

## OVERWINTEREN OP SPITSBERGEN

## NOORD 80 MIN 40

## VOORBEREIDING VAN EEN IJZIG AVONTUUR

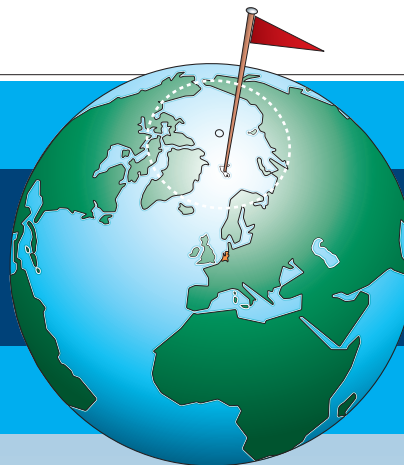
Donkere dagen voor kerst? Laat me niet lachen. Je boot ingevroren in een meter ijs. Op maar 600 mijl van de noordpool. Geen mens in de wijde omtrek, alleen hongerige ijsberen om je heen. Terwijl de nacht 24 uur duurt. Dát zijn pas donkere dagen voor kerst. Mark van de Weg en Marina van Dijk lieten dik een maand geleden hun jacht invriezen in een baai bij Spitsbergen voor een ijzig avontuur.

TEKST JAN BRIEK | FOTO'S BERTEL KOLTHOF

**M**ET z'n tweeën en in het gezelschap van twee Groenlandse honden zijn Mark van de Weg en zijn vriendin Marina van Dijk tien maanden op zichzelf aangewezen. Aan boord van de Jonathan III, diepgevroren in de Hornbaekpollen-baai op Spitsbergen. Inmiddels is het er al stikdonker. De zon laat zich vanaf half november drie maanden lang niet zien. Zo'n 1.600 kilo aan voorraden moet genoeg zijn om dit ijzige avontuur te overleven. En natuurlijk een speciaal voor dit doel gebouwd en aangepast jacht. Meer kun je in de voorbereiding eigenlijk niet doen. Want hoe bereid je je voor op een zelf gekozen isolement van tien maanden, deels in het pikkedonker, deels in snijdende kou? 'Veel praten met anderen, veel lezen', aldus Mark en Marina vóór het avon-

Vele meters voorraden, zo'n 1.600 kg in totaal. Niet alleen de eerste levensbehoeften; juist ook zaken die de sleur kunnen doorbreken en het eten lekker maken. Niet onbelangrijk als je tien maanden op jezelf bent aangewezen.





tuur. 'Maar hoe het daadwerkelijk zal zijn, weten we pas als we er zitten.' Wel namen ze vooraf een aantal belangrijke beslissingen. Zoals na het verhaal van een kennis die tien maanden in het ijs had gezeten en bij wie het binnen niet warmer werd dan 3 tot 4 °Celsius. 'Zo willen we het dus niet. We hebben veel aandacht besteed aan comfort. Warmte aan boord en lekker, gevarieerd eten.' Bang voor verveling zijn ze niet. Marina, goudsmid, heeft haar werkplaats in de voorpiek en kan gewoon aan het werk. Verder zijn er verschillende expedities per slee en ski gepland. En sowieso kosten alle dagelijkse beslomeringen al veel meer tijd dan normaal.

## Half november gaat het licht uit en in februari komt de zon voorzichtig terug

### IJZIGE GEVANGENIS

Half juni vertrokken Mark en Marina naar Spitsbergen. Daar moesten eerst alle voorraden weer van boord. Want voor juli stond een tocht met geologen op het programma. In augustus volgde nog een tocht met de dochter van een eerdere overwinteraar. Daarna werd de Jonathan opnieuw klaargemaakt voor de lange winter. Een maand of twee geleden zijn Mark en Marina op de plaats van hun tijdelijke, ijzige 'gevangenis' aangekomen. Wat volgde was opnieuw een drukke periode. Zolang het licht was, moest er gewerkt worden. Ankers gereed maken, zeilen bergen, depot maken, de omgeving verkennen, hondenhokken bouwen. Zolang het licht was: de overgang van 24 uur licht naar 24 uur donker is be-



