

EEN VERMOEDEN VAN VRIJHEID

Rond
de polen



Henk de Velde



Inhoud

1	Het begin, de verbouwing, het vertrek, de bemanning, het tv-gebeuren, grote en kleine problemen, Noorwegen, records en de gedachte achter het alles.	9
2	De noordoostelijke passage, geschiedenis, opgebracht, Svetlana, geslagen maar niet verslagen.	23
3	Ergernis, communicatie, Spitsbergen, Nietzsche, Noordoostland, stilte, bijna 82 gr noord, de eeuwigheid, beren en walrussen en mensen.	37
4	Mist, gebroken giek, Reykjavik, maatschappijkritiek, wachten.	58
5	Stormwarning, de ex van Gabrielle, aankomst Azoren, gebed, werkljst en zelfbedrog.	70
6	Opnieuw vertrek, bolwerk van vrijheid, de noordoostpassaat, bron van leven, doldrums, de evenaar.	85
7	Ontheemding, vrede, de zuidoost-passaat, stuurprobleem, extatische hoogtepunten, het heelal, mtc, de vrouw, voorbij 30 zuid, Master of the Sea, laatste loodjes, de kust...	100
8	Mar del Plata, elektrische problemen, bifos, lobos, andere jachten, de tango.	121
9	De Argentijnse kust, slangenklemmen, Rio Gallegos, modder, bijna gestrand, zeeschildpad, beroofd, toch gestrand, ingegraven ankers, cuando el ria suena, meer problemen, over zin, onzin, nut en reden, gitaren, een trommel en een fluit, gele laarzen.	129

- 10** Het gebruik van woorden, de hoogste vrijheid, het ego, de kracht van eenzaamheid, vermoeden van vrijheid, Mustapha Mond, Machiavelli, een celestijnse belofte, Nick Cave, een cactus, een spons, een stinkdier, Schouten en Le Maire. **154**
- 11** Weer op zee, zuid van Vuurland, de rust en de onrust, anderen, de beslissing, wat geschiedenis, God en de Russen, Ada II, Kaap Hoorn, Pasen en de wind, ankers en meertrossen, de Yamana en de condor. **163**
- 12** Bewustzijn, vreemde vogels, het blad dat beweegt in de wind, een melodie, verpest, wat heb ik het goed, de dood van Nietzsche. **176**
- 13** Caletta Olla, de Pia gletscher, Caletta Silva, Niemann baai, Awalisman pas, Straat van Magallanes, Isthmus, deemoed. **186**



1

*Het begin, de verbouwing, het vertrek, de bemanning,
het tv-gebeuren, grote en kleine problemen,
Noorwegen, records en de gedachte achter het alles.*

Het is bladstil. De motor staat bij. Aan bakboord liggen de Lofoten. We zijn tien dagen onderweg.

Nacht maar licht, de zon gaat niet onder. We zitten ten noorden van de poolcirkel.

Terwijl het lijkt dat we alleen nog maar naar het noorden varen, zitten we toch al op tien graden oosterlengte. De lucht is betrokken en grijs. De zee zo vlak als een spiegel, met de altijd aanwezige lichte oceaandeining die het schip schommelend door het water laat gaan. Koers twintig graden. Aan stuurboord de duizenden ondieptes en kleine eilanden voor de kust van Noorwegen. Drie dagen uit Bergen en tien dagen uit Nederland. Weer onderweg. Onderweg met mijn schip naar vreemde kusten, naar mijn eigen keuze, naar een land waar ik misschien wel niet welkom ben. Weer onderweg na vijf jaren “struggle” om weer weg te gaan. Natuurlijk had ik eerder kunnen vertrekken maar op een of andere wijze zou dat het natuurlijk evenwicht verstoord hebben. Je vertrekt maar zo niet. Tenminste niet op een onderneming als deze. Dit moest rijpen. Gewoon weggaan kan altijd, dan pak je je tas, neemt de trein of het vliegtuig. Je hebt reeds een bestemming die op het reisdocument staat en je wordt er gebracht. Bij bootjesmensen zou het een ander soort voorbereiding kunnen zijn, na planning en je schip reisklaar te hebben gemaakt vertrek je dan voor langere tijd of zelfs voor altijd, is vaak de gedachte waarna na een tijdje, wat jaren duren kan, de reis ten einde loopt of je je weer gevestigd hebt op een plaats waar een zekere zekerheid heerst dat je blijven wilt. Bij mij ligt dat anders. Dat eeuwig wegblijven kan altijd nog. Als ik oud ben en der dagen zat. Nu heerst de ondernemingsdrang nog. Hij zal en wil geschiedenis schrijven, werd er eens over mij geschreven. Ik moest

