

Dit verslag door dr. C. den Hartoog is eerder gepubliceerd in "Zeilsport" maart 1976.

De reden, waarom een hardwerkende plattelandsarts zijn hele vakantie besteedt aan het moeizaam bereiken van een zeer afgelegen bestemming, is ook hemzelf niet altijd even duidelijk. Het is gewoon leuk om te doen, en het verschaft achteraf dezelfde voldoening als een lange schaatstocht onder barre weersomstandigheden, of als het zwemmen in de branding bij een stijve bries vanuit zee. Mijn vrouw gelooft, en daar hen ik het wel mee eens, dat de meeste mannen in onze maatschappij, uit het oogpunt van de natuur gezien zo'n verziekt bestaan leiden, dat het verlangen naar een lichamelijk- geestelijke uitdaging tenslotte onweerstaanbaar wordt, en dan biedt een moeilijke zeilreis wel een geschikte uitkomst.

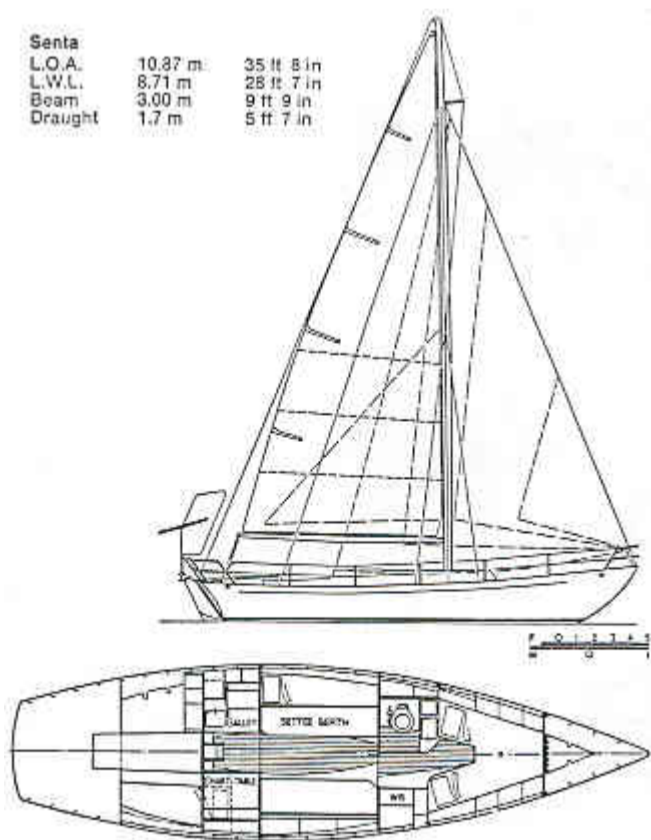
Om een redelijk zeezeiler te worden is het eigenlijk niet helemaal voldoende 's zomers een reisje naar Engeland of naar de Oostzee te maken. Men dient af en toe moeilijke trajecten te kiezen, met niet te grote bemanningen, en de tegenslagen op zo'n reis als noodzakelijke training en opvoeding te accepteren. Op grond van deze overwegingen werd het idee geboren van een zeilreis naar Groenland. Men verdenke mij niet van masochistische neigingen, ieder die mij goed kent weet wel beter.

Toen ik een jaar later wou vertrekken, waren in juli alle voor mij bereikbare Groenlandse havens nog bezet met zwaar pakij, zodat het bij een reis naar IJsland moest blijven. Maar het jaar daarop moest het er toch van komen. Het idee om naar de Poolzee te zeilen wil helaas bij mijn trouwe stuurvrouw niet erg tot leven komen. Ze ziet het niet zo goed zitten, zeggen ze tegenwoordig. Vooral als ik haar eerlijk vertel, dat de heenreis tegen krachtige en vaak stormachtige winden moet worden opgekruist, dat voorbij Kaap Vaarwel 40% van de tijd mist verwacht kan worden en dat wij ons de schone kunst van de navigatie in het ijs zullen moeten aanleren, besluit zij leer terecht dat dit wel wat teveel gevraagd is van een grootmoeder en moet ik alleen vertrekken. Niet gezellig, maar wel leerzaam.

