

Een solotocht naar Spitsbergen in 2009 Zeiljacht Bo, een Victoire 1044

Schipper, Willem van Olst

De voorbereiding

Na menig keer solotochten van twee dagen te hebben gemaakt ben ik afgelopen jaar naar Noorwegen / Bergen geweest, wat een prachtige natuur daar.

Afgelopen najaar komt Spitsbergen in beeld, het kan daar als het goed weer is heel mooi zijn met haar talloze gletsjers, ijsberen, walrussen, walvissen, rendieren, poolvossen enzovoort, maar ik besef ook dat het een verrekte eind varen is en in de loop van het voorjaar kom ik er ook nog eens achter dat de wind meestal vanaf Spitsbergen naar Nederland is en het in de Barendssee ook nog eens behoorlijk mistig kan zijn en een vlak watertje is het ook al niet. Toch gaat de voorbereiding door. Er gaat een plotter onder de buiskap zodat ik niet steeds naar binnen moet om de kaart bij te werken, aangevuld met een A.I.S., nu kan ik de beroepsvaart ook nog eens goed zien maar zouden de vissers dat ding ook altijd aanhebben? Naast mijn stokpiloot komt er een windvaan (tweedehands van Bram van der Loosdrecht gekocht) op de spiegel. Twee dagen voor mijn vertrek besluit ik om toch maar een extra stokpiloot te kopen. Een dag voor vertrek komt Bram aanzetten "Wim, ik heb nog wat voor je, een stokpiloot, neem hem maar zolang mee voor reserve". Nu heb ik dus vier maatjes, maar welke m'n beste maatje zal worden? Ik hoop de windvaan want die gebruikt tenminste geen stroom.

Naast mijn 130 procent genua heb ik een nieuwe hy aspect fok laten maken, zwaar uitgevoerd, deze moet het werk aan de wind doen tot voor in de twintig knopen. Daarna kan ik terugvallen op de kotterfok, een echt stormzeil komt er niet.

Ik ben lid geworden van de Nederlandse vereniging van kustzeilers (NVVK) ook al voorgedragen door Bram. Toen ik een week later bij Rein en Hesselink op visite was om de geleende kaarten van 2008 terug te brengen zei hij "Wim "ik heb wat voor je, wil je nog geen lid worden van de NVVK?, jammer vond ik dat want ik had het hem ook wel gegund om mij voor deze vereniging voor te stellen. Ik heb een wintercursus meteo gedaan in Wageningen, en bij de NVVK geweest om wijs te worden met het navigeren op de laptop met seaclear, Egenolf, bedankt voor je inzet voor de vereniging. Verder wilde ik naar hun winteravonden om daar wijzer te worden, maar ben er niet aan toegekomen. Wel heb ik het verslag van de fam de Jong gelezen en dat van Ed Meegens over hun tochten daar naar toe, ook heb ik het boek van Ben Hoekendijk gelezen "vader en zoon naar Spitsbergen". Al met toch een indruk van wat je te wachten staat.

Tijdens de Hiswa en boot Dusseldorf begon ik te denken aan een computer aan boord met een vast scherm maar daar ben ik om het stroomverbruik weer van afgestapt. Het is dus een kaartplotter geworden met een overlay van A.I.S., zo gebruik ik het minst stroom, Via de vakgroep hoorde ik als je satelliet telefoon hebt dan kun je weerkaarten ophalen op de laptop. Om daar wijzer in te worden kijk je op internet en kon het niet laten om een tweede hands op marktplaats te kopen. Deze Iridium vind ik een goede vervanger van de Epirb. De laptop en de Iridium probeer ik zo min mogelijk te gebruiken want het zijn stroom en geldverslinders.

Ook is er veel tijd nodig voor een wapenvergunning te verkrijgen, verzekeren van je boot en jezelf en de vrije tijd maken ten opzichte je werk

Voor de start:

Bram gaat ook naar Spitsbergen, zij het wat later en onderling wisselen we wat gegevens uit. Kennissen die met je meedenken en een van hen Cees is applicatie beheerder bij Nederlands grootste bakmeelfabrikant en ik krijg van hem bloem, gist en heel veel ingrediënten om lekker brood en pannenkoeken te bakken. Van Ed en Alie boeken en een tasje vol lekkere dingen, van Marc en Jeanne een brood en koek zoals nog nooit door een bakker gebakken is, evenals van de burens Moud Maria en Teus die ook wel weten wat ik lekker vind.

Marc komt de laatste avond nog met coördinaten waar zijn zoon als officier op een schip pijpleidingen aan het leggen is en ja hoor op volle zee precies tussen Bergen en de Lofoten, roep hem maar op op kanaal 16 of 77 als je er langs komt.

Het is dinsdag vier juni als ik afscheid neem van Alie, m'n dochter. Ze heeft mij nog een fles whisky toegestopt. Eerst 's avonds nog van Urk naar Stavoren waar ik woensdag aftank, door naar Vlieland. Donderdag is voor de laatste verse dingen, water verversen en me mentaal voorbereiden, ik zie op Weeronline dat er zaterdag in Utsire nog windkracht 7 staat met stoten van 8-9, daar wil ik dan niet zitten, de wind blijft noordelijk nog een week lang, behalve boven de wadden daar zal het morgen noord/west zijn, ik geloof er nog niet zo erg in en zet de wekker dan ook niet.

De reis heeft drie fases: drie weken heen, drie weken op Spitsbergen en drie weken terug.

Eerste etappe naar Haugesund 418 mijl.

Donderdag toch om 7 uur wakker en kijk eerst naar Weeronline en de stoten van 8-9 zijn er af, ook is het daar bijgesteld naar 6 Bft. Ik wacht de Nederlandse kustwacht nog af om vijf over acht "een rug van hoge luchtdruk trekt van Engeland naar Denemarken", kan ik daar van profiteren? Alleen Utsira is nog noord verder is het n/w en of nn/w.

Een beetje geluk moet je hebben en ik ga.

Een valse start, ik wist dat het om zes uur laagwater was, nu moet ik tegen wind en stroom in door de Vliesloot en het Stortemelk, na twee en een half uur kan de motor pas uit en ik zeil pal noord. Ik moet niet oost komen want onder Noorwegen zit zwaar weer. Als ik een beetje geluk heb dan kan ik de hele etappe hoog aan de wind blijven zonder op te steken.

Anderhalve dag hoef ik niet aan de windvaan (m'n maatje) te komen maar dan moet de motor bij wegens gebrek aan wind.

Ik was gisteravond een beetje afgedraaid, het geeft altijd spanning de eerste dag en ik kon ook moeilijk m'n slaapritme vinden. Vandaag gaat het een stuk beter, drie keer door de wekker heen geslapen dan kom ik er pas achter dat hij wel aftikt maar geen alarm geeft. "lekker vast bijgeslapen?". Zondagmiddag kan de motor pas weer uit, ik ben door het oog van het hoge luchtdruk gebiedje gegaan wat voorspelt was. Spoedig de genua verwisselen voor de kotterfok, een rijfe steken, tweede, grootzeil er af en motor er bij. Wind schuin op kop tot 37 knopen en bakken met water komen over me heen, m,n gemiddelde van 5,5 knoop de eerste dag zakt nu tot 3,8 de laatste dag en pas als ik achter de rotsen onder Haugesund kom dan pas kan de motor weer uit en presteer het om de fjord naar Haugesund geheel uit te kruisen tot het haventje van Kopervic. Op de kade zitten twee meisjes in de auto ogenschijnlijk te niksen en ik vraag hun naar de douche, in de bieb maar die is dicht maar we hebben wel pizza, ook goed en binnen een uur lig ik in bed. Dinsdag in Haugesund vers halen, douchen, tanken en terwijl ik dit schrijf zit ik in een lekkere luie stoel met een flinke pot bier, Bo ligt voor me aan de

kade. Weeronline geeft aan drie dagen mooie wind richting Lofoten daar moet ik van profiteren, dan ben ik er niet maar toch mooi in de richting van deze langste etappe.

Tweede etappe naar Lofoten; van 59 graden naar 68 graden noord, 625 mijl, de langste etappe.

Om acht uur trossen los, in het begin gaat het niet hard maar de wind wordt beter maar ook kouder en de baro zakt in negentien uur van 1022 naar 998 recht van achter komen wederom bakken met water met een kade zeiltje (voor de fenders) scherm ik de ingang onder de buiskap provisorisch af maar er is geen houden aan, ik wil rondom me kunnen kijken want het spookt behoorlijk en het zicht is ook nog eens matig. In de nanacht ben ik en de boot doornat geworden en is het bovendien erg koud en vraag je je af "wat doe ik hier".