toen lachen. Erg lachen. Ik vond de formulering prachtig. Zal en wil. Over geschiedenis hebben we het niet. Die is al geschreven. Het enige wat wij nog kunnen is herontdekken. De wereld, onze wereld. De hemel misschien. Maar Milton schreef; onze kwellingen kunnen in de loop der tijd ons element worden.

Ik hoor de meeuw langs zoeven. Zo'n gedrongen korte zeevogel die dagen met je mee zeilt. Namen ken ik niet. Een meeuw is het ook niet. Een zeevogel is het. Met weinig wind onder de vleugels en toch hoor ik het zoeven ervan. Hij strijkt neer. Stijgt weer op. Of het nu dagen al dezelfde is weet ik niet. Ze lijken allemaal op elkaar. In de verte een vissersboot. Het is stil aan dek. De boot rolt langzaam maar niet onaangenaam. De wacht is ingedeeld. Ik ben nog niet alleen. Dertien juni zijn we uit Nederland vertrokken.

Vertrekken heeft iets zeer aangenaams. Vertrekken wil zeggen dat je hard hebt gewerkt, je hebt voorbereid, met de reis bent bezig geweest, bijna alles geregeld, afscheid hebt genomen terwijl je eigenlijk al weg bent.

Want Nederland trekt dan niet meer. Nederland heeft nooit getrokken. Het zijn naast economische redenen slechts een paar mensen die mij terug doen komen. Mijn vrienden en ik heb er hoogstens vijf. Onderscheid moet je maken. Passanten, kennissen, goede kennissen, vrienden en beste vrienden en dan doe ik het nog zeer uitgebreid. Passanten, kennissen, vrienden, maar dan doe ik sommige mensen tekort. Mijn beste vrienden zijn mijn ouders. Die zijn oud en leven misschien niet lang meer. Daarnaast Stefan, mijn zoon, die de plaats van mijn ouders zal innemen. Dat hoop ik tenminste. Maar door dit te schrijven verplicht ik hem en dat wil ik absoluut niet. Hij zou dit eigenlijk niet mogen lezen. Je kunt op deze manier iemand een verplichting voor het leven, met alle trauma's van dien, opleggen, waar op wat voor manier ook, soms niet aan te voldoen is. De mens gaat zijn eigen gang. Ik geloof langzamerhand in een soort voorbestemming maar wie die ingesteld heeft is eigenlijk onredelijk. Het is daarom maar goed dat wij onze bestemming niet kennen.

Aan de kade stonden mensen. Er werd gezwaaid en gelukgewenst. Pas toen de volgboten, na een halfuur, verdwenen waren begon de reis. Het was 13 juni. Ik was reeds vertrokken en leefde de laatste week in een roes van voorbijkomende passanten. Daarnaast moest ik controle houden over de nog te verrichten werkzaamheden.

De oliekoeler die vervangen moest worden, de proviand aan boord, de liggende rekeningen, de tv die nog opnames wilde en alle andere honderden kleine zaken die door je hoofd gaan. Vertrekken is wegwezen. Wegwezen en weg zijn van het geneuzel van de wal. Er bestaat een duidelijk verschil tussen landmensen en zeemensen. Zoals een landvogel zich niet redden kan op zee, zo redt een zeemans zich niet op de wal.