Noordelijk van Frederickhab, aan de westkust van Groenland, is het 's zomers meestal mogelijk het pakij te omzeilen. Men heeft dan alleen met ijsbergen te maken, die stuk voor stuk vermeden kunnen worden. De generale koers vanuit Holland wordt dan 500 mijl NW. tot de 60e breedtegraad, daarna 1300 mijl W. tot Kaap Vaarwel en tenslotte weer 300 NW naar Godthab.



Senta		
L.O.A.	10.87 m	35 ft 8 in
L.W.L.	8.71 m	28 ft 7 in
Beam	3.00 m	9 ft 9 in
Draught	1.7 m	5 ft 7 in



Op 10 juni neem ik afscheid van vrouw, oudste loon en jongste kleinkind, in de jachthaven van de K.M.J.C. in Den Helder, en voortgestuwd door een mooie ZW. bries doet Senta al spoedig de duinen van Texel achter de kim verdwijnen. Sturen hoeft niet, de Hasler stuurvaan en trimroer houden het schip netjes op koers. 's Middags passeren we een van de vele boortorens die de Noordzee tegenwoordig ontsieren. Verder blijft het opletten voor de talrijke trawlers, kotters en drifters op de 'visnamige' plekjes van de Noordzee, als Doggersbank, Zilverput en Fladdergronden. Namen die herinneringen oproepen uit mijn jongenstijd, waarin ik, om opvoedkundige redenen ter zeevisserij werd gezonden. De wind is zeer ruim, enkele dagen lang kunnen de passaatfokken bijstaan. Het schip loopt hiermee, ook met uitgeschakelde windvaan, gemakkelijk plat voor de wind, maar slingert, als de zee wat toeneemt, als een duivel. Na 5 dagen komt Fair Isle in zicht en wordt de koers west, recht in de wind. Op de Noord-Atlantische Oceaan waait de wind bijna voortdurend uit richtingen tussen WZW. en WNW., voor een reis naar Groenland moet de zeiler dus rekenen op een kruisrak van ca. 1300 mijl. Gelukkig loopt Senta mooi hoog aan de wind, te mooi denk ik soms, want zelfs bij windkracht 8 lukt het nog uitstekend hoogte te winnen, maar dan krijgt het schip zulke klappen van de aanlopende zeeën, dat de huid (5 mm) tussen de spanten indeukt, zoals bij de reis van vorig jaar al is gebleken. Toch is hoogtewinst tegen

de westelijke winden zonder onderbreking de voornaamste bewustzijnsinhoud van de zeilende Groenlandvaarder. Hij moet wat dat betreft monomaan zijn, anders komt hij er eenvoudig niet. Twee dagen na Fair Isle wijst alles op de nadering van de eerste storm: dalende barometer, verstopte lucht, krimpde en toe nemende wind. Ik kan nog net een bad nemen aan dek, met zeewater

