

DROMEN KUN JE WAARMAKEN

Je dromen waarmaken. Sipko van Sluis realiseerde er twee. Al zo'n 25 jaar droomt hij van een reis op eigen kiel naar het hoge noorden. Ook realiseert hij de droom om het familiebedrijf uit te bouwen naar een werf met een eigen merk schip, dat we nu kennen als de North-Line-series. Deze pilotschepen zijn in staat om ook bij slechte weersomstandigheden uit te varen. Bijna vanzelfsprekend dat Sipko met een North-Line zijn gedroomde tocht naar Groenland maakt. Met de 'Dauntless', een North-Line 42 Wheelhouse, kiest hij in juni 2016 vanuit Harlingen het ruime sop.

SIPKO VAN SLUIS



TOERVAART 'DAUNTLESS' NAAR GROENLAND





1 Pentland Firth in zicht. 2 Het weer laat het toe om op volle zee in de kuip nog even een band te plakken.

10 juni 2016 Harlingen – Peterhead, 375 mijl, rustig weer, regenachtig

Afscheid nemen van familie en dierbaren: zij blijven achter op de kade en zwaaien ons uit als we om 18.00 uur via de Tjerk Hiddessluizen vertrekken... 'Scherp spul, die Fishermans Friend!'. We laten de vaste wal achter ons en met 10 knopen duurt het niet lang of zitten we boven Vlieland. Er moet ook gegeten worden aan boord en we laten het door onze kok Cees gemaakte eten lekker smaken.

Om ons heen varen veel boten: op Terschelling is het Oerol-festival gaande en dat trekt veel mensen. We halen meerdere zeiljachten in. Als we het Stortemelk uit zijn, zetten we koers 315° naar Peterhead. We geven gas bij naar 2.350 rpm en op die manier stijgt onze snelheid naar ruim 17 knopen. Nauwkeurig houden we Windfinder in de gaten: er worden ons golven van gemiddeld een meter beloofd. De werkelijkheid leert dat er golven van minstens twee keer zo hoog zijn: het schip wordt opgetild en teruggezet in een dal. We verwachten dat deze golfslag afneemt zodra we in dieper water zijn, maar helaas: pas in de vroege

ochtend wordt het minder. De hele nacht zien we geen schip aan de horizon: niks, noppes, nada! Niet één AIS-tekentje op de plotter, geen stip op de radar. Het regent licht, we besluiten geen ruitenwissers aan te doen. Immers: we zien toch geen hand voor ogen. Er is geen maan, het is zwaarbewolkt.

Onze ETA is 15.00 uur en we melden ons braaf 5 minuten voor de aanloop op VHF 14 bij 'port control'. Op de vraag wat we hier moeten, geven we als antwoord dat we zijn gekomen voor een overnachting in de jachthaven. Een aardige havenmeester staat ons te woord en vraagt zeer geïnteresseerd waar we vandaan komen: "Harlingen" is ons antwoord. Hij vraagt ons daarop vriendelijk naar zijn kantoor te komen met onze paspoorten. Eerst doen we nog wat klussen, ruimen de boel op en nemen een douche. Het is net of ik daardoor wakker word en me ineens kan afvragen of ik wel met een paspoort ben vertrokken. Helder staat me de plek voor de geest waar dat paspoort ligt: thuis in de la van een dressoir! Weken bezig geweest om alles, maar dan ook alles

rondom deze vaartocht te organiseren: vergeet ik het paspoort! Telefonisch contact met het thuisfront leert dat een koerier € 700,- kost, een bedrag waar je niet echt blij van wordt. Een andere optie is om naar Amsterdam te vliegen, maar dat drukt de kosten zeker niet. Na overleg besluiten we om eerst naar de havenmeester te gaan: hij ziet geen problemen. Immers: we zijn hier alleen om te tanken en morgen vertrekken we richting de Faeröer. Dat geeft het thuisfront tijd om het paspoort op te sturen met DHL richting Tórshavn. We verwachten eerlijk gezegd niet dat de douane ons terug zal sturen.

Sportief als we zijn pakken we voor het avondeten de mountainbikes en fietsen we een rondje door een troosteloos Peterhead.

Het avondeten bestaat uit verse zeebaars. Cees-kok laat zich wederom van zijn goede kant zien. Ook bij het toetje likken we onze vingers af. Het blijft regenen, maar dat zien we alleen maar een positief element: nu hoeven we de boot niet af te spoelen. Het zout spoelt er vanzelf af. Nog even de route voor morgen doorspreken en dan vroeg de kooi in.

12 juni 2016, Peterhead – Vagúr (Faeröer Eilanden), 297 mijl, opklaringen, zonnetje.

Met een volle maag van een goed en stevig ontbijt vertrekken we richting de havenmeester om de sleutel van de toegangspoort terug te geven. Hij geeft bij navraag aan dat we over 'ten minutes' kunnen komen tanken. We maken de boot zeeklaar en varen richting de 'fuel jetty': de glimlachende man laat de slang zakken van de vijf meter hoge kade. Engelen geduld hebben we nodig hier: het tanken gaat bijzonder langzaam. Betalen kan, maar niet hier. Daarvoor moeten we terug naar de haven. De reden? 'My wire is not long enough!' Altijd vol grapjes, die Schotten. Na ook nog water bij te hebben getankt, zijn we klaar voor vertrek.

'GROET DE MACHINIST'

Nog drie uur ebstroom om mee weg te varen, 1.150 rpm en 9 knopen over de grond: het gaat bijzonder goed. Het weer klaart op en we zien een flauw zonnetje tevoorschijn komen.

Omdat er weinig scheepvaart is, zetten we het alarm op de radar en pakken we onze stoeltjes uit de bakskist: wat kan varen toch ontspannend zijn! Ondertussen wordt er nog een band van een mountainbike geplakt: het kan allemaal aan boord!

Na 30 mijl gaat de stroom tegen lopen: de snelheid loopt terug naar 7 knopen. We varen gestaag door. Op de iPod nog zo'n 750 nummers te gaan: we kunnen dus nog even vooruit. Na de warme maaltijd lopen we Pentland Firth binnen. Op de AIS zien we 'Zeesleper de Holland' op tegenkoers. Omdat we weten dat daar een bekende aan boord zit als machinist, roepen we ze op en schakelen over naar kanaal 77. We vragen de kapitein om aan de machinist de groeten te doen van de Dauntless.

We vervolgen onze weg en om 21.00 uur lopen we met 20 knopen door de Pentland Firth. Om 21.30 uur verleggen we onze koers naar Vagúr. De wind neemt gedurende de nacht toe met 18 knopen uit het oosten. Er is een mooie deining en we gaan voor-

spoedig. De maan zorgt voor een lichte schemering. Tijdens de nacht passeren we een viskotter en een vrachtscheepje: het blijft rustig op het water. Per toerbeurt houden we de wacht.