De volgende morgen klaart het op en komt er een mooie voor de windse zeildag de boel droogt en ik trek weer op met dezelfde zeiler als gisteren die ik echter de hele nacht niet gezien heb.

Na 2300 uur was ik af, heb een vrolijk uurtje met top 1000 muziek, lees het verhaal van fam. De Jong nog eens in de kuip en merk ik dat het 0100 uur geworden is, 24 uur licht per dag, we liggen inmiddels wel stil, dat moet veranderen.

Vrijdag 19 juni, een nieuw weerbericht opgehaald, het lukt nog met mobiel internet (niet te ver uit de kust). De wind komt de komende week vanaf de Lofoten, waar ik heen wil maar is over het algemeen niet sterk en als het een beetje meezit dan kan ik dagenlang voltuig opkruisen, op dit moment gaat het in ieder geval prachtig, met 15 knopen schijnbare wind loop ik ruim boven de 6 knopen en Bo licht als een blok op het water. Af en toe zie ik de rotskust met op de achtergrond de prachtige wit besneeuwde bergen. Het belooft ook zonnig te blijven met een temperatuur rond de tien graden, wat wil ik nog meer?. In de nacht kun je om 02.00 uur nog zien waar de zon onderging en zal spoedig aan de andere kant weer opkomen. Zaterdag en zondag worden echter twee dagen dat je nauwelijks vooruitkomt met als enigste mooie dat je toevallig door het plaatsje Husoyvaer komt dat een tussen de rotsen in zee ligt. Bovendien passeer je daar de Poolcirkel wat met een kunstwerk gepresenteerd wordt. Ik ga echter niet aan land, de Lofoten zijn nog 80 mijl.

Weet je dat ik er 1000 mijl op heb zitten en dat ik er ook nog een kleine 1000 te gaan heb. Weet je dat het zo'n 40 jaar geleden is dat ik een kleine week lang geen alcohol heb gehad. De navtex voor het eerst schrijft over 'fog banks'

Dat ik vandaag voor het eerst zon zie om half elf 's avonds

Dat de mist niet is gekomen maar dat wel m'n fototoestel stuk ging toen ik maandag de eerste foto wilde maken voor de Lofoten.

Het eerste waar ik aankom op de Lofoten is het plaatsje Reine, het ligt rondom een mooi baaitje en een prachtige achtergrond. Ik kan er zo blijven maar ik trek nog een stukje door naar het mooie oude ter ziele gegane vissersdorpje Nusfjord, ook rondom een kommetje, nu is het geheel ingericht als uitvalsbasis voor sportvissers, het heeft een aantal barakken om te overnachten, wat cultuurhistorische gebouwen en wat souvenir winkeltjes, er is gelukkig ook een douche en een goed restaurant.

Derde etappe. Rustig aan door Lofoten naar Tromso

Na een paar dagen trekken kom ik door de Solbergfjord richting Tromso aan de Noordkaap.

Zo'n fjord moet helaas op de motor dat weet ik nog van vorige jaar rondom Bergen.

Halverwege in een zijarm geankerd en ik zet om 01.30 een brug op de foto, niet omdat die zo mooi is maar omdat hij op dit tijdstip nog in het zonnetje ligt wat nog steeds over de bergen schijnt. Volgende dag op naar Tromso en er zit nog eventjes een engte in de fjord waar het zo

hard stroomt dat ik eerst kribbetje vaar, gewaagd kort langs de rotsen en me er op het laatst pas in de stroom gooi, volgas en er nauwelijks door kom.

Zaterdag 27-6 de plaats verkennen, er is een toeristen marktje en ik doe de boodschappen.

Moet een eind fietsen de 45 m hoge brug over om me te douchen en de wasjes te draaien

Op het weerprogramma zie ik dat ik nu eigenlijk de oversteek moet maken want het is nu goede wind en na woensdag wordt de wind tussen Bereneiland en Spitsbergen veranderlijk noord maar vooral weinig wind, maar dat kon ik verwachten.

Zondagavond zit ik een beetje te twifelen, ga ik morgenvroeg of niet, ik kan Bereneiland bereiken maar dan is de koek op en heb ik dan genoeg diesel voor het laatste stuk? Anderen om me heen, een Franse, een Australiër en de op de Lofoten ontmoette Amerikanen gaan nog niet.

Vierde etappe vanaf Tromso, tussenstop op Bereneiland naar Spitsbergen ongeveer 470 mijl.

Maandagmorgen verslapen, om half elf kom ik mijn bed uit, eerst het weerbericht en de voorspelling is iets gunstiger. Eerst weinig wind bij de kust dan dinsdag ruimende wind en als ik bij bereneiland aankom dan scherp aan de wind, de wind zal eerst zwak zijn en langzaam aantrekken tot 15 knopen en dan moet ik dus hoog aan de wind zeilen. Voorbij Bereneiland is het nog een beetje koffiedik kijken, soms is de weinig wind mee en soms moet ik er recht tegen in, haal nog even vers brood op en dan ga ik, midden op de dag. Ik ben uitgeslapen en verschil van dag en nacht is hier niet, ook de temperatuur is hier bijna dag en nacht gelijk Als ik om 1500 uur nog een actuele ijskaart ophaal dan zie ik een groot ijsveld ten zuidoosten van Svalbard, er staat een groot vraagteken in geprojecteerd, oei! dat kan om de kaap heen komen en dat is voor mij niet zo best.

Het werd weer toeren door de fjorden en volgens de weerkaarten moet ik wind van achteren hebben, maar helaas, je wordt er mismoedig van. Om 21.30 uur pas op volle zee en ineens is de goede wind er en ik loop op een nagenoeg vlakke zee 6.5 knoop. De zon vertrekt en ik zal een paar bewolkte (koude) dagen krijgen.

Woensdag een juli om 1500 uur wil ik voor Bereneiland nog een ijskaartje ophalen van Spitsbergen maar het internetten lukt niet, zelfs de hele iridium zwijgt, ook niet met gewoon bellen terwijl gisteren mijn tweede beltegoed ingegaan moet zijn. Ik besluit om daar te gaan ankeren, als het qua weer noodzakelijk beter was geweest om door te gaan dan had ik dat zeker gedaan, maar doordat ik geen actuele informatie heb anker ik maar.

Om 19.30 uur kom ik bij de ankerplek. Me weer een beetje opfrissen, koken en de vloer dweilen want daar is afgelopen dagen koffie, thee, jus, aardappelnat enzovoort overgegaan, hij is zo glad dat als Bo op een oor ligt dat je dan haast niet meer kunt blijven staan.

Het Amerikaanse jacht Ionore ligt ook voor anker evenals een werkschip en als de boel opgeruimd is dan gaat snel het luik dicht want het is er guur en stervenskoud.

302 mijl in 55 uur is gemiddeld ruim 5,5 mijl per uur dat vind ik best goed.

Er stond best een straffe wind vanaf de berg waar ik voorlag, maar ik heb de nacht niet meegemaakt.

Donderdag om 0900 anker op, ik heb thermo ondergoed aangedaan en m'n zeilpak en als de boel opgetuigd is heb ik koude vingers maar het zweet druipt me van de rug. Even langs de Ionore maar ze wisten nog niet of ze gingen, waarom niet? de wind komt wel uit de verkeerde hoek maar is matig en ik denk dat je gemiddeld ook niet veel meer mag verwachten.

Toegegeven, de eerste uren een gemiddelde van 4 knopen is niet veel.

Bereneiland mag dan wel onbewoond zijn, er is alleen maar een weer station, mooi is de kust wel met de imposante berg "dat is eigenlijk alles", die uit zee opstijgt, alleen aan de noord zijde is het wat vlak en daar zie ik dan ook wat gebouwtjes. Ik neem meerdere foto,s van "Bjornoya" zoals Berneiland eigenlijk heet.

Het zuidelijkste puntje waar je ankeren kunt op Spitsbergen is slechts 140 myl, maar met deze snelheid zal het nog lang duren denk ik.

Om middernacht ben ik hemelsbreed nog maar 47 mijl opgeschoten, enigszins vind ik het best, de stormvogels scheren prachtig om Bo, het is alsof ze mij begroeten, en ze gaan zo vlak over het water dat ze met de vleugels de golfjes net en net niet raken. Maar daar waar Ben schrijft over spuitende walvissen en mee zwemmende dolfijnen heb ik ze nog niet gezien, gelukkig heb ik de ronddrijvende boomstammen ook nog niet meegemaakt.

