

DE JONATHAN III OP SPITSBERGEN

HET DAGBOEK VAN THOR

Na de overtocht van Nederland naar het Spitsbergse Longyearbyen (voor Marina is dat thuiskomen) ontmoeten Mark en Marina de Australische vrouw Lee. Zij zal bij hen opstappen om het dagboek van haar vader, Thorleif Bjertnes, na te reizen. Hij overwinterde in dit gebied.

TEKST EN FOTO'S MARK VAN DE WEG

AFGEMEERD aan de kleine drijvende steiger in Longyearbyen krijgen we meteen veel bezoekers. Veel van Marina's vrienden willen nu wel eens weten hoe de Jonathan er uitziet. In de kuip staat al snel een hele rij laarzen en bergschoenen. Het is hier de gewoonte je schoenen uit te doen voor je binnen gaat, dat is op een boot niet anders. In een dorp als Longyearbyen gaat het nieuws snel: 'Marina is er met de boot.' Als een paar schoenen uit de kuip stapt, staan de volgende bezoekers al aan dek.

De eerste dagen in Longyearbyen vliegen voorbij, we buurten regelmatig bij Henk en Jenny op de Deborah aan de andere kant van de steiger. Ze hebben ook nog even met de gedachte gespeeld op Spitsbergen te overwinteren. We praten al snel over vroegere overwinteringen. De walvisvaarders hadden maar een kort ijsvrij seizoen om hun buit binnen te halen. Als de vangst tegenviel, bleven ze langer en namen steeds meer risico. Zo gebeurde het soms dat ze in september al in het ijs vast kwamen te zitten. Onvoorbereid moesten ze dan zien de winter door te komen met veel doden tot gevolg. Later kwamen er steeds meer jagers die in kleine en eenvoudige hutjes klappertandend de winter doorleefden. Ze jaagden op



Lee (links) en Marina onder de buiskap van de Jonathan.

ijsberen, zeehonden en poolvossen. Karl J. Bengtson was een van hen, hij overwinterde zo vaak op Nordaustlandet dat hij de bijnaam 'Koning van Nordaustlandet' kreeg. Vaak ging hij in een zeilboot naar zijn vangstgebied. Voor de overwintering en de jacht van 1933-'34 gingen Alf Ellingsen en Thorleif Bjertnes met hem mee. De dochter van Thorleif, Lee, heeft het dagboek van haar vader over die overwintering gevonden en wil al jaren naar Nordaustlandet. Om meer van haar vaders be-

levenissen en misschien ook wel om meer van hemzelf te begrijpen. Wij zullen met haar op reis gaan.

HINDELOPENSTRAAT

Nordaustlandet ligt net ten noordoosten van Spitsbergen. De eilanden zijn van elkaar gescheiden door de Hindelopenstraat. Nordaustlandet is eigenlijk niets anders dan een enorme ijskap. Er woont geen ziel, maar er zijn nog wat oude hutten van overwinteraars of wetenschappelijke expedities. Aan de noord- en westkust zijn wat baaien en fjorden die van half juli tot eind september ijsvrij kunnen zijn.

LEIF BJERTNES



Niets is er zeker, de wind en stroom kunnen hele velden drijfs tegen de kust of de Hindelopenstraat in persen.

DE ISFJORD OP

Eind juli zeilen we met Lee aan boord de Adventfjord uit en draaien west de Isfjord op. Daar staat wel een flinke zee, maar niet genoeg wind om de zeilen vol te houden. Op de kaartentafel ligt Thorleifs dagboek. De Maken (zeemeeuw), de zeilboot waarmee de mannen naar hun winterstation wilden, was per vrachtboot naar Longyearbyen gebracht. Het 10 meter lang, motorloze schip had moeite om met de weinige

