



01

Avonturier met een missie

In het voorjaar van 2009 vertrokken Harald en Silvia Paul met hun Smelnevlet 'Gypsy Life' uit Nederland voor een tocht langs de Orkney eilanden, Shetlands, Farøer, IJsland en Groenland naar Canada. Tijdens deze extreme vaartocht stak het Duitse echtpaar een oceaan over, met aansluitend een overwintering in het pakij.

JORISA ZIJLSTRA

„Die man is gek!” of: „Zijn ze levensmoe?” En ook: „Wie onderneemt nu zo'n reis met een gewone vlet? Onverantwoord!” Dit waren nog de meest milde reacties op de plannen van Harald Paul en zijn vrouw Silvia om met hun vlet de Noord-Atlantische Oceaan over te steken naar Canada en daar in het ijs te overwinteren. Inmiddels is de anderhalf jaar durende expeditie achter de rug; op 12 november 2010 keerde het echtpaar terug in Lübeck. Harald is achteraf trots op de geleverde prestatie en vastbesloten zijn ervaringen met het poolijs, met de natuur en met de zeespiegelstijging te delen met iedereen die het maar horen wil. De logboeken van de avontuurlijke reis zijn te lezen op de website www.haraldpaul.com en vanaf juli 2010 doet Harald in Motorboot verslag van het laatste deel van de tocht.

Een week voor Kerst blikken we met Harald en Silvia

uitgebreid terug op hun avontuur. De Gypsy Life ligt dan inmiddels bij de Smelne werf in Drachten, waar de Pauls ons ontvangen in de kajuit van hun expeditieschip. Scheepshond Rats besnuffelt ons eens goed als we aan boord stappen en gaat dan weer rustig liggen. Af en toe zucht hij diep als het baasje aan het woord is. Het is een koude vrijdagmiddag; de haven is dichtgevroren, half Nederland gaat gebukt onder een verkeersinfarct door de hevige sneeuwval. Hier in Fryslân is daar weinig van te merken. Bovendien: de Pauls zijn wel wat gewend. Tijdens de overwintering in Canada hadden ze af en toe te maken met temperaturen van minus 40°Celsius.

VOORGESCHIEDENIS

Ook bij Motorboot hebben we ons natuurlijk geregeld afgevraagd wat iemand bezielt om met een stalen vlet van slechts 12 meter een expeditie naar Canada te ondernemen. „Het begon ermee”, vertelt Paul „dat we in 2003 onze camper inruilden voor een Nidelv 24, een Noorse spitsgatter. We wilden daarmee lange tochten maken naar Noorwegen en Finland. Iedereen lachte ons uit. Voor een lang verblijf was zo'n boot van 7.10 m toch veel te klein! Dat maakte het juist tot een uitdaging om te bewijzen dat we met ons tweeën wekenlang, zonder havens aan te doen en onder moeilijke omstandigheden op een klein schip konden verblijven. We hebben laten zien dat



01 Silvia Paul bij de ingevroren 'Gypsy Life', tijdens de overwintering in Canada.
02 Harald Paul.
03 Harald maakte zelf een steunzijl voor zijn boot. 04 Harald en Silvia Paul.

het mogelijk is! Met de 'Silvia' hebben we een paar jaar 'geoeffend' in de Oostzee en vervolgens reizen gemaakt naar Noorwegen, Finland, Estland en Spitsbergen. In 2.700 vaaruren hebben we 14.000 zeemijl afgelegd. Toen we in 2006 na een tocht van vijf maanden echter weer terugkwamen, konden we het ons niet meer voorstellen dat we ooit nog gewoon weer zouden werken. De vrijheid smaakte naar meer."

GYPSY LIFE

De Pauls besloten hun varende bestaan voort te zetten en lieten bij de Smelne werf een vlet bouwen: de Gypsy Life. Het schip werd 12 meter lang, 4 meter breed en kreeg – voor méér stabiliteit – een extra lange kiel. De multiknikspant is gebouwd van 5 en 4 millimeter staal en weegt met volle belading ongeveer 18 ton. De boot is extra goed geïsoleerd en heeft ramen van dubbel glas (8 mm buiten en 6 mm binnen) in versterkte sponningen. Daarbij kwam nog een aangepaste scheepsuitrusting en met een extra grote dieseltank was de boot volledig geschikt als woon- en expeditieschip. Er kan 2.000 liter diesel in de brandstoftank, wat in combinatie met de 160 pk 4 cilinder 4LHA-HTP Yanmar voldoende is voor een actieradius van circa 3.000 zeemijl.

