" in Noorwegen.

zoekplaatje, waar ligt de No Bullshit just Sailing YouTube Noor ?

Ondertussen houden we ook de weersverwachtingen goed in de gaten. Op onze laatste tussenstop in Tananger zullen we zowiezo een extra dag moeten blijven in verband met een verwachte storm. De oversteek naar Nederland ziet er daarna nog helemaal niet zo slecht uit.

Naar aanleiding van de laatste berichten vertrekken we morgenochtend donderdag 12 september en zullen dan in de loop van Zaterdag het Stortemelk bij Vlieland kunnen aanlopen.

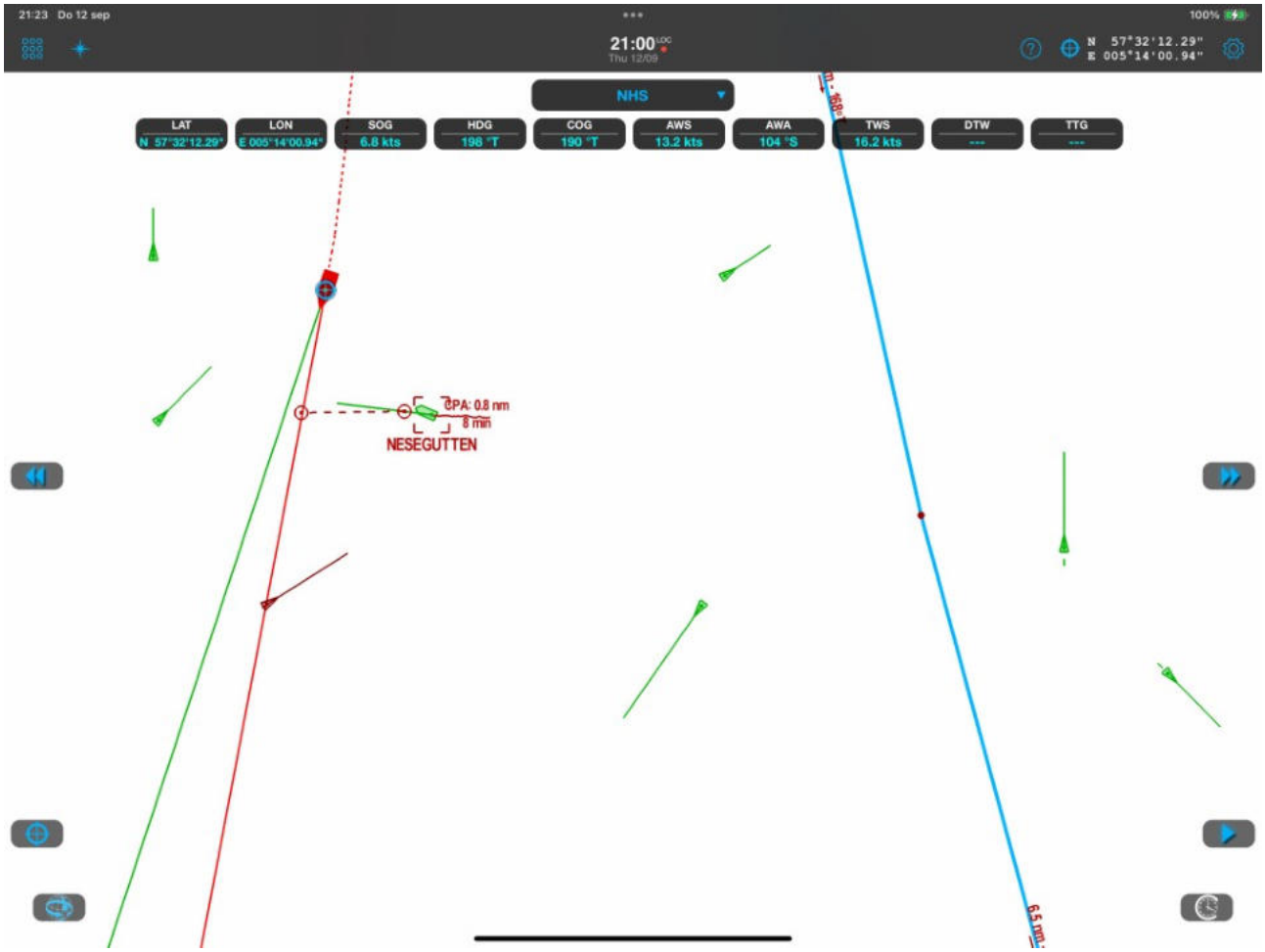


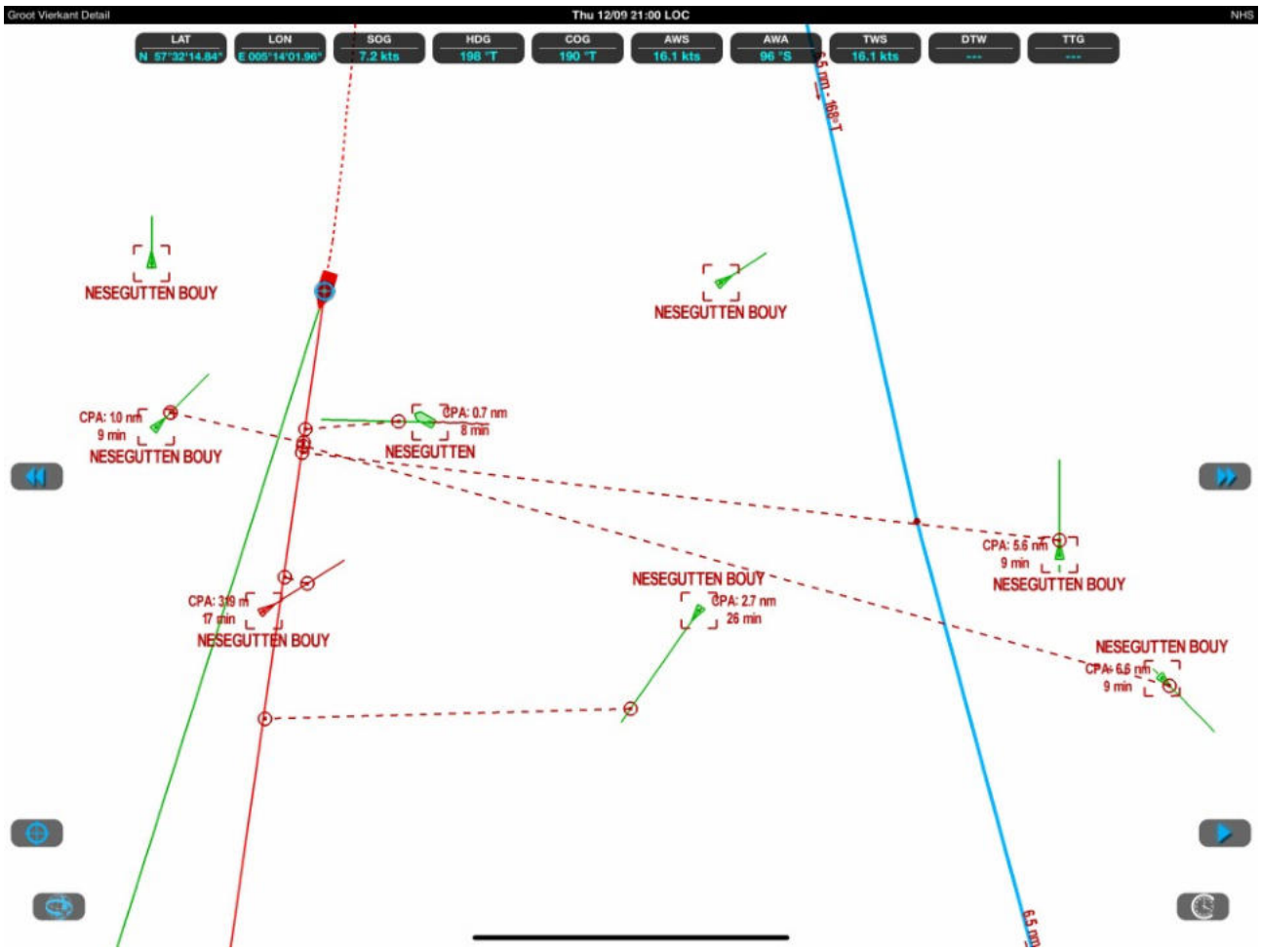
Plaatje van de grib op basis van GFS model van vanmiddag 12.00 uur. We vertrekken morgen rond 09.00 uur. Op de horizontale balk wordt de te verwachten wind op de route aangegeven. Ziet er niet verkeerd uit.

Aan alles komt een eind.

De grib beloofde dat het een mooie bezeilde thuisreis zou worden. Behalve dat het wat harder waaide dan voorspelt is de belofte wel helemaal uitgekomen. We zijn vertrokken met 2 riffen en een gereefde kluiver en haalden zo met een stevige bakstagwind een eerste dagafstand van 160 mijl. De zeegang was wel erg hoog. Reuzen van bergen en dalen wat alleen het slapen op de ruimwindse koers wat lastiger heeft gemaakt.

Een vriendelijk Noorse visser roept ons op. Het is de Nesegutten. Hij meldt aan het vissen te zijn en is daardoor slecht manoeuvreerbaar. Of we voorlangs of achterlangs hem willen gaan. Nou was onze koers wat slingerend met een CPA van enkele meters tot een halve mijl en hadden al besloten voorlangs te gaan. Ik kan mijn zijn twijfel wel voorstellen. Achterlangs was geen optie omdat we dan hadden moeten gijpen. Desgevraagd bevestigde de schipper dat de andere AIS targets zijn uitgezette boeien zijn. Bijzonder wel, zo’n meewerkende visser.