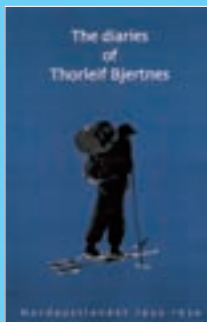
wind Adventfjord uit te komen. Maar op de Isfjord kregen ze een harde westenwind tegen. De gaffelgetuigde kotter maakte weinig voortgang en zocht beschutting achter Bohemannasset. Wij hebben het makkelijker en zetten de motor bij. Later krijgen we de wind die bij de golven hoort en zeilen voor het lapje de Isfjord uit. Zeilen rond Spitsbergen doe je met het boek *The place-names of Svalbard* in de hand. Bij Daudmannsodden, zo genoemd door jagers die hier een kameraad verloren, draaien we de Forlandsundet in. Nog geen 26 uren na vertrek uit Longyearbyen vinden we in Bjornhamna



Mark van de Weg en Marina van Dijk hadden de droom om met hun boot in te vriezen in een baai bij Spitsbergen. Marina woonde van 1989 tot 1995 in Lapland waar ze werkte als goudsmid. In '95 bouwde ze een huis in Longyearbyen, de hoofd'stad' van Spitsbergen. Mark zeilde van 1985 tot 1989 met de Jonathan rond de wereld. Hij bouwde daarna de Jonathan II, waarmee hij tweemaal naar Groenland, naar Spitsbergen en rond IJsland zeilde. In drie jaar tijd bouwde hij de Jonathan III, speciaal voor de overwintering op Spitsbergen.

Eerdere delen in deze serie: in Waterkampioen 24, 2002 over het schip, de voorbereidingen en de inkoop en in Waterkampioen 8, 2003 over de reis naar de kou.

(Berenbaai) onze eerste ankerplaats. De Maken stopte hier ook, bij de hut van Johanneson, een van de jagers uit die tijd. Rondom de hut is het net een openluchtmuseum. We vinden er twee omgekeerde overnaadse sloepen. Eén met een flink gat en de ander met zinkplaten beslagen. Geen idee hoe oud ze zijn, in dit klimaat rot maar weinig weg. 's Winters is het één grote vrieskist en 's zomers komt de gemiddelde temperatuur zelden boven de 5 graden. Overblijfselen van een lier en stukken verroest staaldraad leiden naar een helling waar de sloepen omhooggetrokken werden. Voor Lee geeft dit een mooie



HET DAGBOEK VAN THORLEIF BJERTNES

In de zomer van 1933 zeilden drie mannen vanuit Longyearbyen naar Nordaustlandet, het eiland ten noordoosten van Spitsbergen om daar de winter door te brengen. De boot zonder motor had veel moeite om

rond de kapen langs de kust te komen. Dagen dobberden ze rond in windstiltes, drijvend op de stroom. Al tijdens de uitreis ontstonden de eerste ruzies tussen Bengtsen, een zeer ervaren overwinteraar, en de twee nieuwelingen. Toen ze hun hoofdhut bereikten, bleek deze in slechte staat en waren ze tijden bezig met materialen van andere hutten om een goed onderkomen op te bouwen. Het schip werd voor de winter de kant opgetrokken en verdween onder sneeuw. Gedurende de winter werd gejaagd op ijsberen, poolvossen en rendieren. De vachten zouden later worden verkocht. Toen het ijs en de sneeuw wegsmolten, bleek de boot zwaar beschadigd te zijn en moest hij flink opgeknapt worden om terug te kunnen zeilen naar de bewoonde wereld.

Het dagboek dat Thorleif Bjertnes over dit avontuur schreef, is te koop via het Svalbard Museum en kost 190 Noorse kronen. Voor meer informatie: Ann Torunn Olsen, Svalbard Museum, postboks 521, 9171 Longyearbyen, e-mail svalbard.museum@longyearbyen.net

indruk van het leven in die tijd. Die nacht liggen we er heel vredig voor anker en we zien twee vosjes langs de waterrand scharrelen. Hoe anders verging het de Maken, door windstiltes en stormen deed de bemanning er tien dagen over om hier te komen. De ervaren Bengtsen had weinig geduld met de in zijn ogen onnozele en luie nieuwelingen. De ruzies werden steeds heftiger, terwijl ze nog een hele overwintering voor zich hadden. Bengtsen was het zo zat dat hij besloot terug te gaan. Maar na twee uur beseften de drie dat ze als mislukkelingen de boeken in zouden gaan. Niemand wilde dat op zijn geweten hebben, weer werd een 180-gradendraai gemaakt. Na het passeren van de oude ankerplaats viel de wind weg en dreven ze op de stroom verder. Wij doen Sorgattat verder op de motor. Het weer is prachtig, een kraakheldere lucht, maar helaas geen wind hier in de Smeerenburgfjord. Om Fugleoya heen willen we naar Sallyhamna voor de nacht. Ook hier staat een goed onder-