en vaatafwasmiddel, maar dan moet de stormfok gezet en het grootzeil dichtgereefd worden. Nu is stormweer op een goed schip echt niet zo'n akelig avontuur als sommige verhalen u willen doen geloven. Er is maar een grote zorg: blijft de boel heel, en vervolgens: hebben we voldoende ruimte aan lij. Ruimte aan lij in volle zee vormt geen probleem en gelukkig is Senta een goedgebouwd schip. Als alle noodzakelijke maatregelen genomen zijn is er dus geen reden tot ontredde en is stormweer alleen maar een kwestie van waakzaam afwachten tot het weer wat redelijker wordt. De aanblik van de oceaan bij stormweer is een verheven schouwspel, dat de menselijke geest tijdelijk losmaakt van lagere zaken en louterend werkt op de ziel. Deze eerste storm brengt dus geen grote moeilijkheden maar helaas voorspelt de Shipping Forecast na een lichte verbetering een nieuwe en zeer diepe depressie met westelijke winden van windkracht 10. Als deze belofte wordt ingelost bevinden wij ons op 200 mijl een N. van Rochall. Alle zeil is geborgen en op de kale mast ligt Senta, het roer aan lij vastgezet, halverwinds de geweldige zeeën af te rijden. De stuurkuip wordt door het overkomende water telkens praktisch volledig gevuld, maar tot mijn grote voldoening en geruststelling slingert het schip zelf met elke volgende zee het meeste water er weer uit. Als een levend wezen worstelt Senta zich steigerend en rollend over de brekende kammen, rijzend tegen de helling van elke aanstormende zee, om telkens diep weg te duiken in het daaropvolgende dal. Als alle noodzakelijke werk aan dek geklaard is en ik, aan lij van de mast met beide handen om het bakboord onderwant geklemd, dit ontzagwekkende schouwspel gadesla, worden we door een zware breker volkomen plat geworpen. Het schip ligt op haar B.B.-zij, de mast in het water, haar schipper gaat kopje onder en wordt door de razende zee een eind langs het want voortgeschoven. Na enkele seconden richt Senta zich weer op en slingert mij met een enorme zwaai weer boven water en aan dek. Op dat moment voel ik mij toch minder thuis op zee dan ik aanvankelijk gedacht had. De musculatuur van mijn schouders en armen is een paar dagen lang stijf en pijnlijk, maar ik heb gelukkig de kans gekregen beneden droog goed aan te trekken. Het zou natuurlijk veiliger zijn geweest om het schip te laten lenzen, maar dat zou met deze westerstorm elk uur minstens 5 of 6 zuurverdiende mijlen hebben gekost. Na een dag kan er weer een klein zeiltje bij en wordt de strijd om verder west te maken weer voortgezet.

In de nu komende weken passeert een eindeloos lijkende reeks depressies van west naar oost, vele malen met storm, zodat het heel moeilijk blijft. In het centrum van zo'n depressie is het soms enkele uren rustig, afgezien van de hoge zeegang, maar het loont nooit de moeite om uit te reven. In de 3e week werken we weer een storm af met windkracht 10, maar afgezien van kleinigheden blijft alles in tact. Het wordt wel behoorlijk koud, in de kajuit 6 C. en aan dek nog wat lager. De eenzaamheid en het ontbreken van menselijk contact is saai, maar brengt geen merkbare geestelijke aftakeling teweeg. Als ik echter op een zondag voor het eerst via een Groenlandse zender een Eskimo dominee een preek hoor afsteken, doet dit toch prettig aan, al zijn de enige verstaanbare woorden Jezus Christus en Amen.



Op woensdag 5 juli zijn over S.B. op 60 mijl afstand de scherpe, met ijs bedekte bergtoppen van Kaap Vaarwel in zicht. Via Radio Christiansound zend ik een radiogram naar huis dat alles wel is, en begin naar ijsbergen uit te kijken. Jammer genoeg waaien in Straat Davis krachtige noorden winden en moet ik dus op blijven kloppen maar het zicht is, als het tenminste niet regent of hagelt, bij deze windrichting heel behoorlijk en als na enkele dagen talrijke ijsbergen in zicht komen ontstaan hierdoor geen moeilijke situaties. Zo'n ijsberg maakt op de nietige mens een heel bijzondere indruk. De ontzaglijke ijsmassa heeft iets onverzettelijks, het is een symbool van stille, maar meedogenloze kracht, in staat tot achteloze vernietiging, maar ook een schouwspel van bovenaardse pracht, in talloze schakeringen van lichtblauwe en zachtgroene tinten. Ik omzeil ze allemaal op veilige afstand, want de donderende branding aan hun loefzijden boezemt diep ontzag in.