Vrijdag 3 juli, het gaat tergend langzaam door het opkruisen en een stotende zee maar er is een lichtpuntje want in dat spaarzame zonnetje zie ik op 48 mijl Spitse bergen liggen en ze zijn wit! Ik zet de motor bij, ik kan het niet laten, excuus is dat ik de accu,s op moet laden. Ik zeil sinds Tromso tegen de wind in dat wil zeggen als ik over de buiskap kijk dan is het behoorlijk koud en ik denk nu al aan de terugweg, als ik dan voor de wind ga heb ik de wind recht in de kuip, de buiskap en kajuit, het moet denk ik niet te harden zijn.

Met nog 24 mijl te gaan zie ik ten oosten van me op een mijl afstand een stuk ijs zo groot als een schip drijven. Tien minuten later zie ik aan de horizon, wat, vlak voor me een ijsveld van kilometers, ik vaar er vlak langs en vind het adembenemend, de voorzijde is een front, het wordt door het tij teruggedrukt tegen de flauwe wind in, gelukkig is er geen mist en kan ik het overzien en m'n weg vervolgen. Dat was nu wat er overgebleven is van de ijskaart van maandag.

Op Spitsbergen.

Om 0130 uur na 40 uur zeilen ga ik voor de eerste de beste gletsjer voor anker.

Zaterdagmorgen als nauwelijks het anker op is zie ik drie witte dieren lopen aan de oever, met de verreijkker, het kunnen ijsberen zijn maar als ik er naar toe probeer te varen is het al snel te ondiep in deze delta van een oude gletsjer. Op naar het noorden de Hornsund in en ik zie aan de noordzijde een tweemaster en een motorschip voor anker liggen. De Hornsund is de eerste fjord aan de westkant en er is ergens een Pools weerstation. In elke fjord zijn gletsjers dus daar hoef ik het niet over te hebben maar ze zijn altijd fascinerend. De wind komt van alle kanten maar in ieder geval valwind van de gletsjer af. Ik kom tot voor de Sofiekammen/Vestre burgerbukta, als de sysselmannen me terug sturen dan heb ik dit in ieder geval gezien. Ben van plan maandag naar Longyearbyen te gaan, daar zal ik ze ontmoeten, m,n brood is dan ook acht dagen oud, ik moet ook diesel en water hebben.

Ik heb me een beetje verkeken op de afstanden, Longyearbyen hemelsbreed en om de kust is toch nog en heel verschil en omdat de diesel minder wordt ga ik niet meer door de volgende fjord en anker ik op een willekeurige plek langs de kust om drie uur 's nachts, in het zonnetje dat toch niet ondergaat

Zondag om 2100 uur vlak voor de Isfjord waar Longyearbyen aan ligt hoor ik naast me een gesnuif, een walrus, had eerst geen aandacht voor mij en daarna zwom hij onder de boot door en raakte hem met een hard geluid tevens was het voelbaar, gelukkig had ik de schroef al neutraal staan, liet zich aan de andere kant even zien en weg was hij. Een uur later zie ik de eerste huizen sinds Tromso, het is Barentsburg, op afstand mooi noors gekleurd plaatsje, en om middernacht komt er nog een sprintje richting de Sysselmannen, maar ook die wind is snel weer verdwenen. Ik moest wachten voor een groot passagiersschip wat voor mij aanmeerde, en ineens aan de kant bij een ondiepte zag ik zo'n tien witte beluga's in een meterdiep water, een onverwachts slot van de dag.

Ik heb er nu ruim 1900 mijl opzitten oftewel ruim 3500 km

Maandag en dinsdag de Sysselmannen bezocht, geweer gehoord, geproviandeerd enzovoort.

Wat kun je respect hebben voor deze bewoners die denk ik vroeger grotendeels leefden van de ter ziele gegane mijnbouw, de hele constructie naar de verschillende aders staan er nog als een

toeristisch element. In de avond wat rondgefietst en het eerste rendier en poolvosje gezien en een beetje uit de nederzetting afgedwaald, geen geweer bij me maar je voelt je er toch niet prettig bij. Het wordt stil in het plaatsje, tja het is ook alweer een uur met een stralende zon en een heldere hemel, prachtige dagen en geen benul van tijd hebben, je gaat maar naar bed omdat je horloge het aangeeft.

Geweer huren: je laat je vergunning zien, ze hebben maar een type om te verhuren, een oude mauser, waar we in de oorlog al mee werden doodgeschoten. Die vent praat wat tegen me terwijl hij z'n werk doet, nou ik ben behoorlijk doof en slecht in Engels dus ik stond er tegenover te stotteren toen er een andere Noor bij kwam, Nederlander? Ja hallo ik ben Jacob, ik heb jaren geleden in Nederland gewoond. Waar? In Emmen. Ik woon in Hattem. Ja dat ken ik ook, Nederland is ook mooi, Limburg, Friesland en Amsterdam, ken je Mark van der Weg met de Jonathan vier? , ik, wel eens van gehoord via zeilers. De wereld werd ineens weer klein. Hij, ik zal je uitleggen hoe het wapen werkt, zo en zo, waar ga je naar toe? Nou ik probeer Amsterdammoya te bereiken, ja daar zitten ze en ga je ook aan land, ik, ik heb wel een bijboot. Als je een ijsbeer ziet, zorg dan dat je weg bent want als je hiermee een beer moet schieten!. Ik voelde het helemaal en de woorden bleven mij lang en diep bij.

Woensdag acht juli, op naar het noorden van Spitsbergen, er komen nu geen winkels meer, de noordelijkste winkel van Europa ligt achter me, alleen Ny Alesund (op dagetappe afstand) ligt nog boven me, een gehucht met in de winter slechts <50 inwoners is voor hun voorzieningen aangewezen op Longyearbyen daarna kom ik op de noordkaap in Amsterdammoya, het is alleen een naam, meer niet.

Het weerbericht geeft aan maximaal 10 knopen wind voornamelijk noord, een paar bewolkte dagen met misschien iets neerslag, de temperatuur overdag rond de nul graden maar in de nachten kan het er gaan vriezen tot elf graden. Dit laatste geeft me zorgen, is het wel uit te houden daar?, de kachel houdt die het? Ze zijn al zo storing gevoelig die eberspachters, en de motor? Hij zal maar niet meer willen starten, dan kom ik zonder stroom met alle gevolgen van dien. Anders beredeneerd, ik heb altijd de zeilen nog en na regen komt zonneschijn.

De bedoeling is Ny Alesund maar ik ben de volgende fjord ingedoken na 82 mijl opkruisen, regen en 34 knopen wind, ik vond het welletjes, dan maar een dag minder aan de noordkaap, het weer is nu eenmaal anders dan voorspelt. Hier hoop ik nog een ankerplekje te vinden en ja het lukt en er ligt nog een boot de Jonathan drie!.

Vrijdag negen juli. De vele passagiersschepen die aan de westkant van Spitsbergen rondvaren zie je hier niet op de Forlandsundet waar ik nu voor de tweede dag op vaar, omdat dit tien kilometer breed vaarwater aan de noordzijde bijna versperd is door onderwater rotsen.

Het begint weer tegen de wind in en tot 1600 uur schiet ik niets op tot dat ik over de ondiepte ben, hierna kan ik het weer bezeilen naar Ny Alesund, ik kom daar naast een 18meter zeiljacht uit Alaska te liggen met twee dames aan boord ze komen via het Panama kanaal, via Portugal ze zijn op Urk geweest en nu Spitsbergen. Nog even het mijnwerkers gehucht in waar midden in het dorp een rendier loopt, snel foto toestel ophalen Even later pikken arctische sterntjes mij letterlijk op het hoofd, met de muts op neem ik een foto van een van de vele nestjes, ze leggen eieren zo in het steenslag vlak langs de weg. Een foto van het mijnwerkers treintje en naar bed, morgen zie ik wel weer verder.