1



2

houden hut. Er zijn allerlei overblijfselen uit de tijd van de pelsjagers te vinden. We vinden een paar open grafkisten waarin je de botten kunt zien liggen. Door de permafrost was het vaak niet mogelijk om een graf te graven en dus werden de kisten bedekt met aarde of stenen, maar vaak waren de overlevenden ook niet al te fit meer en door scheurbuik zo verzwakt dat een echt graf graven er gewoon niet meer in zat. Lee vraagt zich hardop af wat haar vader er toe bracht om in de winter op Spitsbergen te gaan jagen. Ze vraagt nog net niet of wij wel goed bij ons hoofd zijn!

GEEN PLEK OM TE PIONIEREN

Langs de noordkust van Spitsbergen hebben we mooie zeilcondities. We maken een kleine omweg langs het eilandje Moffen. Het is beschermd gebied, je mag er slechts op ruime afstand voorbij varen. Door de verreijkijker zien we verschillende kolonies walrussen op het strand liggen. Hun ruften en boeren is

1 Aan de horizon glinstert de sneeuw in de zon.

2 Wanneer Lee de hut vindt waar haar vader heeft overwinterd, is haar reis vanuit Sydney meer dan geslaagd.

3 Als de motor van de Jonathan ermee op-houdt, moet Marina sleepbootje spelen.

van deze afstand niet te horen, maar wel te ruiken! Volgende stop: Brennevinsfjord op Nordaustlandet. Maar helaas; Brennevinsfjord is nu lagerwal en door de gebrekkige kaarten en ondieptes voor de ingang is het geen plek om te gaan pionieren. We draaien om naar de Woodfjord om beter weer af te wachten. In de Woodfjord zakt de wind helemaal in en motoren we het laatste stuk naar de lagune van Mushamna. Er liggen twee andere jachten voor anker, wat een drukte zeg. Nu we nog niet verder kunnen naar Nordaustlandet gaan we 'onze' Hornbaekpollenbaai bekijken. In de fjord is het bladstil, maar op zee



Zelfs de vondst van een stukje oud hout brengt Lee tot grote vreugde.



‘Er liggen walrussen op het strand. Hun ruften en boeren zijn niet te horen, maar wel te ruiken!’

zien we grote witte koppen staan. Na drie uur motoren en een uurtje fotograferen van ijsbergen en drieteenmeeuwen naderen we de nauwe ingang van de baai. De eerste ankerpoging mislukt, we slepen 60 meter ketting aan een 40 kilo zwaar Delta-anker door de zachte modder en kelp. De tweede poging lukt wel, maar de onzekerheid over deze ankergrond voor de komende winter zit er in. We hebben geen goed gevoel over de baai. Aan de wal gaan we eerst eens kijken in de Texas Bar, een hut op 2 kilometer naar het oosten. De kleine, goed onderhouden hut zou voor ons als noodonderkomen dienst kunnen doen. Een paar skua's cirkelen boven ons hoofd. Op de stenige grond doen andere vogels net of ze een gebroken vleugel hebben om ons af te leiden van hun nesten. De agressieve skua's cirkelen steeds lager en dreigender boven ons en laten zich niet wegiagen. Onzeker over hun nestposities zoeken we een omweg, maar dat maakt ze alleen maar agressiever. Terug aan boord

schuiven we de beslissing om hier te overwinteren voor ons uit tot we het alternatief in Lilliehookfjord aan de westkust gezien hebben.