**Mark en Marina aan boord van de Jonathan. Marina woonde van 1989 tot 1995 in Lapland waar ze werkte als goudsmid. In '95 bouwde ze een huis in Longyearbyen, de hoofdstad van Spitsbergen waar ze een werkplaats startte met een lijn sieraden die is geïnspireerd op het dierenleven en de natuur van de poolgebieden. 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 gericht op de overwintering op Spitsbergen.**

hoorlijk dramatisch. In zes weken is het gebeurd. Half november gaat het licht uit; over een kleine twee maanden vanaf nu komt het weer terug. Invriezen. Dat klinkt simpel. Sterker nog: wie niet beter weet, zou denken dat dat – op Spitsbergen zeker – eigenlijk vanzelf gaat. Maar invriezen zonder ongelukken is nog een kunst op zich. Méér dan simpelweg de spijker over de muur en wachten tot de zaak bevriest. Volgens Mark moet je voor

het gaat vriezen goed voor anker liggen. 'Als daarna de condities goed zijn – windstil – kan er in een paar dagen 40 centimeter ijs liggen. Dan heb je geluk.' Zijn de omstandigheden minder gunstig, dan kun je in de problemen komen. 'Als het ijs instabiel is en gaat kruien, kun je soms niet anders dan je ankers kappen en die na de winter weer opdreggen.' Als extra 'ankers' zijn er grote zakken (wellicht bekend uit de bouwwereld) aan boord die ter plekke met stenen worden gevuld. Die zijn alleen in combinatie met echte ankers te gebruiken. De ijsvloer kan gedurende de winter aangroeien tot meer dan een meter dikte. Invriezen is bovendien niet geheel zonder gevaren voor het schip. De extra verstevigde romp wordt weliswaar door het ijs omhoog geduwd, schroef en roer vormen tijdens dit proces een bron van zorg. Mark: 'Ze moeten vrijblijven en mee omhoog kunnen. Dat blijft een punt van aandacht. Tijdens het invriezen moeten we zorgen dat het achter-





1



2



3

schip zonder problemen mee omhoog kan komen. We hebben zelfs een in-trekbare schroef overwogen, maar zo'n constructie werd veel te duur.

En het ingevroren zijn brengt ook zo z'n eigen ongemakken met zich mee. Zaken als het toilet, de douche en de wasbakken zijn niet meer te gebruiken, omdat de afvoeren zijn dichtgevroren. Terug naar de basis is dan het devies: water uit jerrycans, wassen in een teiltje en je behoefte doen op een emmer. De barre omstandigheden zorgden voor de nodige problemen in de aanloop van de expeditie. Bij de verzekering bijvoorbeeld. Mark: 'Verzekeren was mogelijk tot 70 graden noorderbreedte; hoger kon ik alleen een WA-verzekering krijgen. Onzinnig natuurlijk: tegen wie zou ik boven 70 graden aan moeten varen?' De strubbelingen zorgden in de laatste week voor het vertrek vanuit Brouwershaven nog

voor de nodige stress. De extreme omstandigheden vereisten sowieso een extra goede voorbereiding. Als je in de poolwinter zit, met het dichtstbijzijnde dorpje op 80 kilometer afstand, kun je geen risico's nemen. Een enorme koffer met allerlei medicijnen betekende een aanslag op het budget. Maar wie waagt het om hierop te bezuinigen? En allerlei reservespullen en -onderdelen moesten om diezelfde reden worden aangeschaft. Tot en met de eenvoudigste, maar onmisbare zaken. Want je moet er toch niet aan denken dat je bij min vijftig een handschoen kwijtraakt en geen extra paar hebt?