Natuurlijk probeerde ik het krampachtig. Ik huurde zelfs, voor het eerst in mijn leven, een huis. Ik woonde zelfs een tijdje in de Spuistraat tegenover de Koepelkerk, aan het Kattegat. Ik kan ook niet zeggen dat dat zijn bekoring niet had. Maar de tirannie van de voordeur werd mij te veel. Daarna woonde ik op mijn kantoor aan de Tasmanstraat in het voormalige Pontveergebouw. Het was een gebouwtje staande in het water van het IJ, naast de Distelveerpont. Het gebouwtje schudde als het hard waaide. Het had uitzicht rondom, op langsvarende schepen en op gepensioneerde binnenschippers. Het pontveergebouw was mijn braincenter. Ik sliep op de grond tussen mijn boeken, cd's en mijn plannen.

Ik hoef ook niet te zoeken naar een uitweg. Ik ben de uitweg. Mijn weg is geplaveid naar alles en nergens, naar mijn bestemming, mijn doel, mijn reden, naar het eeuwige alles waar wij niets over weten, slechts gissen. In je hart voel je of je op de voor jouw gebaande weg zit. Zo niet dan ben je diep ongelukkig.

Er vliegen nu drie zeevogels achter de boot. Twee ervan vliegen, een gaat op het water zitten en vliegt weer op als een ander gaat zitten. Ze lossen elkaar af.

Vier dagen later, voor de kust van Noorwegen, hoorden we een vreemd geluid in de machinekamer.

De motor ging opeens meer toeren draaien. Alsof we de schroef verloren hadden. Het bleek de demperplaat te zijn tussen het vlieg-

wiel en de keerkoppeling. Bergen was de dichtstbijzijnde haven en de wind was toch ongunstig. Het duurde vier dagen voor we weer vertrokken. Het onderdeel moest besteld worden. Pech?

Nee. Gewoon een deel van de voorbereidingen en de eerste etappe, waarin ik zulke dingen kon verwachten.

Na Tromsø moet alles goed zijn en Tromsø ligt twaalfhonderd mijl van Nederland. Ik had niet voor niets twee bemanningsleden, Simon en Martijn, aan boord voor eventuele calamiteiten. Zes handen doen meer dan twee. Na vertrek Bergen voeren we een dag binnendoor in verband met de harde noorderwind. Het bleef bijna vier en twintig uur licht dus we konden 's nachts gewoon doorvaren. De fjorden zijn prachtig. Als je Noorwegen vanaf zee aanloopt vaar je tegen een bruine ongestroefde muur van rotsen en bergen op, totdat je de fjord in komt, dan wordt de wereld groen en vriendelijk. Een groter contrast is nauwelijks te vinden en daarin ligt waarschijnlijk de charme van Noorwegen, het oerharde tegenover het grazige groene. Nu zitten we al over de poolcirkel. Het wordt de eerstkomende tijd niet meer donker.

Het begon eigenlijk in maart 2000. Toen ik het plan voor The Race op moest geven omdat ik onvoldoende financieel support vond. Maar in die drie jaren lobbyen had ik het steeds gehad over plan twee. Iedereen dacht dat ik het had om mee te doen met de bestaande catamaran, de C1000 en die wilde verlengen. Ik kon dit ook moeilijk tegenspreken, ook naar de organisatie van The Race toe niet. Je kunt toch niet met twee plannen rondlopen. Dan krijg je zoiets als; of dit, of dat en dat past niet bij zelfberadenheid. Maar voor mijzelf wist ik het al. Ik hield het alleen voor mijzelf.

Ik verkocht de C1000 naar Aruba. Zeilde haar in tweeëntwintig dagen van Amsterdam naar Oranjestad, kwam terug in Nederland en prepareerde de reeds aangekochte stalen mono-hull voor een proefreis naar Spitsbergen. Ik ging niet alleen. Rogier ging mee. Ik genoot van de kleuren en de stilte van het noorden.

Rogier ging naar huis. Martijn B kwam in z'n plaats. Zes november was ik terug in Nederland van noord van tachtig graden. Ik wist wat ik wilde.

In Nederland gaf ik lezingen, georganiseerd door de Speakers Academy in Rotterdam.

Ik noem ze liever; voordrachten, gebaseerd op passie, doordacht-
heid, doorzettingsvermogen, organisatie en het volgen van je
droom. Ik werd ingehuurd om een voordracht te geven voor
Campina, met als thema: it's all in our nature. Daar in een tent op
de Campinese heide werd de basis gelegd door het sponsorcontract.