Zaterdag vertrek ik pas om 14.30 uur omdat ik er uitgebreid heb rondgezworven, af en toe zie je iemand maar voor de rest is het net een stil leven. Met het geweer op de schouder buiten het plaatsje geweest foto's gemaakt van de mast waar in 1928 de Engelsman Wilkins zijn luchtschip heeft afgetankt, hij kwam als eerste vanaf Alaska via de noordpool naar Svalbard. Later probeerde de Italiaanse generaal Nobile het kunstje nog eens maar moest door ijsvorming een noodlanding maken op het poolijs waar de meeste bemanning en hij zelf mee om het leven kwam. Een zendamateer ving twee weken later noodsignalen op en een er naar

toegestuurd vliegtuig crashte tijdens de landing waarbij eveneens doden vielen. Uiteindelijk zijn de overlevenden door een Russische ijsbreker gered. Ook heb ik rondgekeken bij de troosteloze mijnbouw restanten, diverse monumenten en het mijnwerkers museum.

Het is volkomen vlak op het water, de enigste rimpeltjes die ik zelf dus daarom moet er driftig gemotord worden. De baro loopt weer op en ik anker in de Magdalenefjord, als ik de volgende morgen wakker wordt is het 15 graden binnen en ik kan heerlijk in de kuip zitten om te ontbijten. Voor mij ligt een ogenschijnlijk achtergelaten rubberbootje van de Sysselmannen en staat er op de kant een hutje van de Sysselmannen? Naast me ligt een onderzoek bootje uit Georgetown VS. Als ik een half uur later vaar dan komt ineens de rubberboot voorbij, ze zijn er dus toch om te controleren.

In begin 1600 begonnen Nederlanders op walvissen te jagen bij noordwest Spitsbergen en omstreeks 1630 waren er 600 schepen en 9 oorlogsschepen.

In 1693 was er een conflict met de Fransen die vanuit St Malo opereerden en werden 40 schepen in de val gelokt in de doodlopende Magdalenefjord waar ik nu ben. Het werd een ware kanonnade met honderd kanonnen, elf Nederlandse schepen capituleerden. Er staat nu nog een monument voor de gevallen Nederlanders. Later als ik van de Sysselmannen een lift krijg hoor ik dat hier 140 Nederlanders begraven liggen, en ik zie op een plaatje dat de beenderen uit de grond steken, daarom is het nu verboden gebied.

Het kerkhofje is op een pier/ vlakke heuvel in de fjord waar de schepen beschut achter konden liggen.

Als ik boven Amsterdamoya ben zie ik in de verte iets wit glimmen, een passagiersschip? Maar door de verre kijker zie ik grote! Ijsbergen in het noorden en het noordwesten, daar is het echte dak van de wereld. Ik ga er niet naar toe want het kost me te veel tijd, een of twee dagen, dat gaat ook niet goed met m'n voorraad maar toch ik vind dat ik nu ook bij het dak ben.

Ik ga om de Smeerenburgerfjord naar de Fuglefjorden waar een mooie gletsjer is voor mij alleen. Ik kan er heel kort voor komen en dan hoor je hem pas goed kraken, als er tegelijk ook nog iets afbreekt is het net een zwaar onweergeluid. Ik kan nog door een fjord maar als ik de richting op ga merk ik dat ik nu echt van de (laptop) kaart raak. Omdraaien dan maar, ik neem nog even een foto van de GPS: 79 graden en vijftig minuten noord !

Terug naar de Smeerenburgerfjord waar onze zeelui in vroegere jaren ook de sporen hebben achtergelaten.

Ik kan weer zeilen, niet hard en bovendien gaat het tot Vlieland gemiddeld tegen de stroom in maar grotendeels voor de wind. Ik knijp langs een wal en zie op de oever sporen in de sneeuw staan, daar heeft dus iets gelopen, kijk om de buiskap en zie op veertig?meter een ijsbeer!, nu is er even paniek, zo min mogelijk drukte maken maar alles moet tegelijk, genua inrollen, grootzeil zakken maar het opdoeken achterwege laten, het geweer uit m'n bed halen en klaarleggen, motor er bij, fototoestel in de hand, op de laptop kijken of ik niet op de stenen loop geeft geen uitkomst want ik ben al in het blauwe gedeelte (ondiepte). De beer geeft weinig aandacht aan me en scharrelt voor me uit richting de Kennedy gletsjer. Wat zou hij doen? Op de achtergrond is de berg en vooruit moet hij of het water in of over de gletsjer wat ik niet denk, hij kan ook omkeren maar hij gaat zo voor me uit het water in. Even zie ik op de laptop dat het daar zeer ondiep is, ik moet achterhem kruipen en hem dwingen om iets meer open water op te gaan. Het is wel angstig ik heb maar drie meter water, er drijven stukken ijs en er liggen grote! stenen en daar wil ik niet op (vast) komen, ook heb ik geen idee of beren ervaring hebben met zwemtrapjes gecombineerd met een windpilot en als de beer op zo'n steen komt staat hij even hoog als m'n boot. Ik ben te snel, net als ik denk dat ik de beer de pas af kan snijden om hem iets meer naar open water te dwingen draait hij om en zwemt al grommende voor de boot langs terug. Maar ik heb hem op foto en op filmpje. De beer gaat de

kant weer op schud zich af en loopt door net of er niets gebeurd is, maar mijn hart heeft wel een behoorlijke verhoging en het zweet heb ik op de rug.

Mijn vakantie kan niet meer stuk maar ik hield een uur geleden al rekening met een kleine teleurstelling, "zie ik geen ijsbeer en ook geen walvis?".

Het is avond en laat het anker zakken onder het eiland Amsterdamoya op de hoek van de Smeerenburgfjord.

In de (glorietijd) van de walvisvangst, de 17^e eeuw werden hier de walvissen verwerkt. Hier waren ovens, houten huizen een kerk en een bakkerij. Drie tot vierhonderd van de zeshonderd boten waren Nederlands met in totaal twintig tot vijftienduizend man.

In de topjaren werden drie tot vijfduizend walvissen gedood per jaar. Maar in het jaar 1697 ving 129 schepen nog slechts 1255 walvissen en in 1912 zijn er slechts 38 kleine geteld.

De nederzetting in Smeerenburg is geheel ter ziele gegaan alleen de fundamenten van de ovens zijn nog zichtbaar.

Zondagmorgen word ik om 0800 uur wakker van de wind terwijl de baro nog steeds onveranderd hoog staat op 1022 en zakt na zes uur slechts 2 punten, mijn schip begint te gieren met wel 120 graden en na twee uur raakt het anker los, ik zoek beschutting achter het midden van de bergrug en anker opnieuw de track van de kaartplotter standbij zo ver mogelijk ingezoomd en om 1500 uur heb ik een enorme zwarte vlek/grafiek getekend op de plotter, er is wind tot 35 knopen en ik gier nog 80 graden ondanks m'n 15 kg Bruce anker wat wordt bijgestaan door een 15 kg danfort om gieren te voorkomen. Ik heb op 5m water 30 meter 8 mm ketting gestoken en ben om 1500uur als de wind wat gaat liggen ongeveer tien meter gekrabd. Vandaag dus op de boot zitten te wachten of alles goed gaat, de wind zakt in en ik besluit om de bijboot op te pompen en als nog Amsterdamoya te verkennen. Ik roei naar de kant en dan een kilometer over stenen en rotsblokken en dan kom ik op het vlakke gedeelte waar de nederzetting was, ik zie in de sneeuwrand oude berensporen en ik heb het helemaal niet naar m'n zin, bovendien is het vlakke gedeelte een grote modderpoel en ik moet van de ene op de andere kei springen om niet weg te zakken uiteindelijk kom ik toch op de punt maar ik vind geen enkele spoor van de nederzetting. Net als ik omkeer zie ik een rubberboot aankomen, de Sysselmannen komen naar me toe, ben je in Longbyjaren geweest op ons kantoor?, ja, heb je je formulier bij je, neen het is op de boot, de man knikt gunstig met zijn hoofd, kijken elkander even aan en het is goed. Ik vraag waar gaan jullie naar toe?, ze wijzen in de richting van mijn boot, willen jullie me meenemen, ook goed en ik wordt weer bij de bijboot afgezet. Ik heb het daar gezien en ga alsnog zeilen naar de Bjornfjorden gletsjer. Niet alleen het ijs is indrukwekkend ook de enorme hoeveelheid los gevroren steen, "de erosie van de berg" die de gletsjer voor zich uit en opzij drukt, aan de voorkant zo'n twintig meter hoge massa en soms honderden meters breed. Om middernacht gooi ik het anker uit bij Bjornhamna.