GRAUWE, DOODSAAIE ZOMERDAG

Met lichte tegenwind kruisen we de Woodfjord uit voor een tweede poging naar Brennevinsfjord op Nordaustlandet. De bewolking hangt laag over de bergtoppen. Het is een grauwe, doodsaai, mistroostige Spitsbergse zomerdag. Aan boord hangt de spanning over het bereiken van ons reisdoel. Is er ijs in de fjord en zullen we wel wat terugvinden van de oude vangsthutten? Vooral Lee, die al zo veel vruchteloze pogingen heeft ondernomen om op haar vaders overwinterplek te geraken, is onrustig. Ze is helemaal uit Sydney gekomen voor dit moment. Dicht langs de oostkust passeren we Depotodden waar een veilige route is de fjord in. Na een uur naderen we de plaats waar ooit de hoofdhut gestaan moet hebben. De ankergrond is op 7 meter diepte goed

te zien. De hele 90 meter ketting gaat erin, genoeg om wat wind te weerstaan. Lee staat al bij de bijboot. Ze wil aan land! Door de kijker zien we een hoop verveerd hout liggen in het eentonige en kleurloze maanlandschap. We onderzoeken de overblijfselen van een kleine hut, maar dit lijkt ons niet de goede. Terug aan boord komen alle boeken weer op tafel, het blijft onduidelijk. De overblijfselen zijn zo klein; daar kunnen nooit drie man in hebben overwinterd. We sturen diverse e-mails naar Longyearbyen in de hoop dat daar de puzzel ontrafeld kan worden. Voor de nacht gaan we naar Goosebukta, diep in de fjord verscholen, waar wel een veilige ankerplaats is in stevige modder. Ook is daar een hut zonder ramen en deur en die nog maar net overeind staat. Het frame van een driestapelbed staat nog langs de kant. Op een hoop stenen staat een geïmproviseerde kachel van een oude oliedrum. In het dagboek van Thorleif staat dat ze een kachel uit de Lagoya-hut haal-

den om hun hut te verwarmen. De kachel verkeerde in slechte staat, maar ze wisten hem bruikbaar te maken. Er is al antwoord per e-mail uit Longyearbyen. De hut waar we net geweest zijn, is de oude hoofdhut uit Franklindalen. Hij is later met een boot hiernaartoe verplaatst. De resten in Franklindalen zijn van een noodhut van de Oxford-expeditie uit 1935-'36. Voor Lee is de tocht geslaagd, we zijn in het oude vangstgebied en hebben al meer gevonden dan ze had verwacht.

KLOMPEN VAN OVERWINTERAARS

De volgende dag varen we op de motor weer naar Franklindalen. Lee en Marina maken zich klaar voor een tocht over



Na bijna 70 jaar is nog te zien waar ze het hout voor de kachel hakten

het schiereiland naar het bijstation aan de Franklinfjord. Ik breng ze met de bijboot.

Ze vinden aan de Franklinfjord de omgewaaide resten van de bijhut. Er ligt van alles rond de hut alsof hij plotseling verlaten is. Zo vinden ze medicijnflesjes en klompen die de overwinteraars gemaakt hebben. Na bijna 70 jaar is nog altijd te zien waar ze het hout voor de kachel hakten en de slachtplaats van hun vangsten. Ze zwerven verder door het gebied. Lee is opgetogen, ze had niet verwacht zoveel resten te vinden.

De volgende dag is er geen wind meer in onze door bergen beschutte baai. Door motorproblemen zijn we tegen wil en dank net als de Maken een echte zeilboot. Er komt een briesje rond de kaap en we kunnen onder zeil de baai uit. De Jonathan maakt mooie slagen en kan met deze lichte wind al goed uit de voeten. Ik betrap mezelf op een zonnig humeur, de eerste hindernis op onze zeiltocht naar Longyearbyen is genomen. En al zou ik er nooit voor kiezen zonder motor te varen, toch heeft het wel wat. De noordenwind blijft rustig de fjord inwaaien, onze slagen worden langer. Na 3 uur naderen we Depotodden. Dan zijn we de fjord uit. Open en diep water, het hele eind naar Amster-