Een reis als deze kan op deze manier, met een zeer goed voorbe-
reid schip, nautische apparatuur en communicatiemiddelen, niet
zonder financier. En wat wil de financier hier voor terug? Rende-
ment door middel van naamsbekendheid in kranten, radio, tv.
Positieve naamsbekendheid in de frisheid van het idee, de kracht
van de ondernemer en de oerkracht in de natuur. En ze moeten in je
geloven. Mijn eerste gesponsorde project was de Alisun in 1988. Het
was Jaap Verwer, die in mij geloofde. Alisun was een klein bedrijf
maar Jaap was enthousiast en zelf een zeiler. Het tweede project
was het Zeeman project. Met Zeeman textielSupers had ik een
nieuwbouwproject in de hand. Problemen met de generators noop-
ten mij het schip veertig dagen met de hand te sturen. Reclame
technisch was het groots opgezet. Jammer, dat het uitliep op een
aanvaring, drie dagen voor de finish. We verbouwden de Zeeman en
C1000 supermarkten stapte in. Het werd mijn beste reis, 119 dagen
met het beste schip dat ik ooit heb gehad, snel, sterk, grandioos.
Weet je, er bestaat officieel helemaal geen record, west naar oost.
De regels zeggen dat je op de heen- en de terugreis de lijn Lizzard –
Quessant moet passeren. Dat heeft geen enkele solozeiler met een
multihull tot nu toe gedaan. Ook al staat de snelste tijd nu (2000)
op 95 dagen met een Open 60, het is geen officieel solorecord, west
naar oost. Het is de snelste reis van Sable d'Olonne naar Sable
d'Olonne. Natuurlijk rekenen wij allemaal dat als record west naar
oost, maar volgens de regels van het WSSRC is het niet zo. Ook mijn
voorgangers als Philippe Monnet en Olivier de Kersauson hebben
die lijn niet gekruist en hebben onderweg diverse malen een nood-
stop gemaakt, zoals ik die maakte met de Alisun in Bluff, Nieuw-
Zeeland. Dus New York – New York is pas een officieel west-oost-
record als diegene op de heen- of terugreis Lizzard – Quessant
kruist. Ik begrijp het wel. Zo wil men iedereen min of meer dezelfde

afstand af laten leggen. Iedereen die zich nu aan zou melden en de reis volgens de regels afmaakt wordt de officiële recordhouder. Misschien is Jan Wit met zijn 240 dagen wel recordhouder maar hij heeft zich niet aangemeld en zijn bedoeling was het ook helemaal niet om een record te vestigen. Hij wilde gewoon non-stop de wereld rond. Ook op mijn reis met de C1000 kreeg ik met deze bureaucratie te maken. Men wilde eventueel Lissabon naar Lissabon erkennen als ik in Het Kanaal over de lijn zou gaan terug naar Lissabon. Met die bureaucratie heb ik toen besloten direct naar Brest te zeilen. Jammer dat we na de non-stop reis alleen hebben gecharterd. Het schip was tot veel meer in staat. En dan moet ik de eer aan Simac geven. Simac adopteerde de boot en hield mij financieel boven water. Elk project eindigt met een financiële schuld, die ik aflos met lezingen en vaartochten. Intussen werkte ik aan een nieuwe reis.

Voor de kerst haalden we de boot uit het water. Op twee januari 2001 begonnen we met de werkzaamheden. De helft van de betimmering werd eruitgehaald. We moesten onder de vloer en achter de betimmering zijn. Alle onnodige afsluiters werden eruitgehaald en dichtgelast. De blijvende afsluiters werden vervangen voor schuifafsluiters. Alle leidingen werden vervangen. Er kwamen drie extra brandstoftanks in. De watertanks werden ook vernieuwd. De motor en de generator overhaald. De gehele elektrische bedrading werd vervangen. Er kwamen meer instrumenten en meters op. De schroefas werd getrokken en vervangen voor een dikkere. De schroef werd een vierblads vaste Nibralschroef. De tweede wc/douche ging eruit. Samen met de airco, de wasmachine en de vriezer. De elektrische kookplaat werd vervangen door een gasstel. Een privé-hut werd kantoor. De bemanningshut, werkplaats. Rondom de boot werd de ijsversterking opgelast. In de voorpiek kwamen er spanten bij. Tevens werd in de voorpiek onder de vloer op de waterlijn honderdvijftig kilo cement gestort. De boegschroef werd vernieuwd. Achter de roeren werd een ijshak gezet. De skeggen voor de roeren werden versterkt. Het schip werd opnieuw geschilderd. Een plaatje. Een groen plaatje. Ze werd gedoopt en kreeg de naam Campina.