Maandag 13 juli:

Eerst het grindbankje bekijken waar ik achter lig en ik zie een oude pelsjagers hut met provisorische lieren om de boot op de grindbank te krijgen een stookplaatsje en diverse werktuigen er nog omheen. De hut was zwaar te barricaderen om beren buiten te houden. Dat stookplaatsje kan alleen gestookt worden met hout en al het hout wat hier is dat is aangespoeld uit de Barentssee zelfs de hut is grotendeels opgebouwd uit drijfhout. Op Spitsbergen groeit nog geen een takje, ook geen gras alleen mos en kleine hardnekkige bloemetjes. Ik ga weer terug de Magdalenefjord in, die grafheuvel wil ik toch nader fotograferen, het is tenslotte maar een uurtje omvaren. Er ligt nog een Pool en een Franse, gelukkig zijn de Sysselmannen op pad dus ik kan even over de graven lopen maar ik zie niet meer dan twee kleine afgebakende grafheuvels en de grote afgebakende heuvel met het

monument. Als ik terug roei komen de twee dames uit Alaska aanvaren en nodigen mij uit voor een bakje koffie, zij gaan noord en willen weten wat ik gezien heb en ik krijg diverse dingen van hun te horen. Zij willen hun trip vervolgen om! Spitsbergen. Nou hun 18ml aluminium is er geschikt voor maar ze durven wel. Ze laten mij nog even zien hoe dicht het ijs is in het noordoosten en verder halverwege aan de oostkant. Ze hadden een recente ijskaart. Terug naar de Kongfjorden waar Ny Alesund aan ligt en ruim na middernacht valt het anker voor een van de grootste gletsjers aan de westkant van Svalbard, de kongsfjord. De meeste bewoners van Ny Alesund hebben echter bodywarmers aan met de tekst Kingsbay en of Kingsglacier. Ik kan niet voor deze geweldige gletsjer komen, er drijft te veel ijs in de baai, en ik moet behoorlijk laveren om een doorgang te vinden richting Ny Alesund. Morgen richting Longyearbyen en onderweg is een plek waar walrussen liggen heb ik van de dames uit Alaska gehoord.

De dames stellen me niet teleur, er is een hoop wind op wijd water maar ik weet niet hoe snel ik aan land moet roeien met m'n kleine bijbootje, er liggen naar ik schat 40 stuks en de foto's worden tot op vijf meter afstand genomen, och er waren er maar enkele die de kop voor mij optilden, de rest sliep gewoon door. Als je er zo kort voor ligt dan heb je pas goed in de gaten hoe lompgroot ze zijn, volgens de informatie 1500 kg maar ik geloof dat er diverse meer wogen. De enige andere boot die er voor anker ligt is de Jonathan.

Het is inmiddels weer tegen middernacht al merk je het niet, maar na de hele dag zeilen met een stevige wind van achteren en rond de 0 graden kun je goed slapen.

Donderdag 16 juli.

Ik lag dan wel achter de punt, nog net een beetje beschut tegen de golven maar de wind kwam behoorlijk over de vlakte. Na twee uur in bed liggen even kijken en ik zie de Jonathan vertrekken, zij houden het voor gezien, nog twee uur later val ik in diepe slaap en wordt pas om tien uur wakker, het waait nog steeds net zo hard. Op naar een vogelklif, daar moeten dus veel vogels nestelen, maar daar aangekomen viel het dusdanig tegen dat ik omgedraaid ben richting Barentsburg. Je kunt daar alleen ankeren of je moet aan een kade liggen waar kolenschepen afmeren. Ben had al in zijn boek geschreven over het kolenstof daar, hij had helemaal gelijk. De ankerplaats is smal kort tegen een gravel wal en er is een strook van 10 m diep daarna wordt het al snel 200 m diep, de wind blaast me naar de wal dus ik maak me niet zoveel zorgen, anker uit en om 2100 uur nog even dor het gehucht fietsen, in een enkel gebouw hoor je muziek en hing er een plant achter de ramen voor de rest was het een vervallen Russische mijnwerkers bende, kortom de eerste dag die echt minder was.

Een borrel en naar bed, om 0600 uur hoor ik de wind maar de boot niet, de kooi uit en ik zie dat ik op de fjord drijf, ben 0,45 mijl afgedreven. Ik zet altijd als er geen stroom is m'n roer dwars, zo ga je nooit voor de wind snelheid maken. Aan de grafiek op de plotter te zien moet ik haast de hele nacht gedreven hebben en kon ik nog uren zo drijven, aankleden en naar Longyearbyen om vers brood te halen, wasjes draaien, douchen en tanken.

Zaterdag blokkeert een cruise schip met 3000 opvarenden onze ligplaats, grote lange dikke trossen staan als snaren langs onze boten. Dus maar eens op de fiets kijken of het werkelijk waar is dat de sleehonden kennel omringd is met eidereenden nesten en het is waar! waarvan foto's. Ook even langs de noordelijkste camping van Europa gefietst gerund door Nederlanders (Michelle van Dijk) ik heb afgelopen winter haar per email diverse dingen gevraagd over dit land en keurig antwoord gekregen en ik heb er haar voor bedankt.

Alsnog om 2100 uur weg en op naar Pyramiden een grote Russische mijnbouw achter in deze 100km diepe Isfjord en om 0300 uur anker laten vallen in een mooie stille baai 9mijl ervoor, de baro is was gezakt van 1021 naar 1007 maar klimt gelukkig weer naar 1014, de schommelingen brengt wel wind mee maar gelukkig staat het zonnetje om deze tijd nog steeds op de boot te schijnen.

Zondag 19 juli. Ik moet hard werken om tegen de wind in te komen en om 1700 uur ben ik er pas. Het lijkt een dood dorp alleen op de punt van de kade staan twee nieuwe units voorzien van een deur en ramen. De vlaggen van Noorwegen, EU en Tsjechië er boven, alweer een universiteitsonderzoek stationnetje, als ik naar binnen gluur ligt er een man te slapen maar als ik bij de boot ben is hij al achter me, stelt zich voor en geeft vriendelijk een hand, maak even wat warm en dan is er ook al een Rus, een van de twintig die hier nog zijn, stelt zich ook voor en vertelt me dat een nacht aan de kade 100kr kost en of ik geen excursie wil met een engelse gids door Pyramiden, ook goed en over een uur halen ze me op, het zal wel een zakcentje zijn voor deze achterblijvers want de mijn is al in 1998 gesloten. Gelukkig lig ik aan een hoge kade en aan hoge wal, m'n schip komt er niet boven uit en nog lig ik onder helling zo hard waait het om de berg heen. Na een half uur staat hij er al en stelt zich voor als Vladimir, juist hij uit het boek van Ben Hoekendijk. Ik krijg een wandeling van een uur en als we terug zijn bij de boot begint Vladimir in de wind de nota te schrijven en laat merken dat dat niet makkelijk gaat, ik voel het aan en zeg "kom aan boord" dat doet hij graag, de nota wordt voorzien van twee Russische stempels. Ik bied hem een borrel aan en na drie schipperbitters beginnen zijn ogen te glimmen en praat hij onafgebroken door. De volgende morgen per fiets de boel bekeken en ik merk dat ik wel 10 tot 15 km de vallei in kan fietsen over bulldozer wegen, het is mistig, rond de 0 graden en er vallen enkele ijsregen spetters, daar achter zijn spaarbekkens voor hun drinkwater en kom daar een groep trekkers tegen uit Finland, voor die liefhebbers is hier ook genoeg te zien. Midden op de dag weg en er staan al een paar Russen klaar om een groter schip op te vangen, oei net op tijd dus. Op naar de Tempelfjorden, deze moeten indrukwekkend zijn vanwege hun berg wanden. In het begin van de fjord kon je dit prachtig overzien, er was een goede ankerbaai achter een enorm kiezelstrand wat wel 20 mi hoog was in de vorm van een papegaaibek en op de achtergrond een berg net als een tempel staande op een rok van steengruis zo stijl de het gevaarlijk leek om daar tegenop te klimmen, ver op het kiezelstrand lagen grote rotsblokken die naar beneden zijn gekomen. Ben naar land geroeid en heb er twee uur over de grindbank en bergvoet gelopen. Hoewel de wind nog behoorlijk koud en trekt om de berg echter eenmaal terug op de boot blijft er maar 8 knopen meer staan.

Dinsdag 21 juli, ik word wakker van de boot en hoor behoorlijk de wind, er is wat niet goed en zie dat ik in het gravel lig, tegen de wal dus, op de motor proberen weg te komen doet niets, maar ik zie de ankerketting nog strak staan, nu tegelijk de elektrische lier aan en de motor bij, het lukt! Gevaar voor roerschade was er wel een beetje want dat ding steekt niet zo diep maar is wel het laatste wat van de wal vrij komt. Alternatief was geweest het anker losmaken, met de bijboot het anker en ketting 80 meter wegbrengen, een lange lijn er aan en via de midden bolder of met de spival de boot overtrekken want hij stond nog behoorlijk recht op.