**70 °CELSIUS ONDER NUL**

Winter op Spitsbergen. Dat is voor een Nederlander bijna net zo moeilijk voor te stellen als de Randstad zonder files. Kenmerkend is de wind waardoor de gevoelstemperatuur kan dalen tot 70 °Celsius onder nul. Ook typisch zijn de

1 en 2 Heatpol-dieselkachel – onmisbaar. Opgesierd met fossielen die Marina eerder op Spitsbergen vond.

3 en 4 't Mag dan koud zijn, binnen is het warm en gezellig. Mark timmerde de Jonathan III zelf in en koos voor een scheeps, maar licht interieur. Met natuurlijk een grote navigatiehoek, zeewaardige hoekkombuis en een ruime zit. Het interieur is compleet geïsoleerd; dat is minstens zo belangrijk als een goede kachel. Zo moet het mogelijk zijn de binnentemperatuur op een aangename 15 tot 18 °Celsius te houden. De temperatuur op Spitsbergen ligt in de winter gemiddeld tussen min 15 en min 40 °Celsius...

snelle weersveranderingen. De temperatuur komt elke winter wel een keer boven nul – en dat is pas écht een probleem omdat dan alles nat, glad en vies wordt. Gemiddeld ligt de temperatuur tussen de 15 en 40 °Celsius onder nul. Maar denk niet dat het alleen maar kommer en kwel is. Marina: 'Als het



## ‘Je krijgt ijs-berens rondom de boot, daar kun je zeker van zijn’

volle maan is en mooi weer kun je er – zeker met de sleeën en de honden – prima op uit.’

Een groter probleem dan het weer zijn de ijsberen. De baai waar Mark en Marina overwinteren, ligt middenin het ijsberengebied op Spitsbergen (waar in totaal zo’n 2.500 ijsberen leven, iets meer dan één per inwoner). ‘Je krijgt ze rondom de boot, daar kun je zeker van

zijn’, aldus Mark. ‘Op zich hoeft je er geen last van te hebben, maar er hoeft er maar één tussen te zitten die je het leven zuur maakt.’ Een ijsbeer die eenmaal weet dat bij mensen ook voedsel is te vinden, reageert ongeveer als een profvoetballer op een dieet van nandrolon en espresso. Niet al te snugger, maar zeer vastberaden, agressief en heel moeilijk te stoppen. Weet zo’n beest (een ijsbeer dus) ergens letterlijk een vinger achter te krijgen, dan sloopst hij alles in z’n strooptocht naar eten. Een niet onbelangrijk bijkomend probleem: de beren zijn beschermd. Erop schieten mag alleen als er mensenlevens in gevaar zijn. Hoewel er een aantal zwaar-kalibergeweren en -pistolen aan boord is, is het niet de intentie om die daadwerkelijk te gebruiken. Met ratels hopen Mark en Marina de beren met een hoop herrie zoveel angst aan te jagen dat ze wegblijven. Bovendien gaan ze experimenteren met een alarm-

systeem en schrikdraad. Toch zijn het de ijsberen waar Marina het meest tegenop ziet. Mark maakt zich vooral druk over z’n schip in de periode van invriezen.

### GEZELSCHAP

Helemaal alleen zijn Mark en Marina niet. Twee Groenlandse poolhonden – Imiaq en Maaiken – houden gezelschap. Niet om af en toe gezellig een rondje met de hond te kunnen doen en met een bal te spelen. De honden dienen als waakhond tegen ijsberen en als trekhond. Eenmaal ingevroren staan verschillende trektochten per slee (*pulka*) en ski op het programma. Marina: ‘De honden blijven gewoon buiten aan de ketting. Dat lijkt misschien zielig, maar dat is het niet. Dat zit in hun karakter, het zijn echte werkhonden, maar ze zijn ook zeer afhankelijk.’ Tenminste één keer krijgt het tweetal bezoek. Sinds de helikopter op Spits-