In het water werden de RZ-piloten ingebouwd. Op een morgen stond de Nera satcom B er. Iets groter uitgevallen dan gedacht. Binnen een halfuur werd er gewerkt aan de plaat waarop de dome antenne moest staan. Van proefzeilen kwam niets. De North Sails pasten fantastisch. Over de kuip werd een speciale afneembare kuintent geplaatst. In de werkplaats stond een 125cc Yamaha trail motorfiets om Siberië te verkennen. Op het dak van de kajuit werd de Acapulca reddingslee vastgesjord. Onder begeleiding van twintig Albin-Vega's voeren we 1 juni naar IJmuiden. Daar begon de zee.

Twee dagen in Tromsø gelegen. Prachtig stadje. Mooi gezicht over de fjord vanaf de brug. Gebunkerd en weer vertrokken met twee man van de tv en een fotograaf. Martijn is volgens plan van boord gegaan. Simon is nog aan boord. De hele dag voor de camera heen en weer gerend. Ik voelde mij bijna een acteur en weet je wat het woord acteur betekent? Het komt uit het Grieks en het betekent; hypocriet !! Zo daar sta ik dan. Ik zie Derrick en Erik met camera's over dek lopen. Erik op z'n knieën in het natte gangboord kruipen. Mij in beeld nemen. Een oude gletscher op de achtergrond. De eeuwig zingende trol bewonende Noorse bossen op de achtergrond. Het landschap wordt kaler terwijl wij noordelijker trekken. 's Nachts zitten ze uren te sturen terwijl Diederik, de videotechnicus, binnen mijn pc aan het programmeren is om later op reis mij de mogelijkheid te geven bewegende beelden over te sturen.

Een dag later komen we in Hammerfest aan. De mediajongens gaan weer van boord en ik ben weer alleen met Simon. Met Simon is zeer prettig te varen, Hij kan zeilen, weet van boten, kan zichzelf vermaken en heeft een eigen humor.

De volgende dag wil ik vertrekken. Het is 1 juli. Ik had in Murmansk willen zijn. Nu is het nog 500 mijl varen, vier dagen. Door een aan boord gekomen jerrycan, waarvan ik dacht dat het hydraulische olie was en wat ik gebruikt heb om het stuurmechaniek bij te vullen, wat een zwaar agressieve ontvetter blijkt te zijn, moet de elektromotor, die aangetast was op de pakkingen, vervangen worden. Dus dat wordt weer wachten. Ik kruip in de stuurmachiniekamer en spoel alle leidingen. Het regent de hele dag. En de volgende dag ook. Zwarte donkere wolken trekken over. Een grijze

mist heeft de baai in bezit genomen. Af en toe lijkt het op te klaren. Het is tien graden binnen. Het luik staat open. De buiskap houdt mooi de regen tegen.

We doen allerlei kleine werkzaamheden. De plunger van de stuurinrichting wordt gecontroleerd. Ik vind in een benzinstation een paraffine-achtige vloeistof waarvan een liter voldoende is om duizend liter diesel vorstvrij te houden tot -39°C . Het is zomer hier. Er liggen twee kustvaarders in de haven en een groot expeditie-schip onder Panamese vlag. De werf ligt op een landtong, gecreëerd toen men de havenhoofden aanlegde. Er liggen twee schepen op de werf. Een oude ferryboot en een moderne vijfentwintig meter ferry-catamaran. Simon leest twee boeken uit. Ik scharrel wat.