Om 8 uur 's ochtends krijgen we het eiland in zicht en we weten het schip rond 9 uur vast te maken aan de kade. Het treft: onze burens zijn Nederlanders en een goed kopje koffie gaat er altijd in. Bij de havenmeester moeten we een crewlist invullen en hij geeft aan dat we om 16.00 uur aan boord moeten zijn voor de douane. Het geeft ons tijd om te gaan fietsen. Het weer zit niet mee: het miezert en miezert maar door en het duurt dan ook niet lang of we zijn drijfnat. De warme douche aan boord is meer dan welkom en ook de koffie laat zich weer goed smaken. We besluiten nog langs de visafslag te gaan voor een verse moot kabeljauw. Waarschijnlijk maakt onze vriendelijke (of is het de sportieve?) verschijning dat we de vis gratis en voor niks mee mogen nemen. De andere ingrediënten voor de maaltijd



halen we bij de supermarkt. Ook dit keer is het eten 'haute cuisine'. Inmiddels is de douane gearriveerd en zijn de eerste controles geweest. Cre-wist: check. Drankvoorraad: check. Handtekening: check. Rekenmachine: check. Echter: ook nu doet onze verschijning blijkbaar iets goeds. Alle papieren verdwijnen in het koffertje, de rekenmachine bovenop. Na een rondje door de boot wenst hij ons een prettig verblijf en vertrekt. Die gratis kabeljauw smaakt natuurlijk nóg beter. Na een wandeling en een kop koffie met een glas whisky begeven we ons naar onze kooien.

14 juni 2016, Vagur – Tórshavn, 36 mijl, warm

We zijn vroeg uit de veren. Het ontbijt bestaat uit eieren, spek en koffie. Na het bezoek aan de havenmeester maken we om 11.00 uur los: de wind is oost, rond 12 tot 15 knopen. Na

ONDER DE KUST MAKEN WE AF EN TOE 'SPRONGEN' OVER DE FLINKE DEINING

twee uren varen lopen we onder het eiland Nolson een beetje uit de wind en leggen de boot stil: we gooien de hengels uit en we proberen een visje te vangen, al drijvend op de stroom. Na twee uren staren naar een hengel zijn we het beu en starten we de motoren weer: op naar Tórshavn. We komen terecht in een zogenoemde 'visitors box'. Ik heb bericht dat mijn paspoort klaar ligt op het postkantoor. 's Avonds kunnen we genieten van de voetbalwedstrijd Portugal-IJsland. Op het plein bij de haven is een groot scherm neergezet en de lokale bevolking loopt uit om mee te genieten. Het is uitzonderlijk warm vanavond, maar toch lokt het niet om aan boord

buiten te gaan zitten. We nemen een biertje, kijken elkaar aan en gaan vroeg naar bed: morgen is er een fietsdag gepland.

SNELLE JELLES

15 juni 2016, Tórshavn, winderig

De boot moet zoutvrij: een klusje dat ik op me neem en dat een klein uurtje kost. Daarna gaan we met de fiets het eiland Streymoy verkennen. De weg vinden die naar het noorden leidt, is nog niet zo eenvoudig: een aantal keren rijden we verkeerd. Een steile weg omhoog: de benen krijgen het te verduren. Even wanen we ons renners in de Tour de France, dromend van gele truien. Halverwege komen we

3 Pittoresk plaatsje Siglufjörður met op de voorgrond (rode gebouw) het Herring Museum. 4 In het Isafjörður schiet een walvis uit het water.

3



een dorpje tegen en dat lijkt ons een goede plek voor een lunch. Helaas is er in het dorp niets te krijgen; met rammelende magen en alleen een paar Snelle Jelles op zak keren we om. Gelukkig blijkt er in een benzine-station een lokale supermarkt gevestigd. Daar worden de door ons uitgekozen pizzabroodjes door de caissière opgewarmd in de oven. Ze laten zich goed smaken!

De terugreis is zwaar: de wind is op komen zetten en zelfs in de afdaling moeten we flink bijtrappen. Maar met een gemeten gemiddelde snelheid van 30 km/uur kijken we tevreden terug op deze fietstocht. Het eten is snel gemaakt: vlees op de barbecue en daarbij aardappeltjes en een rata-touille van groentes.

We eten in de kuip en zien ondertussen een houten Colin Archer binnenlopen. Zo te zien heeft het bootje de laatste 20 jaar weinig onderhoud gehad, maar dat lijkt de Noorse eigenaar niet te deren. De dag eindigt: we liggen om half 11 in bed.

16 juni 2016, Tórshavn – Seydisfjörður, 292 mijl, wisselend weer

Een lege box naast ons bij opstaan: de Noor is blijkbaar al vroeg vertrokken. Nadat de havenmeester is betaald, alles aan boord zeevast is gemaakt en we hebben getankt, zijn we klaar voor vertrek. Het is 11.00 uur. Het eerste stuk onder de kust maken we af en toe 'sprongen' over de flinke deining. Na tien mijl zitten we tussen de eilanden en wordt het weer rustig. Snelheid: 4 knopen. We gooien een vislijn uit in de hoop iets te vangen, maar eten voor de zekerheid de gister klaargemaakte rijst met goulash.

Het tij kentert, we hebben stroom mee. We voeren de snelheid op naar 16/17 knopen en al snel zitten we boven de eilanden: flinke deining om ons heen, 12 knopen wind. Naarmate we verder varen, wordt het weer aangename: we kunnen in de kuip zitten uit de wind. Echt aangenaam is het niet: we voelen ons af en toe net sjoelblokjes die heen en weer vliegen door een sjoelbak!

Uitkijken blijft nodig: na 85 mijl gevaren te hebben, passeren we een vis-



ser op nog geen 5 mijl. We hebben nog 200 mijl te gaan. We merken dat we het gevoel tussen dag en nacht kwijtraken: om ons heen blijft het ongelooflijk licht. Om beurten slapen we een aantal uren. De verwarming aan boord kan aan: het is frisjes.

KANONNEN...

Om 4 uur kunnen we de boot vastmaken aan de met autobanden behangen kade. We verwonderen ons over de oorverdovende stilte. Slapen zal hier geen probleem zijn. 's Ochtends om 10.00 uur krijgen we te horen dat er een nationale feestdag is (17 juni) en een traditie daarbij is dat er een kanon wordt afgeschoten. Het kanon staat gericht op onze boot....

Het centrum stelt niets voor: een lokale supermarkt, een paar 'art shops' en een tweetal café's. Om 14.00 uur loopt het dorp uit richting kanon. Een oude baas stampet het kruit aan met een lange stok. Er verdwijnen een aantal papieren ballen in het kanon. De oude baas heeft duidelijk plezier in zijn werk: we zien een glimlach van oor tot oor. Nadat hij een helm op heeft gezet en oordoppen heeft geplaatst, wordt een ieder gemaand aan de kant te gaan. Er volgt een daverende klap en dat was het. Het publiek verdwijnt langzaam aan naar de kerk, waar het feest wordt voortgezet.

Wij feesten niet mee, maar pakken de

fietsen. We gaan op zoek naar een dieselpomp en die is snel gevonden. Verder fietsend zien we prachtige watervallen, die overgaan in een rivier. Deze mondt uit in de fjord. Het koude smeltwater drijft op het zoute zeewater. De natuur is en blijft wonder-schoon. Teruggekomen aan boord nemen we een douche en pakken we de Pilot om te kijken waar we morgen heen gaan. Ondertussen drijft er een mistbank de fjord binnen; een uur later kunnen we de boeg van ons eigen schip niet meer zien.