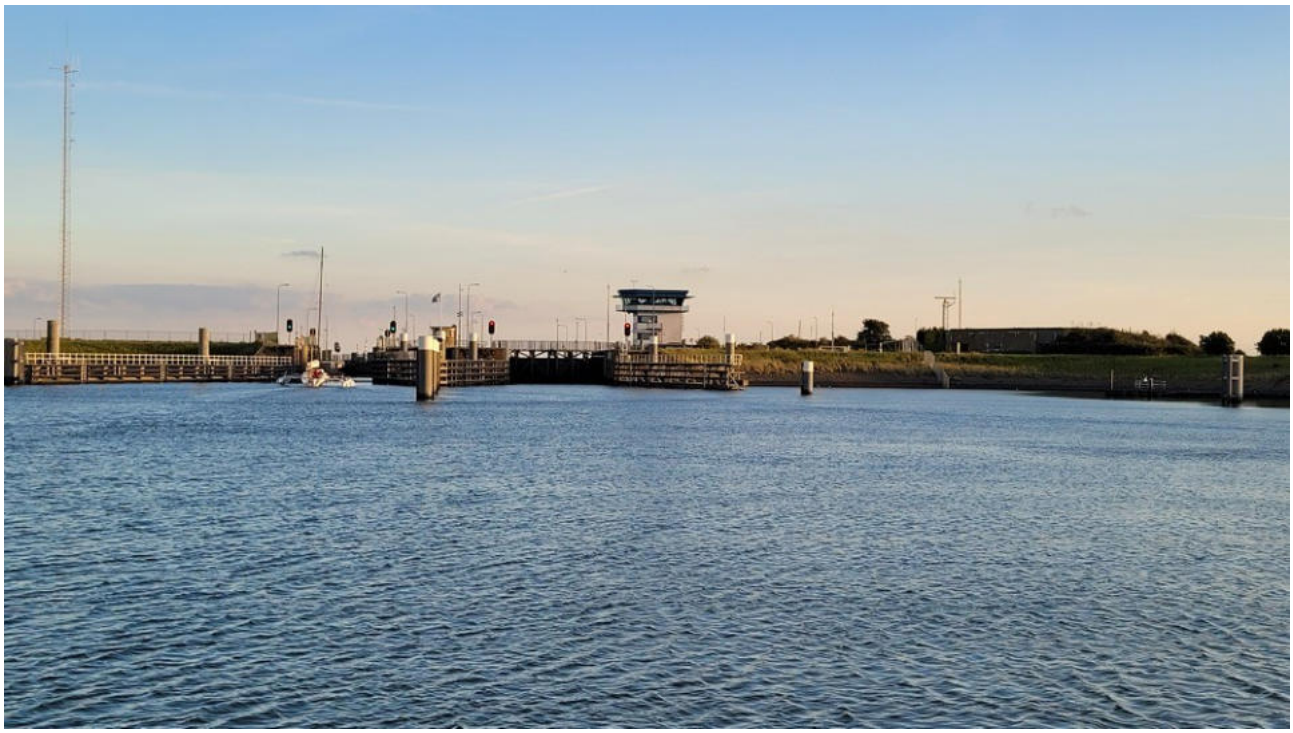
AIS vissers boeien zijn we al eerder tegen gekomen. Nu waren ze als zodanig ook duidelijk herkenbaar als boeien afkomstig van de Nesegutten. Maar soms is dat ook niet zo en zijn ze veel lastiger te identificeren. Met een verankering op een diepte van 100 meter krijgt zo’n boei ook nog een eigen snelheid van soms wel 1 knoop met een variabele koers. Op het eerste gezicht lijkt het wel een onzichtbare visser. Ter plekke, op bescheiden afstand, is er niets te zien.

Het tweede etmaal brengt ons weer 150 mijl verder met minder wind en minder zeegang. Successievelijk gaan alle reven eruit en komt ook nog de kotterfok erbij. Op de route naar het Skagerrak is het druk en is het dus goed opletten op de koers kruisende vrachtvaart. Een enkel schip wijzigt zijn koers een paar graden om voldoende vrij van ons te blijven. Het is wel zaak om in zo'n geval koers en snelheid te houden zodat het andere schip daar op kan anticiperen.

Lukt dat niet, bijvoorbeeld omdat de wind ineens wegvalt, is het beter om zelf een duidelijke koerswijziging in te zetten. Anders zou het voor het andere schip wel eens heel onduidelijk kunnen worden.

Tijdens mijn nachtelijke wacht stuur ik een koers tussen 165 en 180 graden. Dit om de zeilen op halve wind vol te kunnen houden in de nu lichte wisselvallige wind. Het kruisen van de Noordelijke shipping lane heb ik niet meegekregen aangezien ik diep in dromenland lag. De zuidelijke shippinglane, met de kust van Vlieland in zicht, geeft evenmin problemen.

De zon schijnt, de wind is weer toegenomen en met een gijp draaien we het Stortemelk in. De stroom is inmiddels gekenterd in ons voordeel. Dat is mooi meegenomen op het Wad.



Na 3 maanden zout komt Norna weer op het zoete IJsselmeer. De sluis Kornwerderzand schut ons vlot naar het IJsselmeer, tezamen met een mooie trimaran. Nog een paar uurtjes en we zijn weer in haar (en mijn) thuishaven, Lelystad.

Waarmee een eind is gekomen aan onze mooie reis.

Met de groeten van Joost, Edmond en Henny