Terug naar de uitvalbasis, Longyearbyen, wapen inleveren, route terugbrengen naar de Sysselmannen enzovoort. Weer eens een weerkaartje bekijken voor de oversteek die zo langzamerhand moet beginnen, gelukkig zakt de wind wat in, de laatste week waaide het behoorlijk, de zon liet zich nauwelijks zien en het was daarom koud, regen heb ik hier niet gehad, af en toe een ijsdruppeltje uit zo'n koude donkere bui en dat vond ik meer dan genoeg. In de haven is het druk, ze blijven om het weer liggen en het duurt een tijd voor ik er bij kan. Ik kom naast de Elsa te liggen van fam Tijssen, wat is dat toch een prachtig schip.

Onverwachte derde fase: De terugtocht naar Tromso. Een etappe van 606mijl.

Woensdag 22 juli. Op naar de Hornsund het is ongeveer 120 mijl, ik merk al snel dat de windpilot het niet goed doet, er zit speling op het roerblad, misschien gekomen doordat de

bijboot er de afgelopen dagen tegenaan heeft gestoten tijdens de tochten door de fjorden. Misschien moet er een tussenstop komen, maar het loopt als een speer, op een gegeven moment had ik een gemiddelde over 3 uur van 7 knopen per uur. In de avond zakt de wind in en ik merk dat er ook voordeel is om naar het zuiden te varen want ik heb dan s' nachts de zon in de kuip. De 47 voets Elsa loopt me op en later mag ik alleen z'n spiegel nog bekijken ook het Noorderlicht (charter) komt nog uit het noorden, hoe kan het ook anders, de Elsa wil naar de Bellsund maar ziet daar vanaf om de sterke wind denk ik, 30 knopen voor de fjord maar als we er voorbij zijn is de wind even helemaal weg en komt dan langzaam terug. De nacht is wisselvallig soms scherp tegen krachtige wind in en dan weer flauwe ruime wind, In de nanacht kom ik voor de Hornsund en het gaat steeds langzamer recht tegen de wind in en op het laatst loop ik nog 2,2 knopen met de motor bij, die op volle toeren draait. Ik moet zo nog 3 uur ploeteren maar ik geef het op, de steven wordt gewend richting de zuidpunt dus richting Bereneiland, de terugtocht is begonnen en moet op zee maar wat zien bij te slapen. Nog geen tien minuten na dit besluit komt er toch een hoop wind uit de fjord, 1^e-2^e-en derde rif genua er af en kotterzeil erbij maar Bo blijft oploeven, het is werken om van de wind af te komen en tot de middag is het alleen maar zorgen om het materiaal, tussendoor nog een half uurtje vol tuig gehad maar het begon zo weer. Inmiddels is er ook behoorlijk stroom tegen zodat het ook nog eens wind tegen stroom is. Het is een hoop te danken aan de invloed van de bergen die hoog zijn met daartussen fjorden en brede gletsjers. Het internet weer geeft aan dat ik aan de wind moet tot Bereneiland met 20 tot 25 knopen ware straffe wind, als de golven niet te veel tegenwerken moet dat te doen zijn, echter de nacht en de volgende dag blijft het hard waaien tot 40 knopen en inde namiddag heb ik alleen nog 6m2 van het kotterzeil staan. Om acht uur in de ochtend, is da Elsa 8 mijl achter me, die zal wel geankerd hebben want die was me gisteravond minstens 2 uur voor. Nu komt hij langzaam naast me en zeilen gezamenlijk op richting Bereneiland een dag lang zonder dat we elkander zien want er is inmiddels dichte mist gekomen daardoor zie ik hem alleen op het A.I.S. systeem, jammer, maar voor de rest is het prachtig zeilweer geworden, het voelt wel als een kat en muis spelletje. We zijn gelijk bij Bereneiland, ik wil het liefst aan de noordkant, want daar ben ik vlak bij het Pools weerstation, daar zijn souvenirs, er ligt een heinkel en een catalina propeller vliegtuig wrakken. Daar liggen ook alweer mensen begraven, (pelsdierjagers). De Elsa gaat aan de westkant een ankerbaaitje in en ik ga hun achterna, aan de noordkant zal het ook wel risico vol zijn want daar trekt de stevige wind om het eiland. Aan de westkant ligt nog een zeiler, ze deinen allebei, de wind heeft daar ook nog invloed, de ankerplek is beperkt en door de hoge klif (je kunt daar niet aan wal) besluit ik door te gaan en al snel is het eiland weer verdwenen in de mist.

Zaterdag 25 juli. Je wilt wel wat opschrijven in dit verslag maar er is eigenlijk niks te melden, je bent alleen op de wereld, zelfs op het A.I.S. is nog in de verste verte geen schip te zien. Je rekent uit dat je afgelopen dagen gemiddeld 6 knopen over de grond hebt gelopen en dat er ook nog eens een knoop stroom tegen was. Verder is het gewoon te bezeilen, reven stel je zo lang mogelijk uit, eerst een knik in de schoot en het grootzeil er wat slapjes bij laten hangen en als het niet anders kan ja dan moet je naar de mast om een rif te zetten. Het levert geheid een nat pak op, je doet dan het andere pak aan en laat de boel drogen, nou ja drogen? Tijdens mistig weer lukt dat niet zo erg en m'n kachelkje is er mee gestopt, er zal wel lucht in de brandstof leiding zitten omdat je constant op een oor ligt. De mist vertrekt gelukkig en ik heb de afgelopen nacht en ochtend behoorlijk bijslapen, mobieltje aan je oor op tien minuten instellen, even rond kijken en opnieuw, gelukkig kan ik meerdere alarmpjes tegelijk instellen. De vloer begint al weer behoorlijk vet te worden zodat je je tegen alles schrap moet zetten al is het alleen maar om een snee brood klaar te maken, en als er wat stoms te melden valt dan is het wel dat ik de in Longyearbyen gekochte speklapjes heb geprobeerd te braden, met in het

achterhoofd “de branddeken hangt er naast”, op een gegeven moment tijdens een klapper op een golf ging de pan aan de achterkant het kooktoestel af er onder door en alles lag voor me op de vloer het is toen maar visvoer geworden, het enige verstandige besluit ervan. Wat wel mooi is dat na Bereneiland de mist optrekt en het zonnetje er voor terugkomt, ik kan ‘s avonds weer lekker in het zonnetje in de kuip zitten. Het scheelt een offshore zeilpak met dat van gisteravond.

Zondag 26 juli.

Om 08.00 uur ben ik bij de invloedsveer van het vasteland, de wind zakt weg en de motor moet bij, hoewel het een rechte lijn was van Spitsbergen tot hier met een knikje Bereneiland en alles te bezeilen was en na Bereneiland ook nog eens geen teken van leven was heb ik het als een leuke tocht ervaren, er komt nu weer meer drukte en ik heb het gevoel dat de vakantie nu een beetje voorbij is.

Tijd om de kajuit eens een beetje op te knappen en als laatste me zelf, een emmer met sop en poedel in de kuip, het kan allemaal met deze temperatuur, binnen is het 17 graden maar buiten is het behoorlijk warmer en ik zit de rest van de dag in de korte broek in de kuip!, wat een wereld van verschil.

Ik kom op een mooie tijd (1800 uur) in Tromso aan, Bram ligt daar met zijn Baldr (18meter Collin Archer) op zijn vrouw Hannie te wachten en morgen gaat zijn kennis weer van boord naar Nederland dus tijd voor wat gezelligheid en om even bij te babbelen en we hebben wat te vieren!. Ook ligt de Elsa er wat een complete verrassing is, zij hebben in de baai bij Bereneiland geankerd, ik ben doorgescheld, hoelang ze geankerd hebben weet ik niet, ik heb diverse malen op zee achterom gekeken of ze me al in de nek lagen te blazen maar dat was niet zo, achteraf bleek dat zij tegelijk bij de Noordkaap waren alleen zijn zij een fjord noordelijker naar binnen gegaan en in die tijd heb ik het zeilen wel een beetje geloofd, er was daar weinig wind en heb mijn tijd daar aan andere dingen besteed. We hebben allebei een Koopmans ontwerp alleen zij een veel jongere 47 voeter goed bemand en ik een 35 voets, och dan mogen zij er op 5 dagen zeilen twee anker (rust) periodes uitzeilen

Ik ben door de bemanning van de Elsa en door Bram en zijn kennis feestelijk onthaald met m,n geleverde prestatie, Bram had voor Hannie en mij zijn boot versierd met linten van kleine vlaggetjes en grote vlaggen o,a van onze stad Hattem. Toen ook Hannie gearriveerd was per vliegtuig gingen de flessen pas echt los tot 0300 uur toe en er zit in een liter whisky helemaal niet zo veel maar de volgende dag weet je wel. In de loop van die dag gaan eerst de Elsa naar het zuiden en Bram naar Spitsbergen, je kunt aan hem merken dat hij er echt zin in heeft, er is een goede wind en hij heeft tot heden veel op de motor moeten pruttelen.