18 juni 2016, Seydisfjörður – Siglufjörður, 196 mijl, kou en mist

Om half 10 maken we los om te gaan tanken. We hebben een koude nacht gehad. Na een telefoontje richting Harbormaster komt deze aanrijden in een oude pick-up en gooit hij de tank vol. Nadat hij in zijn kantoortje de actuele prijs van de computer heeft gehaald, rijden we met hem naar de pinautomaat in de stad. Zo kunnen we de man betalen. Hij zet ons weer af bij de boot en om 10.30 uur gooien we los en varen we de fjord uit. We kunnen nu vanaf de boot de fietsroute van gisteren bekijken. Om 13.00 uur waait het 25 knopen en komen er witte koppen op het water. Het zicht verslechtert in rap tempo en weldra zitten we in de mist met een zicht van minder dan een halve mijl. Het gebied rond

Reykjanes staat bekend om zijn mist: één op de vier dagen is het hier mistig. Na tweeënhalf uur krijgen we langzaam weer zicht en neemt de wind toe.

Na een uur of vijf varen komen we voor het eerst boven de poolcirkel. We zien fontein water omhoog komen: walvissen! We verleggen de koers, maar ook de walvissen doen dat: we zien er geen een meer! Een uur voordat we de haven van Siglufjordur binnenlopen, hebben we meer geluk en kunnen we een plaatje schieten van een walvis. Om 12 uur maken we vast aan de loskade precies voor een kroeg. Binnengekomen zien we dat het rustig is en klein. We zien foto's uit vervlogen tijden, toen de haringindustrie hier nog hoogtij vierde. Aan de muur prijkt verder een bronzen plaat van scheepswerf De Dageraad Holland. De Zwitserse jongen naast ons blijkt uitstekend Nederlands te spreken. Hij heeft een Nederlandse moeder en woont sinds twee jaar hier in IJsland. Zo is Nederland nooit ver weg.

19 juni 2016, Siglufjordur – Isafjordur, 137 mijl, wolkenloze hemel

We worden om half zes 's ochtends gewekt door geklop op de deur. Het verzoek is om binnen vijf minuten de vertrekken, omdat er een groot schip aankomt. We overwegen om dan meteen maar te gaan varen, maar trekken dit plan toch snel in: na drie en een halfuur slaap kunnen we nog wel een paar uurtjes extra gebruiken. Onze boot kunnen we op een andere plek leggen. Het grote schip blijkt een Purse Seine Vessel te zijn: koelwagens rijden af en aan met de vracht. Wij scoren een vis: een Greenland heilbot van een kilo of drie. Cees-kok fileert de vis: een deel voor ons, een deel om te gebruiken bij het vissen. Volgens de Pilot is het Herring Museum de moeite waard en dat kunnen we beamen. Tussen 1911 en 1968 is alles hier leeggevisd. We zien foto's van viskotters die tot aan het dek zijn afgeladen met haring. Ook ligt er nog een oude kotter

zoals hij 40 jaar geleden is achtergelaten.

Als we terug zijn bij de boot start het dagelijkse ritueel: olie checken, brandstoffilters checken op sludge (met een zaklamp door het kijkglas schijnen), algemene check. Voor het eerst sinds 100 uur moeten we een liter olie bijvullen. Navraag bij Cummins leert dat we waarschijnlijk extreme hellingshoeken hebben gehad, zodat de motorolie door de carterontluchting is opgezogen.

Het weer is mooi, de zee is als een spiegel en er is geen wolkje aan de lucht. De walvissen laten zich weer zien en ik maak opnieuw enkele foto's. De maaltijd van twee grote heilbotfilets is heerlijk. We draaien wachten met slapen. Ik geniet tijdens mijn wacht: aan de horizon bakboord zie ik besneeuwde bergen en aan stuurboord eindeloze vlaktes water en een niet ondergaande zon. Het is ontspannen varen met 8,5 knoop, over een mooie lange deining. We bereiken de haven

5 De aankomst in Reykjavik, het eerste deel van de reis zit er op. Cees en Sipko vinden dat deze prestatie een toast verdient: proost!





'DAUNTLESS'

De Dauntless is een North-Line 42 Wheelhouse. Afmetingen: 13,80 x 4,15 x 1,13 meter (de lengte is inclusief zwemplateau). Waterverplaatsing: 14 ton. Materiaal: polyester (vacuüminjectie). Rompvorm: rondspant halfglijder met deep-V. Certificering: CE-A
Tanks: 2 x 1050 l diesel, 700 l drinkwater en 400 l vuilwater.

Motoren: 2 x 480 pk zescilinder Cummins.
Ontwerp: Arthur Mursell/TT Boat Designs.
Bouw: North-Line Yachts, www.north-line.nl.

Sipko van Sluis maakt de tocht met een wisselende bemanning. Cees Schot, Yvette Ruys en JP van Dam vergezellen Sipko op verschillende delen van zijn reis naar Groenland en terug.

van Isfjörður om 6 uur 's ochtend. 's Middags pakken we de fietsen en willen kijken of we de sneeuw kunnen bereiken. Cees heeft al een mooi steil weggetje gespot vanuit de kuip. We bereiken het (nu) verlaten skigebied en maken een foto als 'bewijs'. Teruggekomen aan boord en na de maaltijd pompen we de Dinghy op met de pomp van de burens: onze pomp ligt nog in Harlingen. En de voorbereidingen leken toch zo goed!

WALVISSEN

21 juni 2016, Isfjörður – Reykjavik, 180 mijl, strak blauwe lucht

Met de Dinghy varen we rustig naar de overkant van de fjord en kunnen zo een aantal mooie foto's maken van de North-Line met de besneeuwde bergen op de achtergrond. We merken dat de wind toeneemt. Ineens zien we twee walvissen zwemmen, waarvan er één als een torpedo uit het water omhoog komt schieten. Niet één keer, maar wel vijftig keer: onvermoeibaar en kolossaal! Klappende vinnen op het water, een kop die rondjes draait: we weten niet wat we zien. Als klap op

de vuurpijl komt er nog een aantal dolfijnen met ons meevaren. Een ervaring om nooit te vergeten.

We vertrekken en varen rustig met 8,5 knoop de goede kant op. De zee bouwt zich aardig op en er lopen serieuze rollers onder ons door: zo af en toe worden we zeker 3 meter opgetild; we 'surfen' dan met een knoop of 11 naar beneden. Het weer werkt ongelooflijk mee. Bij vertrek lag er een groot hogedrukgebied ten zuiden van IJsland. Normaal is het hier, zo is ons verteld, zeker een paar graden kouder.

We varen een rustige nacht in: de wind en golven nemen af. We zitten nog steeds rond de poolcirkel en dus is het hier 24 uur licht. Echt sprake van een nacht is er dus niet. Orka's kruisen onze boot: ze schieten met een flinke snelheid door het water. Het is helder, zó helder dat de Kaap Snæfellsjökul al op 50 mijl afstand is te zien: 803 meter hoog torent hij de lucht in.

Slapen lukt uitstekend. Ook al is hier geen sprake van een nacht, het dag-nacht-ritme blijft goed werken. Om

half vier sta ik op, Cees gaat liggen slapen. De mist komt opzetten. Het blijft goed opletten hier. Zelf mee blijven kijken en denken, ook al geeft de AIS 'veilig' aan. Een visser is van koers afgeweken en kruist voor ons langs. Er komen steeds meer AIS'jes binnen: ik tel op de kaartplotter zeven stuks. Jill, een North-Line-eigenaresse, sms't dat we uit moeten kijken voor de vissersschepen. 'Big Brother is watching you'; met Marine Traffic volgen ze ons op de voet. Het blijft spannend varen in de mist: we kruisen op een halve mijl achter de eerste visser langs, maar zien hem niet. Voor de tweede wijk ik een beetje uit en zie vaag de schim uit de mist opdoemen. De andere lijken geen gevaar te vormen. Tegen 11.00 uur lopen we Reykjavik binnen. De mist is opgelost, de zon schijnt. We meren af in een box van de Brokey Yachtclub voor het prestigieuze Harpa-gebouw. De champagnefles wordt ontkurkt: we vieren onze aankomst. Deel 1 van de missie is geslaagd! 