Dit is de eerste keer dat ik een reis maak zonder enige vorm van relatie. Het woord alleen al; relatie is voor mij een zakenrelatie. Tegenwoordig ga je met je relatie naar bed. En wanneer heb je dan een relatie? Vanaf het moment dat je met iemand naar bed gaat? Of is dat slechts genegenheid of lust? Nee, ik ben erg blij dat ik deze keer helemaal vrij ben, Het is alsof je niet meer rookt. Het heeft afkickverschijnselen maar achteraf voel je je beter. Je ademt beter. Je hebt groter uithoudingsvermogen. Je energie wordt niet meer verspild. Ik heb al wat energie verspild en wacht nu gewoon op de vrouw die haar energie aan mij wil verspillen. Maar dat is ook niet helemaal waar. Ik wacht op z'n hoogst op een oliepomp. Dat houdt mij nu op. Is het niet een vrouw dan is het een pomp. Voor dit schip de Campina werd zat er een wasmachine annex wasdroger aan boord. Ik heb ook heel lang een wasdroger geprefereerd boven een vrouw, maar toen ik er een had heb ik dat ding er direct uitgegooid. Ik droog mijn was op de scheepsmotor, wat mijn kleren een heerlijke dieselgeur geeft. Of straks als mijn kachel brandt op een rekje rond de kachel, zoals het vijftig jaar geleden was. Hier in Noorwegen kijk ik naar de Noorse vrouwen. Straks in Rusland krijg ik het probleem Russische vrouwen en ik ben er al een paar keer voor gewaarschuwd. Ze zijn mooi en verleidelijk. Maar nu ben ik blij. Geen zorgen thuis. Geen ellenlange telefoongesprekken. Eigenlijk komt het erop neer dat er geen thuis en geen zorgen zijn en dat past best in het rijtje van geen rechten, geen plichten. Ik zorg

wel voor mij zelf. Oorspronkelijk zit dat natuurlijk in ieder mens. Onze natuur bestaat oorspronkelijk uit pure zelfzorg. Gisteren liepen er elanden door het dorp. Ze graasden aan de kant van de weg. Staken toen de weg over en graasden vrolijk verder op het gazon van een huis. Ik zag ook geen omheining of hekjes staan.

Een schip met dubbele roeren en een schroef in het midden heeft eigenaardige eigenschappen. Doordat de roeren geen schroefwater krijgen, reageert de boot pas als er vaart in zit. Met andere woorden: ik ben soms onbestuurbaar, wat vooral te merken is bij het manoeuvreren in havens of nauwe stukken. Hou de vaart erin is het devies maar sla op tijd flink terug. Dat laatste is weer nodig omdat de dertig ton geladen gewicht niet zomaar stilligt. Voor het manoeuvreren heb ik een boegschroef. Dat is een elektromotor die je niet al te lange tijd achter elkaar kunt laten draaien. Eigenlijk kan dat alleen met korte stootjes. Soms gebruik ik die boegschroef iets te lang, denk ik. Het gevaar is dat de motor dan doorbrandt. Vorig jaar had ik power genoeg, maar nu ik voor de boegschroefkoker een stalen raamwerk heb laten lassen merk ik goed dat de schroef minder efficiënt is. Dat raamwerk moest er komen om de schroef tegen ijs te beschermen. Al met al weet ik dat de boegschroef een hulpmiddel is en ik die ook als zodanig moet gebruiken. Voor vertrek uit Hammerfest moet ik de voorpiek nog wel even controleren op water. Als er water binnenkomt door het luik of de ankerkluis, kan er water onderin staan en daar staat ook de elektromotor van de boegschroef. In de voorpiek liggen alleen de twee ankers, een sleeplijn, de stootwillen en bezems, luiwagens, reservebezemstelen. De meertrossen hou ik binnen. Die wil ik zo droog mogelijk houden, vooral in verband met vorst. De lucht klaarde vannacht op. De zon kwam tussen zwarte wolken door. Het stopte met regenen. Vanmorgen was de wind naar het oosten gedraaid. Het is weer grijs en het regent een beetje. De generator draait. Met smart wacht ik op mijn pomp. Ik bel voor het vluchtnummer, dan kan er een van Hammerfest Marine Services op het vliegveld staan. Ik hoor het straks. Ik heb al vier bakken koffie op en het is negen uur. Simon heb ik even laten liggen. Meestal houdt hij daar niet van. Ook een vroege vogel, maar het daglicht houdt ons 's nachts wakker. De vlag