Ik blijf alleen achter, zeilen hoeft van mij nu niet zo erg, ik heb het gevoel dat m,n tocht er op zit, ik zoek een smid op om een klein dingetje van de windpilot te laten lassen doe m,n boodschappen en wil nog even de motor nakijken, zit tot diep in de nacht bij een paar 65+ ers aan boord, zij hebben maar een heel klein wiebelig zeilbootje en trekken ieder jaar een stukje verder langs de kust, s,winters gaat hij ergens op de kant, ook een prestatie en leuke vakanties. De volgende ochtend vroeg brood ophalen, m,n net opgeladen mobieltje geeft een berichtje, Bram: Wim we zijn in de loop van de dag terug, doordat in de nacht de stuurautomaat uit elkander liep hebben we een klapgijp gehad en is het lummebeslag gebroken (mast giek verbinding), ik besloot meteen om te blijven, misschien kan ik helpen, in de loop van de dag opnieuw naar de lasser (werf) vragen wat hun werktijden waren en of ze wat wilden doen, antwoord was hier niet afmeren, morgen kom ik in de haven en wil ik het eerst bekijken, een opening was er dus. Om vier uur was bram terug, Hannie had de terugweg gestuurd en Bram had inmiddels de uit elkander gelopen automaat weer heel, nu alleen het lummebeslag nog, de lasser had gezegd morgen maar ze werkten tot 2000 uur, Bram, we gaan het proberen, de man bekeek het en maakte ons duidelijk dat het aluminium dood brandde, dat probleem dat

ken ik, maar hij wil het wel zonder garantie lassen, met ook nog een extra verzwaaring er overheen was het in no time weer gereed. Bram: Wim, blijf bij ons eten en na die tijd doen we nog een kopje koffie, daarna gaan we naar bed want we zijn allebei hartstikke moe, we gaan nu toch niet meer weg, zo gezegd zo gedaan en woensdagmorgen toen ik om 0800 uur opstond was de Baldr weer verdwenen en ben ik tevreden zuidwaarts gegaan. Ik ga naar buiten om het eiland Senja en dat is vanaf zee minstens net zo mooi als de Lofoten, steile hoge met mos begroeide bergen. Een nadeel is dat het omvaren is, en met weinig wind de hele dag op de motor tegen de stroom in moet. Ik heb gehoord dat aan het west puntje van de Lofoten walvissen zitten maar dat ze hier ook voor kunnen komen, maar omdat ik al te veel noord ga knijp ik hem kort om de kust. Dit stuk om Senja naar de Lofoten ligt vol met rotsen, al of niet net onder water en zonder plotter of met veel wind zou ik hier niet graag komen, je moet behoorlijk navigeren en een rechte lijn is er niet bij. Overnacht in Gryllefjord een klein plaatsje maar wel mooi beschermt om te overnachten.

Donderdag 30 juli.

Ik vertrek richting bekend terrein, want na een halve dag varen kom ik door de Lofoten door een fjord die ik op de heenweg ook al heb gehad maar het is niet anders, noord Lofoten zal ook mooi zijn maar de tijd begint te dringen en ik sukkel met een beetje zeil zuidwaarts, en dan ineens een dolfijn, ik sta nu opscherp, camera er bij en ik zie er in een kwartier meer dan honderd, ze geven geen aandacht aan mijn schip, ze zwemmen allemaal noordwaarts maar ik krijg ze op foto en op film alhoewel ze volgens mij camera schuw zijn, tjonge wat zijn ze snel, en net zo snel als ze komen zijn ze na een kwartier ook weer weg, ik voel me gelukkig dat ik dit mee mag maken.

Een kwartier later hoor ik een stem op VHF kanaal 69, een Nederlander?, zoeken op de AIS en ik zie een aantal boten 12 mijl ten westen van me, allemaal passagiers waaronder de NL Bor (Beer) (een mooie klassiek charter zeiler) Ik roep hem op en hij meteen terug "niet op dit kanaal laten we naar?? gaan" en dat laatste verstond ik niet en wat ik ook probeerde ik kreeg hem niet meer te pakken, een ding wist ik wel, haaks om naar de passagiers schepen (whale cruisers), misschien zie ik de Waterkampioen. Ik kom door het plaatsje Andenes, je moet er als leek maar door durven te varen en overnacht in Bleik, iets ten zuiden maar ook iets beter om aan te leggen, ik moet wel elke 25 meter corrigeren om niet op de rotsen te lopen.

Morgen 31 juli ga ik 12 mijl noordwest en volgens de plaatselijke pub bezoekers 100 % kans om walvissen te zien, vind je ze niet snel genoeg? Volg dan de Reine en de Dolphin die liggen de hele dag daar met passagiers.

1,5 mijl voor de haven is nog een steile berg vanuit zee waar een grote kolonie papegaaienbekduikers nestelt met daar boven arenden die mee snoepen maar ik denk dat ik dat maar voor lief neem, ik ga voor een grotere prijs.

Vrijdag 31 juli.

Om 700 uur bed uit en om 800 uur varen. Om 900 uur heb ik nog maar 25 meter diep water en om tien uur 1000 meter, de zee deint en klotst behoorlijk wat door de plotselinge ondiepte komt, daarom is de golf van Biskaje zo berucht. Er zijn nog geen whale cruisers dus moet ik zelf goed opletten. Al snel zie ik een spuit, ze komen dan aan het oppervlak om zuurstof in te nemen, redelijk kort bij maar te ver om op de foto te zetten, een uurtje later nog twee ook te ver weg en de ene laat zijn staart niet zien, z'n ding moet recht op staan, het is wel het teken dat ze de diepte weer in duiken. De whale cruisers komen pas na de middag scharrelen wat rond, geven dan een hoop gas, kronkelen wat en ze hebben er een voor de boeg. Die jongens hebben sonar apparatuur wat ik natuurlijk niet heb en bovendien gaan ze veel te snel voor me om ze bij te houden, na een uurtje zit de cruise er op voor de betalende gasten en ik ga zuidwaarts, wel een beetje teleurgesteld maar tja het kan niet altijd feest zijn. De tijd begint nu echt te dringen, er is niet veel wind maar met de spinaker op loop ik toch nog tegen de vijf

knopen. Een uur later als ik nog verder uit de invloedsveer van het land ben loop ik halve wind 6,5 knoop door het water maar slechts 5,7 knoop over de grond, de golfstroom zal de hele weg z'n invloed blijven uitoefenen. De pret is niet van lange duur, ik moet spoedig weer op de motor, balen. Ik heb hier mobiele dekking en de windverwachting geeft aan dat ik eigenlijk door moet naar de Lofoten want morgen komt daar de wind recht vandaan. Om 23.30 gaat de zon onder, en voor het eerst in 6 weken moet ook de navigatie verlichting weer aan.

Zaterdag 1 augustus,

In een uurtje ben je van noord naar zuid door de Lofoten en ik ga voor de tweede keer naar Svolveer om de boel weer op peil te brengen en om daar m'n laptop voor de tweede keer na te laten kijken, gisteravond moest ik hem 22 keer aan en uit doen toen pas startte hij op.

Boven de Lofoten was het goed zicht en een windje, hier hangen de bergen in mist omhuld en jaagt de wind door de fjord.

In Svolveer kom ik om zaterdagmiddag in de elektronica zaak maar de man kijkt eerst op zijn horloge en verontschuldigd zich met de woorden dat hij eerst een herstel cd moet hebben om de laptop te herstellen, dan het goede er maar van hopen.

