

OVERWINTEREN OP SPITSBERGEN

OP WEG NAAR DE



Mark van de Weg en Marina van Dijk hadden de droom om met de Jonathan in te vriezen in een baai bij Spitsbergen. We schreven in Waterkampioen 24, 2002 over het schip, de voorbereidingen en de inkopen. Nu gaat het dan echt beginnen, de reis naar de kou.

TEKST EN FOTO'S MARK VAN DE WEG

ALS we op zaterdag 15 juni eindelijk uit Brouwershaven vertrekken, zijn we totaal versleten. Tot op het laatste moment worden er dozen met eten en materiaal aan boord gezet. Een kwartier voor vertrek staat de kuip nog vol met eten, de nieuwe bijboot en reserveonderdelen. Buiten rollen we alleen de kluiver uit, meer zeil durven we niet te voeren voor alles binnen gestouwd is. Laten we eerst maar naar Bruinisse varen, dan zien we daar wel verder. Een paar dagen en lange nachten later

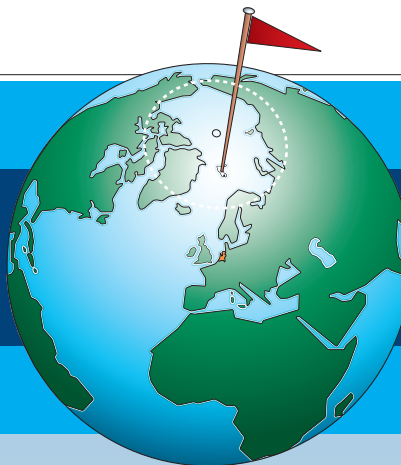
gaan we dan toch echt het zeegat uit. Marina's moeder en broer zijn gisteren nog langs geweest en nu staan alleen mijn ouders op de steiger. Het is een emotioneel afscheid en vooral hun uitgesproken zorgen raken me, ze hebben zoveel werk voor ons verzet en nu laten we ze als dank alleen.

VAN ALLES DOOR MIJN HOOFD

De stress van het vertrek wordt minder met elke mijl die we verder van Brouwershaven komen en we meer vertrouwen krijgen in het nieuwe schip. Maar toch, als ik van wacht ben en probeer te slapen, gaat er van alles

door mijn hoofd. Zijn alle splitpennen in de verstaging wel geopend, waarom doet de navtex het niet meer, is het peilglas van de dieseldagtank nu wel lekvrij onder helling en hoe krijg ik de windvaanbesturing beter afgesteld? Maar ik val steeds sneller in slaap en schrik niet meer op van het geluid van een los liggend stuk gereedschap in een la. Bewegingen, helling en het geluid van de wind door het tuig krijgen langzaam een plaats. Een wat grotere golf tilt het achterschip van de Jonathan op en laat het schip naar stuurboord hellen. Even voel ik de draai naar bakboord tot de windvaanbestu-

VRIESKIST



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. FOTO: BERTEL KOLTHOF

**Een vreemde
wolk komt op
ons af met 'n
volle 7 beaufort**

ring ingrijpt, de helling afneemt en de boot op zijn koers terug komt. Waren we voorheen alleen maar bezig met vertrekken, nu gaan we ook weer een beetje vooruitkijken. Eerst de tocht

naar Spitsbergen, waar Marina's vrienden, die al zo veel verhalen over de bouw van het schip gehoord hebben, wel op de kade zullen staan. Dan krijgen we twee weken lang vier geologen uit Wyoming aan boord. Daarna gaan we samen met Lee Bjerntnes naar Nordaustlandet, het eiland ten noordoosten van Spitsbergen om aan de hand van haar vaders dagboek op zoek te gaan naar zijn overwinterplek op Nordaustlandet in 1933. En dan gaan we zelf overwinteren in Noordwest-Spitsbergen. Aan afwisseling geen gebrek. Soms krijgen we een mooie vijf om lekker op te schieten, dan weer een briesje waarmee we maar net op koers kunnen blijven. Later komen daar ook de voor spelde onweersbuien bij. Ik trek hier en daar wat antennes los en weet verder ook niets te bedenken. Een vreemde, uit lagen opgebouwde wolk komt op ons af, maar lijkt niet echt donkerder te worden. Ik sta het nonchalant tegen de verstaging geleund te aanschouwen, het zal wel overwaaien. Nou, dat doet het, ineens waait het een volle 7 beaufort en kan de windvaanbesturing het niet meer aan. Als een bezetene probeer ik de kluiver in te draaien, maar dat lukt me alleen maar door de schoot ver op te vieren. De schoothoek slaat als een wilde. Marina komt met een slaperig hoofd de kajuittrap op. 'Nee, ga maar weer liggen, 't komt goed.' Geleijk maar twee reven in het grootzeil en het is weer lekker varen. In de kuip moet ik even uitpuffen, het is allemaal een flinke slag groter dan op het oude schip. Zeil minderen voor de bui dus en het er niet op aan laten komen. De reven laat ik tussen de buien maar zitten, wel zo makkelijk.