wappert nu naar de kade toe. Het luik staat bijna altijd open. Vorig jaar toen de kuintent er nog niet was, zou het nu naar binnen regenen. Nu waait het slechts naar binnen. Er ligt een tweede Russische trawler in de haven. De Hurtigrute boot komt elke dag, ligt een paar uur en vertrekt dan weer, naar het noorden of naar het zuiden. Als de pomp vandaag niet komt, neem ik weer wat tijd om het videogebeuren voor de tv onder de knie te krijgen. Maar meer dan twee uur kan ik niet achter die computer zitten. Ik kijk liever naar buiten. Daar waar het echt gebeurt. Of anders op weerkaartjes om te zien wat er te verwachten is. Ook sorteer ik straks mijn zeekaarten. In Nederland is het dertig graden. Men gaat met vakantie. Ik wacht op mijn pomp.

's Middags komt de pomp. Maar eerst moest de schroefas van een trawler getrokken worden.

Later zetten we de pomp erin. We vullen en ontluichten het systeem. Stroom erop. Geen pomp. Het was drie uur en de Noren hier stoppen met werken om drie uur. Er wordt een elektricien gebeld. Morgen zeven uur.

We spelen wat met de stroom door de oude pomp; die doet het volgens ons. We meten de stroom op de nieuwe pomp. Het lijkt alsof het relais niet genoeg stroom doorgeeft. We houden er mee op, het regent toch nog. Ik verdiep me weer in mijn videoproductie en besluit een expertisebureau op te richten om voorlichting en raad te geven hoe het moet. Ik heb er nu nog lang niet zoveel tijd inzitten dan de experts, maar weet dan ook nog niets. Input van bitmaps, command-line operatie, fast access toolbar, overlays, configuraties, fire-wire, capture, in-punt, end-punt. Ik snap er geen bal van, maar kan er goed over meepraten, vandaar dat bureau.

6 juli vertrekken we uit Hammerfest. De elektricien heeft het contact nagekeken. Ik had het zelf kunnen doen. Maar nu wil ik nog het zekere voor het onzekere nemen. Het stuursysteem hebben we ontluicht. Alles lijkt weer goed. Het is prachtig weer. 7 juli 's morgens heel vroeg varen we door de Mageroya Sund met vier mijl stroom mee. Dat schiet op. Vroeger heb ik vele malen de Noordkaap gerond nu neem ik de binnenroute. Ik zie Honningsvåg liggen. Koers

Noordkyn. Open zee. Stromingen rond kapen. Zeil op, zeil af. Wisselende lichte winden uit het zuidoosten. Het is druk met scheepvaart. Vrachtschepen, sleepboten met een sleep erachter, een paar vissersschepen. Ik blijf twee mijl uit de kust. Het zonnetje probeert door de bewolking te komen. Het is twaalf graden. De Campina ligt nu op oostelijke koers. Ik monteer het zoeklicht. Eet brood met dikke plakken kaas. Maak een bakkie koffie. Simon belt naar huis. Prima maat. Zijn kinderen missen hem. De wind zit weer recht op de kop. Van Terry Bech, K2 beklimmer en zeiler naar extreme gebieden kreeg ik het volgende bericht: Ice has his own schedule, never yours. You are still early regarding this year's ice conditions. Aan de wand achter de bank, daar waar mijn schema hangt voor mediacontacten, hangt een tekening van Vera, vier jaar jong, met een grote groene ijsbeer, voor Henk staat eronder. Ik sta er zelf naast, klein en met mijn handen in de lucht gestoken.