Volgende keer:

Op naar Akureyri

GROENLAND: IJS EN IJSBEREN?

Sipko van Sluis realiseert een droom door met een schip van zijn eigen werf een tocht naar Groenland te maken. Met de 'Dauntless', een North-Line 42 Wheelhouse, heeft Sipko het eerste deel van zijn reis volbracht, Reykjavik. Na een kleine pauze vangt nu het tweede deel van de reis naar Groenland aan. Extra benodigdheden: ijskaarten en een geweer, want misschien ontmoet je een ijsbeer.

SIPKO VAN SLUIS



23 juni 2016, Reykjavik, mist

We besluiten vandaag schoon schip te maken. Morgen vliegen we voor drie weken naar huis en ik bemerk bij mezelf een zekere spanning: ik laat de boot hier onbemand achter.

Tijdens het schoonmaken gaan mijn gedachten naar de tijd die achter me ligt: we hebben 1.522 mijl gevaren in twee weken, veel gefietst en veel gezien. Het schip heeft zich goed gehouden, er is niks kapot gegaan. Mijn 'rugzak' heeft zich gevuld met ervaringen en belevenissen, in mijn hoofd zitten foto's van de plekken die ik heb gezien. Dingen die niemand mij meer af zal nemen. Om 2 uur 's nachts gaat de wekker. Om 3 uur zitten we in de

bus richting vliegveld. Ik beweeg me huiswaarts, maar mijn gedachten blijven nog even hier.

15 juli 2016, Amsterdam – Reykjavik, zon

Als ik door de intercom op Schiphol hoor 'Last call voor Mr. Van Sluis' haast ik mij naar de gate. Het is vakantietijd en dus ongelooflijk lange wachtrijen voor de paspoortcontrole. Gelukkig red ik het om op tijd in het vliegtuig te komen. We stijgen op, terug naar Reykjavik, waar de boot wacht om de reis naar Groenland voort te zetten. Nederland wordt door het raampje kleiner en kleiner.

In Reykjavik wachten twee andere

North-Line-eigenaren ons op. Zij hebben de afgelopen dagen op de boot gepast. We rijden gezamenlijk terug naar de boot. Gelukkig ligt die er ongeschonden en niet al te vies bij. De vulkaan Hekla is actief, maar ik zie tot mijn opluchting niet een dikke laag vulkaanas op het schip. We installeren ons, drinken koffie en gaan even later op weg naar het centrum om daar in een restaurant aan de haven te gaan genieten van een diner. Na de maaltijd en een wandeling komen we terecht in een Engelse Pub en is het geluk aan onze zijde: we winnen met het Rad van Fortuin maar liefst acht glazen bier naar keuze. Hoewel de band leuke muziek speelt, roept de kooi aan boord. Morgen is het vroeg dag.





Openingsfoto: Sipko zoekt het ijs op. 1 en 3 De betoverende blauwe kleur van het poolijs. 2 De 'Dauntless' voor de kust van Groenland.



KAART VAN GROENLAND

De volgende dag is de eerste uitdaging om een kaart van Groenland te bemachtigen. Het idee dat die op iedere straathoek te koop zou zijn, wordt de grond ingeboord. Een aardig meisje in een winkel denkt mij te helpen door me een poster van IJsland aan te bieden. Afijn, eerst maar inkopen doen. We laden de auto vol, rijden nog wat rond, bekijken het een en ander en vragen her en der om een zeekaart. Voor we het weten is de dag voorbij. Het schip wordt klaar gemaakt voor vertrek: een uitje naar een gletsjer slaan we af. De boot gereed maken gaat voor. Van vier mannen bij een oude Engelse Pilot Cutter krijg ik te horen dat ze onderweg de laatste twee dagen harde wind hebben gehad. Ik krijg van hen een adviesroute door: beter naar het noorden en dan naar Scorebysund. De fjord hier is onge-repter en gemakkelijker aan te lopen. Wel lopen we meer kans op ijs en dus moet ik goed op de 'ice-charts' kijken. Hun ijskaarten kopiëren is geen probleem.



4 De Kleurige huizen van Ittoqqortoormitt. 5 De oprichter van het Ittoqqortoormitt, de Deen Enjar Mikkelsen, heeft een borstbeeld.

18 juli 2016, Reykjavik – Scorebysund (Groenland), 452mijl, zonnetje, weinig wind

Nadat de havenmeester nog een weerbericht heeft uitgedraaid en een laatste ijskaart heeft gedownload, vertrekken we om kwart voor twaalf in de ochtend. We zitten de middag in de kuip en onze koers is op de Snaefellsjokull: een grote berg met eeuwige sneeuw.

VERGUNNING OF WHISKY

We zien hem al op 50 mijl, maar het lijkt een eeuwigheid alvorens we de berg ronden. We gaan met 8 knopen en zitten in het zonnetje in de kuip. Om 21.00 uur zijn we ter hoogte van de Kaap en wordt de golfslag grimmig: hoge, steile golven slaan te pletter tegen de romp van het schip. Na iedere zevende golf komt er een

enorm dal. Hoewel we koers verleggen naar buiten duurt het tot 3.00 uur 's nachts voordat het rustiger wordt. Het weer heeft echter nog meer verrassingen in petto: opkomende mist en we zien werkelijk geen hand voor ogen. Gelukkig weet ik uit te wijken voor een stip op de radar. Naar later blijkt is dat een zeiljacht. Om 11.30 uur lopen we Isafjordur aan en meren af bij de brandstofsteiger. De pompbediende herkent me nog: blijkbaar een gezicht om nooit te vergeten? Nadat de tank is volgegooid, vraag ik of ik hier geweren kan kopen. Zonder geweer is het in Groenland niet veilig vanwege de ijsberen. Van hem mag ik een geweer zonder problemen lenen. We komen immers volgende week toch weer terug? Bij navraag blijkt een vergunning hiervoor noodzakelijk en wanneer dit niet in orde is, kan dit bij

de douane problemen opleveren. Een tweede optie is om met een fles whisky in Groenland een geweer te veroveren. Dat zijn nog eens waardevolle tips! Eindelijk zien we de mist opklaren en bemerken we dat de wind toeneemt. Om er voor te zorgen dat we niet de hele nacht in een storting komen te zitten, moeten we gang maken. We kunnen het ons echter niet permitteren om hard te varen, want heen en terug plus varen in de fjord is circa 700 mijl. Dat halen we niet als we 16 knopen varen, wél met 8 knopen, omdat we dan een range hebben van 2.000 mijl. Per toerbeurt varen we. Ik merk dat ik gespannen ben vanwege de ijsbergen, verraderlijk als ze zijn. Ze doemen zo uit het niets op. Gelukkig neemt de wind in de ochtend af en wordt de zee als een spiegel. Yvette maakt me wakker, omdat



er drie stippen op de radar te zien zijn. Het blijken slapende walvissen te zijn, die gewoon blijven liggen. Pas als we koers verleggen en even achteruit gaan om ze beter te bekijken, duiken ze met een grote snuif onder water. Hoe groot zouden ze zijn? Zo groot als de boot? Je kunt je er maar moeilijk een voorstelling van maken. De breedte van een staart schat ik toch wel op minstens 4 meter. Zo her en der zien we fonteinën aankomen, walvissen die ons begroeten. De mist blijkt een constante factor: hij komt en gaat. De eerste growlers (smallere stukken van drijvend ijs) komen op het radarbeeld.