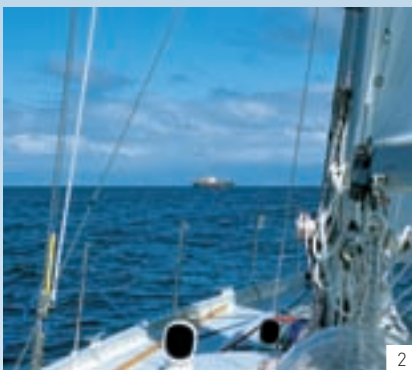
KORTE NACHTEN

Marina hoest al dagen flink en slaapt daardoor minder goed. Als ze een pan snert wil opwarmen, voelt ze zich niet lekker worden. De soms heftige bewegingen en de spirituslucht worden haar net iets te veel. Voor ze echter zeeziek kan worden, wisselen we: zij gaat snel

naar buiten en ik doe de soep. Even later zitten we in de kuip te genieten van moeders snert. Bij de volgende wacht zijn er bijna geen buien meer en kunnen de reven eruit. We zeilen met deze stevige wind en heldere lucht door een heel korte nacht. Eigenlijk wordt het al helemaal niet donker meer. De zon gaat nog wel onder maar de wassende maan en het zonlicht dat over de noordelijke horizon buigt geven nog zoveel zicht dat de nacht het moet afleggen tegen het licht. Tot 23 augustus zullen we de klok rond licht hebben. Daarna neemt het aantal uren daglicht snel af tot we in de poolnacht het contact met de zon voor maanden verliezen. Met een warme mok koffie loop



1



2



ik naar het voordek en mijmer zittend in de preekstoel over wat er komen gaat. Ik weet van andere overwinteraars dat het een mooie belevenis is waarin je maanden lang alleen bent met de prachtige maar ook ijzige natuur. Het toppunt van zelfredzaamheid. Dan komen de twijfels over de uitrusting, heb ik genoeg reserveonderdelen? In Longyearbyen kunnen we de voorraad nog aanvullen. Nogmaals loop ik de lijsten langs, met rood markeer ik nog wat zaken als lucifers, spiritus en het hondenvoer voor Imjaq en Maaiken, Marina's twee Groenlandse poelhonden. Die nemen we mee als gezelschap en voor het maken van skitochten, maar vooral als waakhonden tegen ijsberen. Met een lichte zuidoostenwind hebben we de kluiwer op de boom aan stuurboord en het grootzeil er tegenover. Om schavielen van de schoten te voorkomen, trekken we de kluiwerboom tegen de schoothoek aan en doet de schoot zelf dienst als achterhouder. Er is zo weinig druk in het grootzeil dat het

soms flinke klappen maakt als het schip rolt op de oude deining. De neerhouder komt dan elke keer zwaar kreunend op spanning. Naast de bulletalie zetten we nog een talie van de bovenste grootschootblokken naar het gangboord en ontspannen de neerhouder wat.

IETS NIET IN ORDE AAN DEK

's Avonds hebben we een klein feestje in de kuip als het log de eerste duizend mijl sinds de tewaterlating aangeeft. Als ik de kajuittrap afga, merk ik dat er iets niet in orde is aan dek. Terug naar buiten, wat is er anders? Het mannetje van het onderste grootschootblok is losgekomen en steekt al een heel eind uit. Met een talie halen we de giek in en kan er in alle rust gerepareerd worden. Het harpje is verwrongen doordat het maar aan één kant werd belast. Van een bakstagblok haal ik een identiek model. Ik zal hem wel niet goed geborgd hebben. Overbodig te zeggen dat ik flink lig te draaien voor ik in slaap val, er zijn zoveel vergelijkbare

- 1 Nu hebben we nog dekking, dus Mark belt snel nog even naar zijn ouders.

- 2 Een vrachtschip aan de horizon! We zijn niet alleen!

- 3 Er is spectaculair weer op komst.

- 4 Even een lekker hapje voor bij de borrel maken.

- 5 Barbecue op de steiger.

punten. Mijn volgende wacht loop ik alles aan dek nog eens na. Tijdens de hondenwacht stuur ik wat e-mailtjes, we hebben toch een drinkwaterfilter nodig en ik kan maar een reserve brandstoffilter vinden. Wat makkelijk dat je zo bestellingen kunt doen! De onderdelen zijn er op deze manier al voor wij aankomen. Maar het neemt wel het gevoel van afzondering en alleen-op-zee-zijn weg als je zo eenvoudig met de wal kunt communiceren... Elke tien minuten ga ik even naar buiten om weer te zien dat de zee



3

op de Jonathan na verlaten is. Met het werk gedaan kan ik weer lekker buiten op wacht met een goed boek.