Zondagmorgen vroeg komen we in Vardö aan. Die dag slapen we uit. 's Middags lopen we door een enigszins afgetakeld stadje. Veel visserscheepjes liggen aan oude kades bij vervallen visfabrieken. Er lopen weinig mensen op straat. In de hoofdstraat staan veel huizen leeg. Ik hou wel van die rommel. Het stadhuis is nieuw en de kerk nog nieuwer. Boven op de heuvel staan een aantal grote antennedomes. De Russen denken dat ze van hieruit bespioneerd worden. De Noren en de Amerikanen die de grote paddestoelen neergezet hebben zeggen dat het alleen kijken in de ruimte is. We eten een braadworst in een cafetaria. Het is prachtig weer. Weinig wind en wel achttien graden. De volgende dag gaan we bunkeren en koop ik nog wat knäckebröd. We vertrekken naar Murmansk. Op zee komt de wind uit het zuidoosten. Recht op de kop en toenemend. Na een dikke vier uur hebben we tien mijl afgelegd. Ik besluit terug te keren. Dit heeft geen zin. Het is geen race waarbij ik ook blij moet zijn met een slechte voortgang. Beter dat we een wind afwachten uit de goede richting. In de haven terug lees ik het weerbericht. Zuidoost zes maar morgen zuidwest. Zie je wel, zeg ik tegen Simon, ik had eerst het weerbericht moeten lezen. Simon staat voor een dilemma. Zijn kinderen missen hem en hij komt in tijdnood voor andere geplande zaken. Ik zeg, dat ik er aan had gedacht en ik het

niet bezwaarlijk zou vinden als hij zou besluiten weg te gaan. In Murmansk zou het ook twijfelachtig zijn als hij direct van boord zou kunnen. En hij heeft vrienden in Finnmark. Zijn besluit is genomen. We drinken koffie en thee. Ik kook. Hutspot. Het is half twee als we gaan slapen. De wind wakkert nog aan. De windgenerator maakt overuren. Ik slaap pas om vier uur.

's Morgens wek ik Simon. De wind draait naar het zuidwesten. Het wordt stil en mooi met kleine regenbuien. Simon pakt zijn spullen. Hij zegt, je zult wel meteen vertrekken. Ik zeg, nee, ik moet even wennen. Zijn vrienden komen hem halen. Hij blijft nog een paar dagen hier en vliegt het weekend terug. Ik rij mee tot het gebouwtje met de grote zendmasten van Vardö Radio. Ze hebben het nieuwste weerbericht voor mij en ijskaartjes. Ze vinden ook dat ik vroeg ben voor de noordoostelijke doorvaart. Het ijs is pas augustus weg. Ik loop terug naar boord. Het is vriendelijk op straat. Marktkraampjes, winkelende mensen, kinderwagens. Ik hoor dat het door de regulaties, opgelegd door de Internationale Visserij Organisatie, of hoe dat instituut ook heet, slecht gaat in Vardö. Kleine boten mogen samen niet meer dan vijftien ton vis vangen terwijl grote trawlers uit waar ook ter wereld de zee afstruinen en wel grote hoeveelheden mogen vangen. Terug aan boord staan er drie jongentjes, van een jaar of acht. Ze mogen aan boord. Zien mijn visspullen en halen in een mum van tijd twintig flinke vissen naar boven. Te klein om te eten zeggen ze. Meeuwen cirkelen door de haven. De Hurtigrute komt binnen. Het regent. Af en toe dondert het. Het is zomer. Je bent de juiste tijd hier gekomen zeggen de mensen. Onze zomer begint half juli tot half augustus. Het is mooi weer. Simon is weg. Ik ben alleen aan boord. Ik luister naar de wereldomroep. De jongentjes worden door hun ouders opgehaald. Het was veel te laat om op de kade te zwalken. Ben ik klaar om naar Rusland te zeilen? Durf ik de confrontatie aan?

Ice has his own schedule. Not yours. You are still early accordance to the ice situation on this moment; schreef Terry Bech mij. Hij had wel mee gewild. Ik had Simon wel mee willen hebben. Misschien wacht Olga wel op me in Siberië of Sarah in de Pacific. Misschien kom ik thuis, misschien niet. Het is 10 juli. Het ijs bij Kaap Chelyuskin is nog zes meter dik.