25 JAAR GELEDEN

Mijn gedachten keren terug naar hoe dit avontuur begon: zo las ik 25 jaar geleden een verhaal over een tocht van een zeiljacht naar IJsland. Een droom, zo leek me, maar wel een droom die ik ooit uit zou laten komen. Bij het bouwen van de Dauntless wist ik eigenlijk al dat toen de droom bewaarheid zou gaan worden: met dit schip zou ik die tocht gaan maken.

Een fantastische tocht en dan ook het eerste semi displacement motorjacht dat op kruissnelheid zonder extra brandstof van Nederland naar IJsland zou varen. Met de iPad op schoot maakte ik de reis in gedachten al meerdere malen: waar kunnen we tanken, welke havens doen we aan? Cees z'n reactie toen ik hem benaderde of hij mee wilde gaan: 'Weet je het zeker? Ze komen ons daar niet halen als er wat gebeurt!' Yvette en JP die bereid waren om een stuk mee te varen. Het leek een puzzel en alle puzzelstukjes vielen langzaam maar zeker op z'n plek.

GROENLAND

Ik schrik op uit mijn dwalende gedachten: een eerste ijsberg doemt uit de mist op. Als een spookschip drijft een grijs silhouet voorbij. Goed opletten nu: ijsbergen zijn verraderlijk. Je ziet ze lang niet allemaal op de radar, maar ook de kleinere ijsbergen kunnen grote schade toebrengen aan het schip.

Toenemende wind en een kapotte windmeter: dat kan er ook nog wel bij!



Na het ronden van Cape Brewster varen we de fjord binnen. De lucht wordt blauw, de mist trekt op. Ik slaak bijna een zucht van verlichting. Achter ons zien we een grote besneeuwde berg liggen: schitterend in de zon. We zijn in Groenland. Afgelegde afstand 452 mijl in 60 uur. We ankeren in Am-drup Havn, een baai tegen het dorpje Ittoqqortoormiit. Het ankeren gaat moeizaam doordat de ankerketting is gaan draaien op zee. Het anker houdt maar matig in dikke klei op een bult stenen. Breeduit lachend kijkt Yvette me aan: "Je hebt het gedaan man! Je bent met een eigen motorboot naar Groenland gevaren!" We drinken een biertje op het succes en houden ondertussen een wakend oog op het anker. Om beurten kijken we die nacht of we nog op dezelfde positie liggen. Er lopen dikke valwinden over de berg. We voelen het schip aan de ketting rukken.

EVEN HET IJS OP

21 juli 2016, Ittoqqortoormiit – Hekla havn, 93 mijl, strakblauwe lucht, zon

Hoewel nog moe, dwing ik mezelf op te staan. Het weer is goed, maar met 6° Celsius wel frisjes. In de kuip is het goed toeven. Van de leren naast ons krijgen we nog een aantal waardevolle tips. Zo moeten we informeren naar ene Nils als we diesel willen hebben. Zo gezegd zo gedaan: aangekomen aan land met de bijboot zoeken we

Nils. Met hem maken we een afspraak voor de middag. Wij nemen de kans waar en verkennen het dorpje: een prachtig natuurgebied waar de Groenlanders het niet zo nauw mee nemen. We zien overal lege blikjes liggen en kapot glas. Is het hier gebruikelijk om je afval gewoon in je tuin of op straat te dumpen? Het weerbericht is goed: het wordt de komende dagen mooi en het weekend noordenwind 12 tot 18 knoop. Perfect dus. Van de mannen van het weerstation horen we wat de mooiste zijn om te bezoeken.

Het lijkt voor JP handiger om in Akureyri aan boord te komen en dus bemoeit Yvette zich met het omboeken van zijn reis.

Teruglopend naar beneden zien we een bronzen beeld van de oprichter van dit dorp: hij kijkt uit over zee en draagt een mooie bloemenkrans. In de supermarkt verbazen we ons dat er naast de eieren en melk geweren staan: een bijzonder assortiment.

Nils houdt zich aan de gemaakte afspraak: we zien een grote bulldozer aankomen. Vol trots vertelt de bestuurder ons dat dit de grootste van het dorp is. We tanken 498 liter en kunnen betalen via een draadloos pinaapparaat dat uit de cabine van de bulldozer komt. De techniek staat voor niets!

We vertrekken, maken nog wat foto's van de achter ons liggende huisjes en kijken vol bewondering naar alles wat



6

voorbij drijft waaronder de ijsbergen. Yvette maakt al varende een paar mooie foto's vanuit de rubberboot. Pas als we deze terugzien, hebben we in de gaten hoe immens groot een ijsberg kan zijn. Vroeg in de ochtend en honderd ijsbergen verder lopen we Hekla havn binnen. Hier overwinterde in 1891 Lt. Ryder van de Royal Danish



'DAUNTLESS'

De Dauntless is een North-Line 42 Wheelhouse.

Afmetingen: 13,80 x 4,15 x 1,13 meter (lengte is inclusief zwemplatform).

Waterverplaatsing: 14 ton. Materiaal: polyester (vacuüminjectie).

Rompvorm: rondspant halfglijder met deep-V. Certificering: CE-A.

Tanks: 2 x 1.050 liter diesel, 700 liter drinkwater en 400 liter vuilwater.

Motoren: 2 x 480 pk zescilinder Cummins.

Ontwerp: Arthur Mursell/TT Boat Designs. Bouw: North-Line Yachts, north-line.nl.

Sipko van Sluis maakt de tocht met een wisselende bemanning. Cees Schot, Yvette Ruys en JP van Dam vergezellen Sipko op verschillende delen van zijn droomreis.



Navy. We speuren met onze verrekijkers de kust af en ontdekken dan de jagershut. We ankeren in 10 meter water, ondiep genoeg, zodat er geen ijs naar binnen kan. De borrel laat zich hierna uitstekend smaken.

22 juli 2016, Hekla havn – Hekla havn, 28 mijl, rustig

Muskieten, muskieten en nog eens muskieten. Gek worden we er van. We gaan snel ankerop en varen rustig om het eiland door de Rensund. De lunch nemen we om een uur of twee. Tegen alle adviezen in besluiten we om toch even aan land te gaan zonder jachtgeweer. We komen geen ijsberen tegen. Aan boord gekomen, vertrekken we door de Rensund en komen uiteindelijk weer terug bij Hekla havn. Zo kunnen we een kijkje nemen bij de jagershut, maar ook bij al het zwerfvuil, zo jammer hier op dat mooie kiezelstrandje. Teruggekomen aan boord nemen we de route voor morgen door.