Op de breedte van Frederickshab vraag ik over de radio aan het plaatselijke station of er pakijs voor de kust ligt. De zeer behulpzame radio-officier informeert hiernaar bij de kustwacht en roept me een half uur later weer op om te melden, dat er geen pakijs van betekenis voor de wal ligt, alleen ijsbergen, zodat het goed mogelijk is de fjord aan te lopen. Dit is toch weer niet zo eenvoudig. Voor de hoge, bergachtige kusten van Groenland liggen uitgebreide krikkemikken van grote en kleine rotseilanden, vele daarvan bij vloed net onder water. Bovendien belemmeren ijsbergen vaak het zicht op belangrijke verkenningspunten op de wal. Maar het lukt allemaal voorspoedig en op woensdag 12 juli, na 31 dagen onafgebroken zeilen, 's nachts om 1 uur, maak ik vast naast een houten viskottertje, hierbij vlot geholpen door 4 eskimomeisjes, die zich kennelijk lopen te vervelen. Na op het radiostation mijn dank te hebben betuigd voor de prettige hulp probeer ik te slapen, maar het lukt niet, alles is veel te stil.

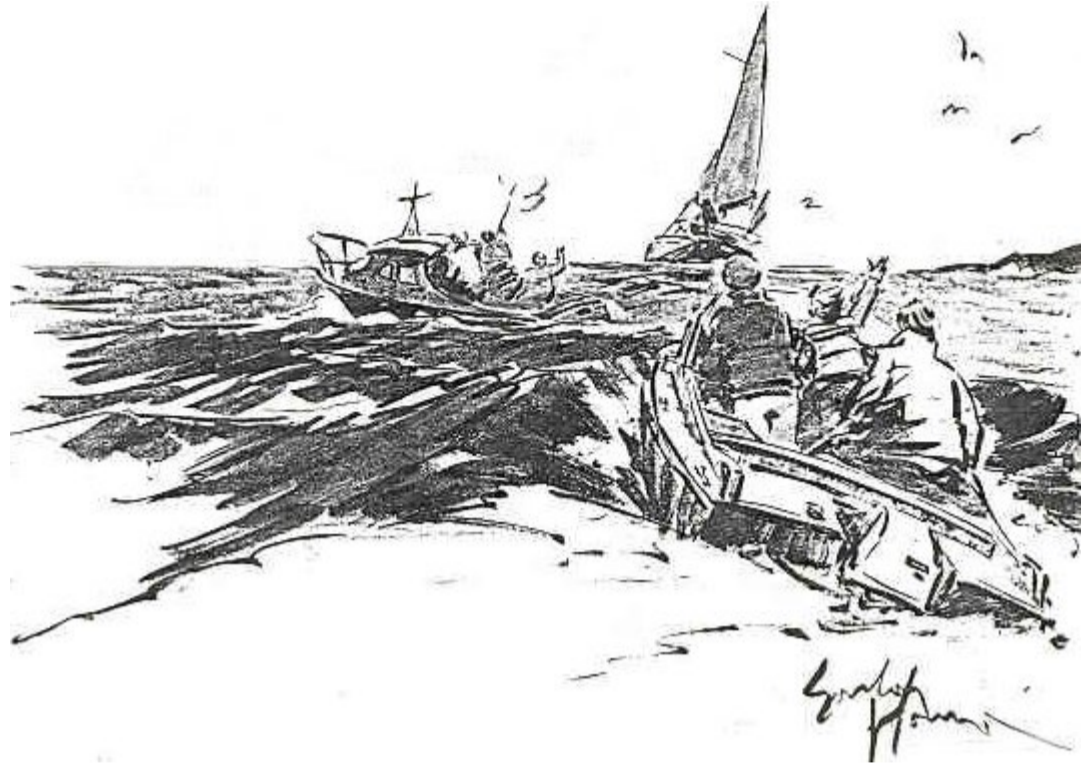
's Ochtends komt een Deense ingenieur aan boord, een alleraardigste kerel, die allerlei huiselijke problemen, zoals de behandeling van de vuile was en het organiseren van een sauna spelenderwijs oplost en mij uitnodigt voor de lunch. In zijn zeer gerieflijke bungalow gezeten, hoor ik over de Groenlandse radio al een heel verhaal over mijn eigen reis. Blijkbaar al door mijn gastheer aan de nieuwsdienst doorgegeven.