POOLCIRKEL

We zijn op nog geen dag van de poolcirkel en zeilen al dagen met een erg lichte westenwind. Ondanks de zware belading van de Jonathan maken we met de reacher erbij toch een prettig gangetje. Op mijn verzoek is er wat meer zeil op het schip gekomen. Grote- en zwaardere schepen zijn bij licht weer soms moeilijk op gang te krijgen, al helemaal met al die *stowaway*-grootzeilen van tegenwoordig. Je levert dan heel wat zeilplezier in voor wat gemak bij het opdoeken of reven. Het 45 vierkante meter grote grootzeil van de Jonathan heeft aan het achterlijk wat lijntjes die horizontaal naar de kraanlijn lopen. Strijken we het grootzeil, dan trekken deze lijnen vanzelf het zeil strak en is het opdoeken best te doen. Uiteindelijk zakt de wind helemaal in. Voor we de motor langdurig kunnen



4



5

gebruiken, zullen we eerst de motorolie moeten verversen, we zijn al wat over de eerste 50 draaiuren heen. We doberen eerst nog maar wat, daar komt echter geen wind van. Eerst maar eens de speciale winterolie zoeken voor het

E-mailen neemt wel het gevoel van afzondering weg

varen bij heel lage temperaturen, een nieuw filter en emmers om de oude olie op te vangen. Voor we bij de motor kunnen, moet de stuurboord achterhut, die helemaal tot aan het dek volgestouwd is met eten voor de komende 14 maanden eerst leeggeruimd worden. In de kajuit kun je al snel je kont niet

meer keren. Daarna het fijne gerommel, hangend met je hoofd in het motorruim met half warme olie en glibberige filters en omvallende opvangbakjes. Van het nog niet gebruikte carterpompje schiet na enkele halen een slangetje los, zodat de olie wegsput en ik ook de andere kant van de motor mag schoonmaken! Eerst even proefdraaien voor we alles weer in de achterhut stouwen. Hebben we net alles weggeborgen en tuffen we rustig naar het noorden, begint het vanuit het oosten te rimpelen. Hup, reacher en grootzeil erop en zeilen met dat schip! Een uur later moet de reacher er weer af, een paar uur later hebben we drie reven in het grootzeil en alleen de staggenua nog voor de mast. Ben je een beetje bijgelovig op zee dan verwissel je dus nooit motorolie tenzij je op zwaar weer zit te wachten natuurlijk.

WHISKY VOOR NEPTUNUS

Ook al staat er een zware zee, bij het binnenvaren van de poolcirkel hoort



Mark schenkt, bijgelovig als hij is, goede drank aan Neptunus en de weergoden. Volgens hem mag je ze niet afschepen met goedkoop spul.

een borrel voor de bemanning en ook voor Neptunus. Wij kiezen voor Irish Coffee met een willekeurig merk whisky maar Neptunus krijgt tot verbazing van Marina een flinke slok uit de fles Glenn Fiddich. De fles waar zij net vanaf moest blijven omdat je zulke goede whisky nou eenmaal niet voor de Irish Coffee gebruikt, toch?

De harde oostenwind blijft maar aanhouden, we nemen bakken water over. De windgenerator levert zoveel stroom dat we binnen wat verlichting moeten aanzetten om te voorkomen dat de accuspanning te ver oploopt. Met dit weer zie ik me niet op de hekstoel klimmen om hem stil te zetten. Achter de buiskap, lekker weggezakt in de zitzakken, bikken we een kant-en-klare warme hap naar binnen. De wind draait van oost naar noord en neemt daarbij langzaam af, de depressie is onder ons doorgetrokken op zijn weg langs de Noordkaap richting Nova Zembla.

Op 75 graden noord met nog zo'n 200 zeemijlen te gaan, valt de watertemperatuur ineens terug van 7 naar 4 graden terwijl de temperatuur in de kajuit niet hoger komt dan 5. Aan het eind van iedere wacht zorgen we dat er voor de ander een volle thermosfles klaar staat en duiken dan snel de nog warme slaapzak in met een boek en koffie binnen handbereik.

Tijdens de hondenwacht schijnt de zon vanuit het noorden tegen de onderkant van het wolkendek. De volle rode gloed heeft iets vredigs over zich. Ik sta een tijdje op de boeg te genieten. Nog ruim een dag naar Longyearbyen waar Marina al sinds 1995 woont. Voor haar is het een thuiskomst, voor mij een an-

der leven na de jaren van bouwen. Als ik de afgelopen jaren met het vliegtuig naar Spitsbergen ging om met

Achter de buiskap bikken we een kant-en-klare warme hap

Marina, haar honden en sledes op skitocht te gaan, moest ik altijd foto's van de bouw meenemen zodat haar vrienden de vorderingen konden zien. Nog even en ze kunnen zien waar we al die tijd aan gewerkt hebben.

Op twintig mijl uit de kust kunnen we de spitse bergen zien. Op plaatsen waar de zon niet kan komen, ligt nog sneeuw. Op de motor tuffen we verder door de kalme Isfjord. Dek en kuip krijgen een grote beurt en ook binnen wordt er flink gepoetst. Bij Westpynten kijken we de Adventfjord in, Marina's huis is door de kijker te zien. Ze belt naar Stefano dat we er aan komen. ❄️

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. 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. 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 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 ²
Motor	76 pk
Brandstof	650 l
Water	575 l
Petroleum	75 l
Vuilwater	200 l