23 juli 2016, Hekla havn – Akureyri, 420 mijl, rustig

Nadat Yvette gisteren al had gezwommen, kan ik niet achterblijven door te zeggen dat het te koud is. De dag begint dus met een duik in het water. Daarna is het tijd om te vertrekken en zetten we koers naar Scorebysund en hopen dat we daar weer telefoonbereik hebben: waar zijn wij zonder telefoon? JP wacht op een bevestiging voor de vlucht naar Akureyri. Er komt wind opzetten, een knoop of 10, maar het maakt wel dat het meteen een graad of vijf kouder wordt. Een voorbijdrijvende ijsschots doet me de motoren stil leggen. Ik zie vraagtekens bij de anderen: 'Wat ben je van plan?' Ze zien tot hun verbazing dat ik op een ijsschots stap. Yvette vaart een rondje om de schots en ik schiet een paar plaatjes.

RUW WEER

Na een mijnenveld van ijsschotsen

te hebben doorkruist, komen we weer in ruimer vaarwater en staat er een meter golf. Na een uur of vier zijn er 'bergen' aan golven en is de wind naar schatting 25 tot 30 knopen. Ik begin katterig te worden en trek uit voorzorg mijn crewsaver aan. Zeeziekte maakt dat we de hele nacht op z'n kop staan en de volgende ochtend behoorlijk chagrijnig aan de dag beginnen.

Hoge golven en mist. Op het eiland Grimsey kunnen we tanken. Dit voor alle zekerheid. Hier kunnen we ook eten en een uurtje bijkomen.

Aangekomen in Akureyri bemerken we dat het werktempo van de mensen hier beduidend lager ligt dan bij ons. Voor ons gevoel duren de werkzaamheden een 'eeuwigheid'. JP voegt zich bij ons. Hij heeft er een vlucht van 14,5 uur opzitten. 

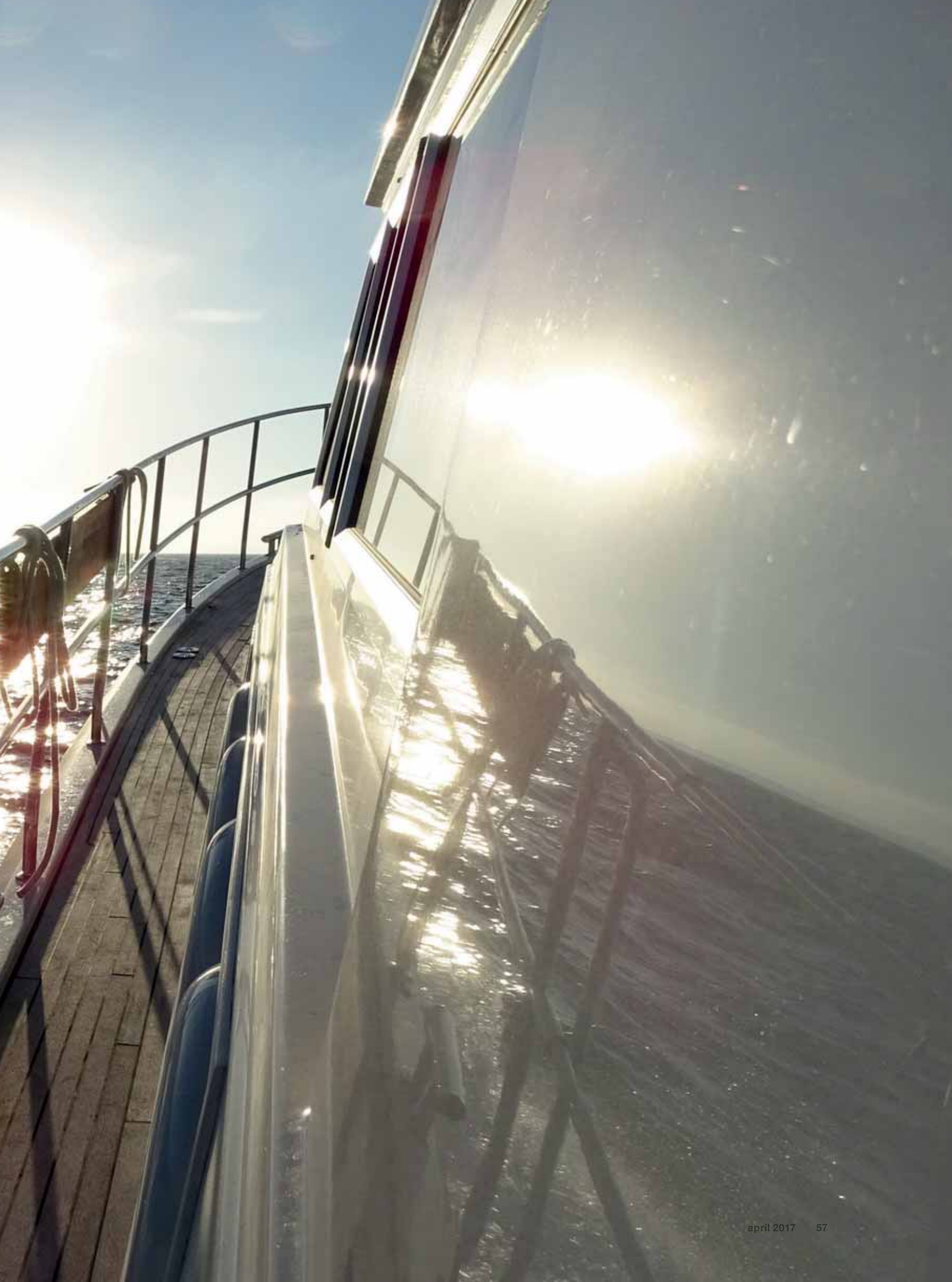
6 Dauntless' uitzicht op Groenland.

**Volgende keer:
Terug naar huis**

'DAUNTLESS' DOET NAAM EER AAN

De terugreis van Groenland naar de thuishaven in Harlingen kenmerkt zich door stormachtige winden en hoge zeeën. Net als op de heenweg geeft het schip 'Dauntless' geen krimp. De bemanning had het soms zwaarder. Als Sipko de thuishaven kan ruiken, wordt het nog even spannend boven de Duitse Waddeneilanden.

SIPKO VAN SLUIS



25 juli 2016, Akkureyri – Dalvik, 23 mijl, lagedruk gebied, harde wind

Terwijl Yvette en JP Akkureyri bekijken, blijf ik aan boord. Ik beantwoord e-mails en ook bel ik de douane om in te klaren. Voor ik het weet is het vier uur en staat de douane voor de boot. Er wordt geïnformeerd naar drank aan boord en de plaats waar we vandaan komen. Alles klopt en al met al is het hele ritueel binnen twintig minuten geregeld en gaat de man weer van boord. Wij kunnen losmaken en om vijf uur varen we richting Dalvik. In Dalvik aangekomen, maken we vast tussen twee vissersboten. Het weerbericht laat zien dat het er niet beter op gaat worden: er is een lagedrukgebied boven IJsland en dat zorgt voor harde wind.

VISSEN EN KLUSSEN**26 juli 2016, Dalvik – Seydisfjordur, 183 mijl, van rustig naar stormachtige wind**

Een nieuwe dag en het weerbericht lijkt anders dan gisteren: het waait niet hard en tot eind van de middag blijft het redelijk rustig: 20 knopen uit het noorden, daarna toenemend naar stormachtig. Ik besluit in één keer door te varen naar Seydisfjordur: we liggen dan op koers. Cees kan dan aan boord komen als Yvette en JP hun vlucht gaan halen op zondag. De eerste 100 mijl van de totaal 190 zijn het vervelendst. Daarna varen we voor de wind en bij ruime koersen kun je een aantal dingen gewoonweg beter doen. Naar het toilet gaan is daar één van...