Frederickshab is, met zijn 2000 inwoners, een voor Groenlandse begrippen grote nederzetting, alleen bereikbaar over zee of met een helikopter als de weersomstandigheden dit toelaten. Er is ook een ziekenhuisje, de collega die dit, samen met zijn echtgenote gaande houdt leidt mij rond en vertelt een en ander over zijn voornaamste problemen: tuberculose, geslachtsziekten en

alcoholisme. De Groenlanders hier zijn in het algemeen van gemengd Scandinavisch Eskimobloed. Voor zover ze werken gaan ze ter visserij of op jacht, maar er is onvoldoende werkgelegenheid voor de in de laatste jaren sterk toegenomen bevolking. De Deense regering probeert hier iets tegen te doen door visverwerkende industrieën te stichten. Verder werkt de plaatselijke medicus intensief met de 'pil', d.w.z. met de prikpil, want voor de gebruikelijke anticonceptie pil is de bevolking minder geschikt.

De natuur rondom Frederickshab is groots en indrukwekkend, de rotsen steil en kaal, maar overal ijs en sneeuw op de beschaduwde plaatsen. Het dorp is, oppervlakkig gezien, heel schilderachtig met zijn houten huisjes, maar het milieu wordt ook hier al aangetast door de plastic en andere resten van de welvaart.

Na 4 dagen begin ik hoe langer hoe meer naar de uitgang van de fjord te kijken en als er een telegram van thuis binnenkomt dat alles wel is in Holland, is er eigenlijk geen reden om langer te blijven. Uitgeleide gedaan door een stel sportieve Denen, die, als de zee tussen de buitenscheren wat teveel wordt voor hun motorsloep, als afscheid enkele salvo's uit hun jachtgeweren afvuren, steekt Senta haar steven weer in de lange deining. Eerst vereisen talrijke ijsbergen nauwlettende zorg, maar 50 mijl uit de wal is de zee praktisch ijsvrij. Wel steekt er de volgende morgen een kortdurende zuiderstorm op waar ik tegen in moet en waar ik enkele uren zeer zeeziek door ben, maar hierna gaat alles van een leien dakje. Tot Kaap Vaarwel een lopende wind en vervolgens een matige zuidoostelijke bries, die in stand wordt gehouden door een hogedrukgebied (heel zeldzaam in deze streken) dat vlak voor mij uit langzaam naar het oosten trekt.



Na 14 dagen voortreffelijk zeilen, ruim aan de wind en meestal onder vol tuig met etmalen van soms meer dan 170 mijl, komen bij de Schotse kust de eerste trawlers in zicht. Helaas wordt op de Noordzee het zicht steeds slechter en de laatste 2 dagen voor Edinborough, waar mijn vrouw aan boord zal komen, varen we door een dikke mist. Er is maar weinig wind, zodat de stuurvaan niet betrouwbaar is en er gestuurd moet worden. In de nacht van 30 juli kan Senta in Granton Harbour, de jacht- en visserijhaven van Edinborough worden vastgemaakt. De laatste uren is het nog extra opletten voor de vele vrachtschepen, die in de Firth of Forth liggen te wachten op het einde van de havenstakingen.

Na enkele uren diepe slaap word ik wakker door voetstappen aan dek. Dat moet de Immigration-officer zijn, denk ik, vast een klein ventje, de voetstappen klinken zo licht. Tot mijn grote verrassing komt echter mijn goede vrouw de kajuitstrap af. Zij is de vorige dag al aangekomen en heeft gelogeed bij een van de leden van de Royal Forth Yachtclub, een instituut waaraan wij beiden reeds heel prettige herinneringen hebben. Na 3 dagen passagieren en schoonschip maken vertrekken we samen naar Holland en lopen 3 dagen later 's ochtends vroeg het Westgat van Den Helder binnen. Na nog wat oude haventjes van het IJsselmeer te hebben aangedaan voelen we ons weer geheel geschikt om samen de praktijk in Broek in Waterland weer op de schouders te nemen.



Home again after a knock-down which could have spelt disaster. Senta had been away nearly two months and covered four and a half thousand miles.