AVONTUUR CANADA

De Pauls wonen nu al acht jaar op de boot, zomer en winter. Ondertussen voeren ze in 2006 naar Engeland, in 2007 naar Lapland en in 2008 in het kader van 'Expedition Eis' naar Spitsbergen. In 2009 volgde, na een maandenlange voorbereiding, de tocht naar Canada.

LANDWIRT

Het mag duidelijk zijn: de Pauls houden van avontuur. Maar dat is niet de enige drijfveer. Van huis uit is Harald Paul 'Landwirt': geen wetenschapper, maar een man van de praktijk, deskundig op het gebied van bosbouw. Tijdens zijn eerdere reizen observeerde hij de natuur en hield hij zich bezig met de gevolgen van de opwarming van de aarde. Hij ergerde zich aan de vage uitspraken van wetenschappers, die volgens hem van achter hun bureau slechts metingen verzamelen, op grond waarvan ze vermoedens uitspreken. „Kijk”, zegt hij terwijl hij een boek uit de kast pakt. „Ik heb hier en daar wat onderstreept. Ze gebruiken termen als: 'waarschijnlijk', 'vermoedelijk', 'moeilijk te zeggen' en 'misschien ook andere redenen'. Dat zijn toch geen vaste gegevens? Daar kan ik toch niets mee? Als ik een boek schrijf – en dat ga ik zeker doen – dan staan daar geen waarschijnlijkheidsberekeningen in. Als iets een feit is, dan vermeld ik dat. Weet ik het niet zeker, dan kan ik het beter weglaten.” Vanuit die gedachte voer Paul met de 'Gypsy Life' naar Canada: om met eigen ogen te zien hoe het nu echt gesteld is met de afname van dat ijs.

Paul wil met zijn expedities vooral een bijdrage aan de discussie leveren. Hij baseert zich daarbij op wat hij onderweg ziet. „Kijk hier eens naar buiten”, zegt hij bij wijze van voorbeeld. „De haven ligt nu dicht, maar toen we hier gisteren aankwamen lag hij nog open. Als ik nu mijn schroef aan zet, zal het ijs plaatselijk weer verdwijnen. Met andere woorden: niet alleen de temperatuur is maatgevend voor het ijs, ook de stroom, het getij, windsnelheid, het zoutgehalte en de beweging van het water



05



06

05 In Canada overwinterde het echtpaar Paul onder extreme omstandigheden. 06 De door de Pauls gevaren route.

spelen een rol. Als je voortdurend met ijsbrekers heen en weer vaart, zoals ze tegenwoordig doen, vriest de zee niet dicht. Logisch dat het ijs zich dan terugtrekt. Maar daar denkt niemand aan.”

Volgens Paul is het smelten van het ijs ‘daar boven’ ook niet het meest acute probleem. „Op dit moment is er méér schade door het gedrag van mensen die zich niet bekommeren om hun afval. Men brengt alleen maar spullen naar deze poolregio toe en neemt nooit oud materiaal mee terug. Nieuwe motoren en onderdelen liggen daar ongebruikt te roesten tot iemand ze in het water smijt. Afgewerkte olie? Hetzelfde laken een pak. Terwijl het toch eenvoudig anders kan. Daar hoeven zich niet eerst wetenschappers en commissies over te buigen.”

ONGEMAKKELIJKE WAARHEID

Paul is er van overtuigd dat de opwarming van de aarde niet alleen wordt veroorzaakt door de CO²-uitstoot van verbrandingsmotoren en industrie, maar ook door de normale cyclus van de natuur. Tegelijkertijd vindt hij dat er wel degelijk iets moet veranderen in de houding van de mensen. Met zijn boeken, foto's en films hoopt hij hen nader tot de natuur te brengen en zover te krijgen dat ze gaan nadenken. Niet alleen over wat er in de natuur door hun toedoen gebeurt, maar ook over wat ieder voor zich aan natuurbescherming kan doen. „Dat kan wereldwijd”, zegt hij „en het kost niks. Maar er is wél een cultuuromslag voor nodig. Men moet de natuur oogsten, niet uitputten en ook niet vernietigen. Dat is de boodschap waar ik mij – ik ben nu 47 – de komende 40 jaar voor inzet. Van achter de computer proberen de wereld te veranderen werkt niet; laat ze eerst maar eens proberen voor twee dagen het weerbericht goed te voorspellen. Voor twee uur kunnen ze dat niet eens. Daardoor kwamen wij op zee ook in moeilijkheden!”