2 augustus,

om 8.30 uur vertrekken, Weeronline geeft aan dat de wind nogal wisselvallig wordt, eerst een bakstag windje daarna komt hij een beetje op kop en zakt in, ruimt weer wat en uiteindelijk zal ik kort langs de kust moeten met weinig wind naar Haugesund, wat nog een dag of vijf ver weg is, er kan dus ook nog een hoop veranderen. Verder zee op gaat de wind pal noord staan, dus ik zal het helaas van de invloed van het land moeten hebben. De zuidwest kant van de Lofoten was een uitvalbasis geweest van ongeveer 50 mijl korter, ik zit dus in een te noordelijker hoek.

Om half tien na een uurtje spanning komt er een mooi windje en even zeil ik schijnbaar halve wind en op vlak water zeven knopen op 13 knopen wind, de start is goed en het gaat steeds beter in de loop van de dag komt de wind bakstag in, de spi gaat op en ik blijf tussen de 6 en de 7 knopen lopen, om 1900 uur heb ik 15 knopen wind en wiegelt de boot behoorlijk, als het nog harder gaat zal ik de spi vervangen door uitgeboomde grootzeil. Gelukkig was dat de meeste wind, de wind ruimt iets en neemt iets af er gaat weer vol tuig op en Bo loopt de hele nacht even hard door en het wordt een daggemiddelde van 6 knopen.

Maandag 3 augustus om 0600uur ben ik kort bij de kust en heb mobiele dekking, dus het weerbericht vernieuwen maar ik ben 90 minuten bezig om de laptop op te starten en als hij eindelijk pakt is de dekking te gering. Het oude weerbericht van zaterdag geeft aan dat ik aan het eind van de dag in een lagedruk gebiedje moet komen met geringe variabele wind, en daar had ik graag een nieuw weerbericht voor gehad, misschien had ik er omheen gekund maar nu is het gissen. Om acht uur gaat voor het eerst de motor aan om accu's te laden, niet te lang want het waait nog en het zal anders worden. Bo blijft zeilen tot 1500 uur daarna moet de motor aan tot de volgende ochtend 900 uur, je zit dan je zelf op te vreten, doet van alles om toch iets te motorsailen maar het tuig blijft slap hangen als natte vaatdoeken. Je hoort wel eens van anderen ik moest de hele tijd op de motor, en dan dacht ik "kies zee" maar hier was geen ontkomen aan, door de kern van een flauw lagedrukgebiedje.

Om wat tijd te doden doe ik 500 examenvragen van theoretische kustnavigatie, verreweg het spannendste wat ik aan boord heb, ik heb boeken aan boord maar een lezer ben ik niet. Ook doe ik een testje met het A.I.S. systeem klikt een schip aan van 240 voet op ramkoers je ziet hem op 7 mijl met goed zicht als een stipje en als het schip 23 knopen loopt wat kan, dan is hij met 14 minuten bij je, daarom maar 10 minuten slapen en dan even rondkijken.

Dinsdagmorgen na de depressie komt er het flauwe windje vanaf land wat naar noord zal afbuigen volgens mijn oude weerbericht, en ik kan weer zeilen en het loopt weer een beetje op vlak water, echter na de middag moet de motor weer aan en het zal zo blijven
Woensdag, motorpruttelen.

Donderdag 6 augustus, pruttelen en tussenstop in Maloy omdat diesel op is, tevens al weerkaartjes opgehaald voor volgende week en dat lijkt gunstig, als ik dinsdag vertrek moet ik eerst voor te weinig wind op de motor uit de kust komen, daarna halve wind 10 tot 15 knopen en het eindigt bij de NL kust bakstag 25 knopen, maar wel regen, dus onder de buiskap en je hebt weer alles nat.

Vrijdag richting Haugesund op motor, aan het eind van de dag zal er iets gunstiger wind naar de kust komen in plaats van de geheide pal noord of pal zuid wat hier altijd is. Langzaam scharrelen tussen de rotsen door en dan zee op, daar kan ik wat bijslapen maar dat werd een misser. Ik had weerkaarten opgehaald om de 12 uur voor volgende week en het staat hier maar anderhalf uur naar de kust, (de kop van een depressie) daarna kwam hij weer hard op kop en ik heb het na twee uur ploeteren weer achter de rotsen gezocht, zonder slaap kom ik zaterdag rond de middag in Hjellestad om een paar uurtjes bij te slapen en te douchen.

Opnieuw richting zuiden, Tananger de beste uitvalsbasis is nog 80 mijl en ik wil daar nog graag een dagje luieren voor de oversteek. Terwijl ik dit schrijf vaar ik hier 400 meter uit de kant op 688 meter diep water.

Ik overnacht in Leirvik en ga daarna via Haugesund naar Tananger. In een baai net onder die plaats zie ik de slechte wereld economie, drie zee bulkschepen naast elkaar in een uithoek afgemeerd evenzo drie dezelfde zelflossende container schepen en drie dezelfde auto carriers, ik heb dit voorjaar al eens in een dagblad gelezen dat sommige nog vol zitten met personen auto's, gewoon de goedkoopste parkeerplek! Ik kom s'avonds om 10.00 uur in Tananger aan, voor het eerst de hele dag weer zeilen en of motorsailen. Maandag op de fiets naar Stavanger om lekker uit te luieren. 's Avonds ontmoet ik een ander stel met een Breehorn 37 die ook dinsdagochtend om zes uur willen vertrekken maar naar Lauwersoog.

Dinsdag 11 augustus. De laatste etappe,

De windvoorspelling voor de komende tot vrijdagochtend is wnw tot nnw en varieerd van 12 tot 23 knopen, kortom, wat wil ik nog idealer?, het is precies de tijd die ik nodig acht om in Den Helder te komen. Een afstand van 360 mijl met een gemiddelde van een idealistische 6 knopen is donderdag avond aankomen, Waauw als dat lukt.

De Breehorn is om 6 uur al weg en op zee zie ik een zeiler ongeveer een half uur voor me, ik hoop de Breehorn, Twee Koopmansjes met redelijk de zelfde capaciteiten, hij is een kleine meter langer maar ook tien? Jaar ouder, maar dat wil niks zeggen over zijn kwaliteit van de zeilgarderobe, want dat is zo belangrijk. Het is altijd leuk om met elkander op te trekken zonder verplichtingen.

Het loopt als een speer en 's avonds om zes uur heb ik er 82 mijl opzitten, een gemiddelde van 6,83 per uur inclusief het vertrek uit de haven. De Breehorn zeilt wat oostelijker maar ik ben hem voorbij, ik zie hem nog net aan de horizon, misschien zie ik hem morgen weer want als de wind meer op kop komt kan ik me iets laten vallen. Die ochtend na 24 uur varen heb ik er 158 mijl opzitten, best een aardig gemiddelde en er volgt nog zo'n dag zodat ik donderdagochtend om 9 uur al in het Stortemelk ben. Woensdagmiddag was ik nog aan het rekenen waar ik naar binnen zou gaan Vliestroom of Den Helder, en ik rekende mij rijk, om 14.26 hoog water en als ik snel was dan pikte ik nog wat instroom mee. Nu 16 uur later kom ik nog vier eerder binnen dan geschat, wat een voorspoedige overtocht. Alie zou zorgen dat er

een auto zou staan bij mijn thuishaven Urk, zodat ik als ik in de nacht van zaterdag op zondag aan zou komen, snel naar huis kon. Dit is twee dagen eerder geworden.

51 uur na vertrek uit Tananger zit ik in het Stortemelk en omdat de stroom mee is ga ik door na Urk. Het is hier weer druk, zo druk dat ik 2 uur moet wachten voor de sluis in Kornwerderzand voordat ik geschut wordt, daarna kan de spi op en kom ik om 1900 uur aan op Urk, Alie staat al te wachten.
Ik heb 4400 mijl gevaren in 64 dagen

Ten slotte twee grappige dingen die me de hele terugweg bij blijven om op te schrijven

- in Ny Alesund nestelen de sterntjes bij de poolhondenkennel omdat daar de vos niet durft te komen
- in Longyearbyen nestelen de eidereenden bij de kennel om dezelfde bescherming
- en op Forland hebben de Sysselmannen de hut tussen de Walrussen, de walrussen zullen er wel het eerst geweest zijn.

En de leus van de eilanders (inwoners van Spitsbergen) omdat ik hem zo heel mooi vind:

“THE BEST BEAR IS A FAR WAY BEAR!”

Zij willen hem niet in het dorp hebben en wij moeten hem eigenlijk niet opzoeken, hoewel het een stukje is van hun boterham.