dam Eiland, de noordwestpunt van Spitsbergen. Daar verandert het gemiddelijke noordwestelijke windje in een harde noordenwind die ons met 7 tot 8 knopen langs de kust naar het zuiden duwt. De mooie, scherpe bergen tekenen sterk af tegen de blauwe lucht. Weer overvalt me de verlatenheid van het ruige, onherbergzame gebied. Dwars van het schiereiland Mitra Halvoya zien we in het oosten de vlakte waarachter Nilspollen, ons alternatief voor de winter, ligt. Zonder motor zal het wel erg moeilijk worden de Krossfjord met zijn steile wanden in te zeilen. Net voorbij Kapp Mitra valt de harde noordenwind weg en komt er een licht briesje uit de Kongsfjord. Naar Ny Alesund, een kleine nederzetting is het minder dan 12 mijl. 2 uur op de motor, maar 12 uur onder zeil. De Maken deed Ny Alesund – toen nog een mijnbouwnederzetting – ook aan. De mijnen zijn na een zoveelste ongeluk in 1962, waarbij eenentwintig doden vielen, gesloten. Nu is het een

1 Zelfs midden in de zomer moet de Jonathan uitkijken voor kleine en grotere ijsbergen.

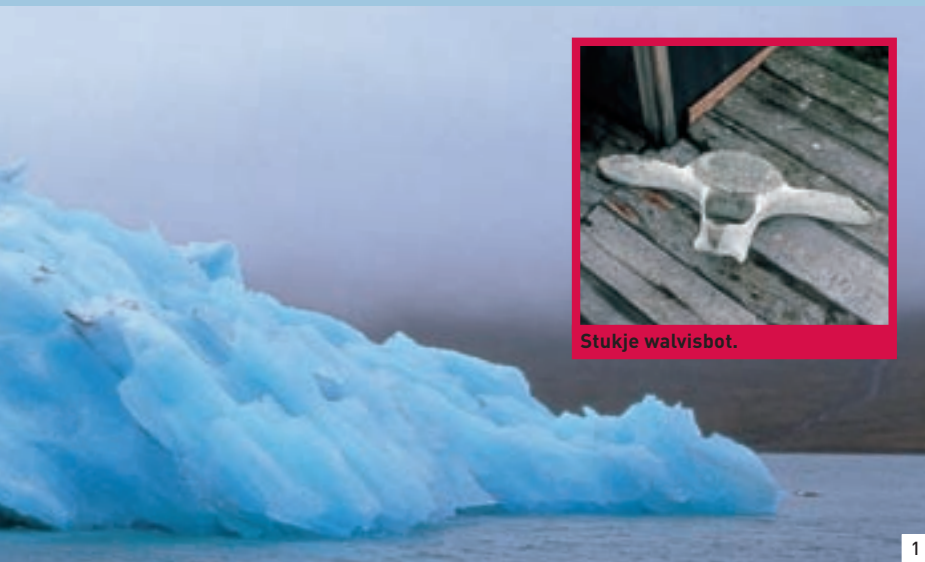
2 Tussen de stukjes wrakhout ontdekt Lee informatie over de pelsjagers en walvisvaarders en misschien zelfs over haar vader.

3 De steile wanden van de fjorden zitten vol met broedende vogels.

wetenschapsstation waar onderzoekers uit vele landen de zomer doorbrengen. In de winter blijft er een man of dertig achter. Geir, een van de leiders van het Norsk Polarinstituut, komt langs en hoort van onze schroefasproblemen. We hebben geluk, er is een Duits team zeebiologen. Ze weten onder water het buitenlager los te krijgen en kunnen het net voldoende uitschuiven voor het opnemen van de maten. Die sturen wij weer naar de draaijerij in Nederland.

SLALOMMEN TUSSEN GLETSJERIJS

We vragen Geir over de Nilspollenbaai, ons alternatief voor de overwintering.



Stukje walvisbot.