Aangekomen in Seydisfjordur maken we vast aan dezelfde kade van een paar weken geleden. De 'Dauntless' schokt aan haar lijnen, de wind loeit om de boot.

27 juli 2016, Seydisfjordur

We pakken de hengels en gooien een lijntje uit. Niet veel later hebben we

een mooie schol te pakken en daarna nog een mini-zeewolf. Daarna bewegen de dobbers op het water, maar niet omdat we beet hebben. We kunnen van de vangst niet eten. Tijd voor andere werkzaamheden: we spoelen de fietsen en de boot schoon en smeren de fietskettingen. Nu kan ik een rondje fietsen. Het is fris, 6 °C. Terug aan boord laat de koffie zich goed smaken. Een collega van Yvette blijkt maar 25 kilometer van ons af te zitten. Een half uur later stapt de familie aan boord en delen we onze ervaringen.

28 juli 2016, Seydisfjordur, harde wind

We doen niet veel vandaag, maar voelen ons opgelucht dat we hebben besloten om hier in één keer naar toe te varen. Uitslapen, klusjes doen, fietsen, koken en de dag is voorbij.

29 juli 2016, Seydisfjordur

Een dag om te gaan vissen. Eerst





Openingsfoto: Faeröer in zicht. 1 De krachtige schoonheid van een waterval bij Seydisfjordur. 2 Natuurlijke dak- en muurisolatie. 3 Papegaaiduiker.



varen we door de fjord met de para-
vaan achter de boot, later laten we de
boot drijven en proberen het met de
hengel. Helaas... de vissen hebben
geen zin. Terug aan boord tanken we
alvast diesel bij voor de terugreis. De
havenmeester komt binnen 5 minuten
aanzetten, in een prachtig net colbert.
Hij verontschuldigt zich meteen voor
zijn kleding: hij had een begrafenis.
Nadat de tank vol is gegooit en er is
afgerekend in het dorp, brengt de ha-
venmeester mij weer terug aan boord.

PAPEGAAIDUIKERS

30 juli 2016, Seydisfjordur

Liftend naar Egilstadur om daar een
auto te huren. Met deze auto kunnen
we op pad en halen we 's avonds
Cees op van het vliegveld. Liften is
geen enkel probleem hier. Er wordt
meteen gevraagd of ik de man ben
van 'the blue motorboat'. De automo-
bilist is erg benieuwd naar onze tocht
en zet me vlak voor het autoverhuur-
bedrijf af. Wat een service.

Met z'n allen in de auto besluiten we
om eerst naar Hofn te rijden om daar
naar papegaaiduikers te kijken. We
zijn niet de enigen: het lokale cafeetje



4 Midagur bij Faeröer. 5 De St. Magnus Cathedral in Kirkwall op Orkney.

zit vol met papegaaiduiker-kijkers. Gekleed in dure outdoor-kleding en dito bergschoenen. Daar zitten wij in onze spijkerbroeken, dikke jassen en bootschoenen. Het lijkt de papegaaiduikers niet te deren wat hun bewonderaars dragen. Na foto's gemaakt te hebben, rijden we naar een grote waterval – een prachtige rit langs een meer en door een bos. Vanaf de waterval lopen we de laatste 2,5 km. Dan is het tijd om naar het vliegveld te gaan om Cees op te halen.

31 juli 2016, Seydisfjordur – Midagur Faeröer eilanden, 285 mijl, winterig

We maken de boot zeeklaar en voor vertrek checken we het weer. We weten dat we wind kunnen verwachten. Toch besluiten we om uit te varen,

omdat het weer in de loop van de week alleen maar slechter wordt. Buiten de fjord waait het windkracht 4 uit het noorden en er staat een 'swell' van een meter of drie. De deining is lang en dus goed te doen. In de avond trekt de wind aan, neemt de golfhoogte toe tot af en toe boven de vijf meter. Zo'n 100 mijl voor de Faeröer verleggen we de koers naar het meest westelijke eiland. We zijn blij als we 's middags in Midagur aanlopen: de laatste uren waren niet comfortabel. Een bord nasi doet wonderen. Daarna zoeken we snel onze kooien op.

RUSTIG DOORTUFFEN

1 augustus 2016, Midagur – Kirkwall, 241 mijl, lagedrukgebied

Na vertrek uit Midagur gaan we in Torshavn boodschappen doen. Ook doe ik een poging om mijn haar ge-

knipt te krijgen bij de lokale kapper: hij heeft geen tijd. Terug aan boord blijkt dat we ons vaarplan beter kunnen bijstellen: we wilden nog 30 NM afleggen naar het zuidelijkste eiland en vandaar naar de Shetland-eilanden over steken. Het lagedrukgebied doorkruist onze plannen. De lage druk zorgt voor een oostenwind in het noorden en een westenwind over de Orkney-eilanden. We varen dus richting Kirkwall.

Met een bord pasta op schoot concluderen Cees en ik dat het mooi varen is: 8 knopen en rustig doortuffen. Slapen doen we weer om beurten. Na de nacht is het zaak om gas bij te geven, zodat we met het juiste tijdstip bij de eilanden zijn. Vroeg in de ochtend zien we land en met een mooie stroom varen we door de Westray naar binnen. Tijd op de klok: 07.30 uur

en dus tijd voor eieren en spek: een zeemannenmaaltijd! Op de fiets verkennen we het dorpje met z'n mooie kerk.

WASJES

3 augustus 2016, Kirkwall – Peterhead, 105 mijl, weinig wind

Na vertrek leggen we eigenlijk meteen de boot weer stil en gooien onze hengels uit. Wie weet gaat het deze keer lukken om ons maaltje bijeen te hengelen? Binnen 5 minuten heeft Cees beet: eerst een makreel en daarna een leng.

Hoewel een leng drie meter lang kan worden, is dit exemplaar kleiner. Maar toch zijn we blij met deze mooie stukken vis. Half tien 's avonds starten we de motoren en tuffen richting Peterhead: weinig wind en weinig golven. We doen het rustig aan en slapen om beurten een paar uur. Doordat de nachten nu weer donkerder worden, komen we in een beter slaapritme. Het zacht deinen van het schip maakt dat ik heerlijk in slaap word gewiegd. Om 8 uur varen we Peterhead binnen. Hier vinden we tijd om ons eens te gaan verdiepen in de werking van de wasmachineslang en het waterslot.

De machine krijgt geen water meer en mogelijk zit het defect in het waterslot. Dit blijkt inderdaad nat te zijn. Met de fietsen gaan we op pad om nieuw materiaal te kopen en via een grote omweg (want: verkeerd gereden) lukt dat ook. We moeten het doen met een waterslang zonder slot. Maar wassen lukt daarna weer prima. We hebben pech met het weer: tijdens het boodschappen doen begint het te miezeren. De hengsels van de boodschappentas knappen en het tillen gaat dus ronduit ongelukkig.