bergen z'n intrede heeft gedaan, is het een traditie dat iedereen die ver van de bewoonde wereld zit met kerstmis wordt bezocht door de pastoor en de Sysseman (de 'gouverneur' van Spitsbergen). De heli brengt tevens de post van thuis en zal een flinke hoeveelheid van Marina's smeedwerk mee terug nemen – want ingevroren zijn is leuk en aardig, het werk gaat gewoon door. Communicatie is mogelijk. Er is een korte-golfsender/ontvanger aan boord. Als de omstandigheden gunstig zijn, is het bereik daarvan enorm. Praten met het thuisfront in Nederland is in dat geval geen probleem. Verder behoort een iridiumtelefoon tot de uitrusting. Toch zal die – gezien de kosten: anderhalve dollar per minuut – spaarzaam worden gebruikt: om te e-mailen en eventueel in noodgevallen.

**WAAROM?**

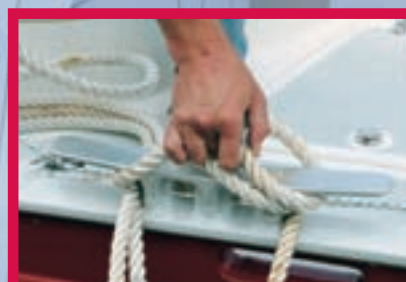
Natuurlijk ligt die ene vraag voor de hand: Waarom? Mark: 'Op Spitsbergen zelf vraagt niemand waarom. We zijn niet de eersten en zullen ook niet de laatsten zijn. Wat we gaan doen, is een droom van velen. Het is hier in Nederland dat ik het steeds moet uitleggen, en ik heb er eerlijk gezegd nog altijd geen goed antwoord op. Het is het gebied, de uitdaging, het feit dat je het helemaal voor jezelf hebt – een combinatie van dingen.' Marina, die vanaf 1995 op Spitsbergen woonde en werkte, voegt eraan toe: 'Op Spitsbergen wordt veel meer meegeleefd dan in Nederland. Ik vind het voor Mark wel eens jammer dat niemand hier het écht begrijpt.' ❄️



Het geïsoleerde kajuitluik is hermetisch te sluiten. Dat is wel zo prettig als het buiten 70 graden vriest.



Extra zware wantputtings.



Niet alleen ankers, ook lijnen kunnen helpen om het schip tijdens het invriezen op z'n plaats te houden. Vandaar dat ook kikkers en bolders overbemeten zijn.





Goede ankers zijn in het poolijs van levensbelang. Vandaar dat er een extra zwaar anker is toegepast, in combinatie met overgedimensioneerd ankerbeslag.



## DE JONATHAN III

De Jonathan III is een Koopmans-ontwerp, vergelijkbaar met de Jantine van Koopmans sr., maar door Dick Koopmans jr. aangepast met het oog op meer binnenruimte. Het jacht is voorzien van een kiel-midzwaard. De aluminium romp is gebouwd door Koopmans in Sneek, de afbouw deed Mark zelf. Om bestand te zijn tegen het ijs is de constructie op diverse punten aangepast. De huid is onder water 8 millimeter en boven water 7 millimeter. Ter hoogte van de waterlijn zijn per zijde zes stringers aangebracht (20 centimeter van elkaar, van 60 centimeter boven de waterlijn tot 60 eronder). Het dek is gemaakt van hout: van buiten naar binnen 8 millimeter Hechthout, schuim en 10 millimeter Hechthout. Niet alleen voor een lager gewicht, vooral voor een optimale isolatie. Verder is de midzwaardkast aan de buitenzijde extra versterkt en zijn een extra zware roerhak, een taatslager en aanslagen toegepast. 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 sandwich dek 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 patrijspoorten, 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 <sup>2</sup>
Motor	76 pk
Brandstof	650 l
Water	575 l
Petroleum	75 l
Vuilwater	200 l