1



3

Prachtige plek en goed beschut, veel vogels en goed vissen, maar van de dieptes in de baai weet hij niet veel. Maar we kunnen er wel even gaan kijken. Een half uur later zitten Lee, Marina en ik in overlevingspakken bij Geir in zijn aluminium Buster. Met 22 knopen scheuren we over een spiegelgladde zee door de fjorden. In de Lilliehookfjord drijft veel gletsjerijs waar Geir behendig tussendoor slalomt. Soms schampen we een stuk en worden we wat opzij gezet. Korte tijd later zijn we in Nilspollen. Wat een baai, zo goed beschut en in zo'n mooie omgeving! Met de vaarboom peilen we de diepte, we moeten minimaal anderhalve meter onder de kiel hebben bij laagwaterspring. Aan de zuidzijde is het 6 meter diep, olopend naar 2 meter in het noordelijke deel. We kijken elkaar opgelucht aan, we hebben onze stek gevonden. Met de middernachtszon lopen we aan land nog wat rond en vinden een wat hoger gelegen meertje. Onze bron voor vers water en vis.

In Ny Alesund meert de volgende dag de Brendaan uit Lelystad naast ons af. Allemaal bekende gezichten aan dek. Ze voelen erg met ons mee en al snel biedt Terry aan ons naar Longyearbyen te slepen als dat onze overwintering kan redden. Dat gaat te ver, maar we willen graag een eindje achter ze hangen tot we de fjord uit zijn. In de lichte wind zeilen wij de Forlandsundet in terwijl de Brendaan de boom in de kluiver zet en in noordelijke richting verdwijnt. Dwars van Daudmannsodden valt de wind helemaal weg en drijven we uren in het rond. De volgende posities geven aan dat we met de stroom terug de straat in drijven. Weer valt de vergelijking met de Maken, zij moesten alles veel meer nemen zoals het kwam met toch heel beperkte middelen. Maar dan zien we achter ons de Farm opdoemen. Stig gaat ook naar Longyearbyen en wil ons wel slepen voor een paar flessen en een doos sigaren. De opluchting is groot... 🍷

DE JONATHAN III

Een Koopmans-ontwerp, vergelijkbaar met de Jantine van Koopmans sr., maar door Dick Koopmans jr. aangepast met meer binnenruimte. Voorzien van een kielmidzwaard. De aluminium romp is gebouwd door Koopmans in Sneek, de afbouw deed Mark zelf. Om bestand te zijn tegen het ijs is de constructie her en der aangepast. De huid is onder water 8 millimeter en boven water 7 millimeter. De zware, gelaste kikkers zijn behoorlijk overgedimensioneerd, net als het boegbeslag en de ankerrol waar ruimte is voor een 40 kilo zwaar Delta-anker. Het tweede anker is een 40 kilo zware Brittany; er is 90 meter ankerketting aan boord. Een Heatpol-dieselkachel zorgt voor verwarming. Er is zoveel diesel aan boord dat de kachel tien maanden lang op z'n laagste stand zou kunnen branden. Belangrijker is echter een goede isolatie. Niet alleen het sandwichdek draagt daaraan bij, ook de vloer is geheel opgebouwd uit sandwichmateriaal. Verder is de koepel aan dek voorzien van dubbel glas, komt er een extra plaatje plexiglas voor alle patrijspooten, worden de dekdoorvoeren gedicht en is zelfs het motorpaneel geïsoleerd. Om te voorkomen dat de afsluiters kapotvriezen, zijn ze extra diep geplaatst en gemaakt van Maralon, een soort nylon dat bestand is tot min 40 °Celsius. De elektriciteit aan boord wordt verzorgd door een windmolen, zonnepanelen (in het voor- en najaar is er immers 24 uur per dag zon) en een benzinegenerator.

Lengte over alles	14,95 m
Breedte	4,05 m
Diepgang	1,30 - 2,50 m
Masthoogte boven water	20,5 m
Zeiloppervlak	136 m ²
Motor	76 pk
Brandstof	650 l
Water	575 l
Petroleum	75 l
Vuilwater	200 l