4 augustus 2016 Peterhead – Thyboron, 337 mijl, rustig, zonnig

Het is 11.00 uur: we varen de haven uit. Het weer is rustig, de zon schijnt. Het is relaxed varen met 17 knopen, zo relaxed dat we om beurten een tukje kunnen doen. We hadden vast niet zo rustig gelegen als we van tevoren hadden geweten wat het weer voor ons in petto had...

In de nacht neemt de wind flink toe. We rollen letterlijk Thyboron binnen. Onze Duitse buurvrouw in de haven is zichtbaar onder de indruk als ze van onze tocht hoort. We helpen hen met het losmaken van hun schip en met

4



5

een 'Gute Fahrt' nemen we afscheid. Het havenfeest in Thyboron is in volle gang. We lopen langs standjes met prullaria en neuzen rond. Voor de verandering eten we 'fish and chips'. Ook bekijken we nog wat kotters. Eén kotter vaart 's avonds uit: we zien hem beukend in de golven gaan.

6 augustus 2016, Thyboron – Grenaa, 136 mijl, regen

Omdat we diesel moeten tanken, varen we de Limfjord door richting Aalborg. Helaas kun je hier alleen tanken met een speciale pas. De regen komt met bakken uit de hemel en we hebben ook de radar bij staan. Een schreeuwende brugwachter maakt ons duidelijk dat we best onder de eerste brug door kunnen. Dat kan inderdaad en we varen vlot door.

Cees-kok maakt in de avond weer een heerlijke maaltijd en bij donker varen we Aalborg uit de Oostzee op. De zee is 'vervelend': we beuken er recht tegen in. Aangekomen in Grenaa nemen we nog een biertje en kruipen dan ons nest in. Morgen is het vroeg dag. Tegen het eind van de ochtend neemt de wind weer flink toe.

7 augustus 2016, Grenaa – Aerosund, 93 mijl, harde wind

De harde wind maakt het lastig om te vertrekken. Er staat een vervelende beukende golfslag. We gaan terug naar 10 knopen snelheid. Zo is varen

niet plezierig. We meren af in de jachthaven van Aero en eten in het 'fiskershus', dat er van buiten prachtig en uitnodigend uitziet, maar van binnen ronduit steriel is. We wanen ons in een voetbalkantine op een zondagmiddag. Het eten is smakeloos, maar staat wel snel op tafel. De koffie drinken we liever in het naastgelegen hotel. Jaloers kijk ik daar om me heen: de mensen aan de tafeltjes naast ons krijgen lekkere maaltijden met vis voorgeschoteld. Aan boord troosten we ons met een glas whisky.

8 augustus 2016, Aerosund – Cuxhaven, 130 mijl, mager zonnetje

Bij losmaken is er weinig wind en een mager zonnetje. Na vier uur varen zijn we in Kiel. We treffen het: de sluis gaat open en we kunnen er gelijk invaren. Van een buurvrouw begrijp ik dat we niet meer hoeven te betalen. Je moest daarvoor een gevaarlijke trap op en daar is vorig jaar iemand vanaf gevallen. Uit de sluis gekomen varen we in 8 uren naar Brunsbüttel. Ook hier is het geluk aan onze zijde: de sluis is ook hier open en dus kunnen we meteen verder. Omdat de wind is gaan liggen, denken we serieus na om door te varen naar Helgoland. Als we een mijl voorbij Cuxhaven zijn, gaat de wind echte enorm tekeer. We besluiten om te keren: het is mooi geweest. Twee Nederlanders horen van onze tocht. We lezen verbazing en bewon-

dering op hun gezichten. Het is natuurlijk ook wel gaaf om te kunnen zeggen dat we 'even' naar IJsland en Groenland zijn geweest.

'SURFEND' DE HAVEN IN

9 augustus 2016, Cuxhaven – Borkum, 100 mijl, harde wind, hoge



'DAUNTLESS'

De Dauntless is een North-Line 42 Wheelhouse.

Afmetingen: 13,80 x 4,15 x 1,13 meter (lengte is inclusief zwemplateau).

Waterverplaatsing: 14 ton. Materiaal: polyester (vacuüminjectie).

Rompvorm: rondspant halfglijder met deep-V. Certificering: CE-A.

Tanks: 2 x 1.050 liter diesel, 700 liter drinkwater en 400 liter vuilwater.

Motoren: 2 x 480 pk zescilinder Cummins.

Ontwerp: Arthur Mursell/TT Boat Designs. Bouw: North-Line Yachts, north-line.nl.

Sipko van Sluis maakt de tocht met een wisselende bemanning. Cees Schot, Yvette Ruys en JP van Dam vergezellen Sipko op verschillende delen van zijn droomreis.



golven

Al varend zien we het weer slechter en slechter worden. We maken sprongen op de golven. Comfortabel is anders. We overwegen een moment om de Wezer op te varen (volgens Wikipedia de grootste rivier die in Duitsland begint en eindigt), maar ook dat is niet echt een optie. Eenmaal boven Nordeynerdurf ik ook daar niet meer aan te lopen, omdat de golven én de wind zijn toegenomen.

Dan maar door naar Borkum. Boven dit eiland zien we een viskotter door het rifgat naar buiten komen. Dat maakt dat we wel naar binnen durven te varen. We zien op de kaart dat er 6 meter water staat, dus als het de kotter lukt...

Het lijkt wel surfen wat we doen. Sturen doe ik met de hand. Ik vrees dat de automaat het niet bij kan houden. Met angstzweet op het voorhoofd denderen we naar binnen en zitten al snel in dieper water. Opgelucht maken we vast en trakteren onszelf vervol-

gens op een goede maaltijd in een goed restaurant: schol, met sorbet toe. Ons laatste avondmaal op deze reis, want morgen zijn we weer thuis.

10 augustus 2016, Borkum – Harlingen, 114 mijl, afnemende wind

De wind is iets afgenomen en komt uit het zuidwesten. Door het Hubertgat varen we naar buiten en op de 10 meterlijn varen we dicht onder de eilanden door.

Om 11.00 uur zijn we precies op tijd voor de kentering bij de aanloop van het Stortemelk. Een flinke golfslag en stuiterend naar binnen. Langs de Richel steken we een stukje af en met 20 knopen over de grond lopen we door de Vlieree.

Mijmerend denk ik terug aan de reis die nu bijna achter me ligt: een droom waargemaakt, een wens vervuld. Het miezert, we zijn weer thuis.

Zes weken waren we onderweg. We hebben 4.300 zeemijl gevaren en 390

motoruren gemaakt. Dit schip heeft zich meer dan bewezen; het doorstond alle omstandigheden goed. In die zin maakt 'de Dauntless' haar naam waar: onverschrokken, zonder vrees, zonder angst. Door mijn hoofd schiet de gedachte: 'Wie droomt, kan waarmaken'. 

6 De 'Dauntless' bracht Sipko van Sluis door weer en wind veilig vanuit Harlingen naar Groenland en weer terug.

OVER NORTH-LINE

Meer dan 40 jaar is North-Line Yachts actief in de jachtbouw, waarvan de laatste negen jaar onder de naam North-Line Yachts. Voorheen als jachtbouwbedrijf voor de afbouw van vletten, zeiljachten, sloepen en pilot-schepen. Onder leiding van de tweede generatie, Sipko van Sluis, is de werf gestart met de ontwikkeling van een eigen lijn pilot schepen. De hoogwaardige en zeewaardige North-Line jachten zijn verkrijgbaar in een range van 26 tot en met 60 voet en hebben een CE classificatie A.