Harald Paul zit op zijn praatstoel en geeft allerhande voorbeelden van dingen die volgens hem voor hetzelfde geld anders kunnen en beter zijn voor het milieu. Het is soms een ‘ongemakkelijke waarheid’, die hij verkondigt. Zo vraagt hij zich niet alleen hoofdschuddend af waarom wasmiddelen zonder fosfaten nog altijd niet of nauwe-

lijks worden gebruikt, maar spreekt hij ook zijn twijfels uit over de voorspelde stijging van de zeespiegel. „Ze zeggen 1,7 mm per jaar, maar een oude kapitein op de Farøer eilanden wees me aan tot waar het water 60 jaar geleden stond: precies op dezelfde plaats. Dus hoezo stijging? Niet alles wat gezegd wordt, is waar. De Hollanders zijn nú al bezig hun dijken twee meter te verhogen, maar dat geld kunnen ze echt beter besteden!”

OP ZEE

Dan komt het gesprek over de ervaringen op zee. Is een vlet wel zo'n geschikt schip om de oceaan mee over te steken? Uit de logboeken is op te maken dat de Gypsy Life in hoge golven soms 35° slagzij maakte. Waren stabilisatoren niet nuttig geweest? Paul is stellig in zijn antwoord: de Smelnevlet heeft zich volgens hem heel goed gehouden, zowel tijdens het varen als tijdens de overwintering in het ijs. En juist omdat er zoveel ijs was, zouden stabilisatoren volgens hem slechts tot problemen hebben geleid. „Zo'n constructie is te kwetsbaar, zeker in de buurt van drijfijis. Bovendien is een gladde romp-vorm zonder uitsteeksels veiliger, omdat er geen visnetten en dergelijke achter kunnen blijven hangen. En er drijft nogal wat op zee!” Om min of meer dezelfde reden heeft Paul ook weinig op met de autopilot: „Op zee moet je altijd op de uitkijk staan; dan kun je net zo goed ook zelf sturen.” 's Nachts varen heeft al evenmin zijn voorkeur, omdat je dan ‘ondanks de radar toch te weinig ziet’.

VERMOEIEND

Van de 17 maanden dat ze onderweg waren, had het echtpaar slechts één maand goed weer. Tijd voor angst was er volgens hen niet. „We dachten alleen maar: het slingeren moet ophouden! Als het dagen achtereen slecht weer is en er door de harde wind hoge golven staan, is het leven aan boord van een motorboot doodvermoeiend: 1.800 bewegingen per uur, en dat bij een lang traject vier dagen achtereen. Zeilers zijn dan duidelijk in het voordeel. Die hijsen hun zeil en gaan er lekker bij zitten, terwijl wij continu aan de bak moesten. Ik snap ook niet waarom zeilers zo weinig respect hebben voor

motorbootvaarders.” Met een motorsailer zou Paul naar eigen zeggen overigens niet beter af zijn geweest dan met zijn stalen vlet. „Zo’n motorsailer is vlees noch vis”, vindt hij. Wel besloot hij halverwege de reis om achterop zijn vlet een steunzeil te maken, om het slingeren tijdens zware zeegang wat te reduceren. „Dat hielp goed, vooral als de boot voor anker lag”, zegt hij. „Ik denk er daarom over om er ook voorop één te laten maken. Dat zal de rolbewegingen nog iets meer dempen.”

REDDINGSACTIE

Vermoeidheid als gevolg van het voortdurende geslinger leidde er uiteindelijk toe, dat de Pauls op 19 september hulp moesten aanvaarden van een IJslands SAR-vaartuig. In de aanloop naar die moeilijke beslissing had Paul de Gypsy Life af en toe al een nacht laten ‘driften’. „Somme mensen durven dat niet, omdat ze niet weten wat hun schip dan gaat doen”, zegt hij. „Wij hebben er echter goede ervaringen mee: motor uit, deur dicht, drijanker uit en dan midscheeps op de vloer van de kajuit proberen te slapen en weer op krachten te komen. Het schip beweegt tijdens het driften veel langzamer en dus plezieriger op en neer.” Toch kon dat niet voorkomen dat het dagen achtereenvolgens varen in de hoge golven Harald en Silvia uiteindelijk te veel werd. In de Motorboot van december 2010 is beschreven hoe twee bemanningsleden van de IJslandse reddingboot ‘Vördur II’ bij de Gypsy Life aan boord kwamen, om de vlet naar de dichtstbijzijnde haven te varen. Harald schreef in zijn logboek: ‘De zee te sterk, de Pauls te zwak’...

OVERWINTEREN

Ondanks de ‘overgave’ op die 19e september kan het echtpaar Paul achteraf terugzien op een geslaagde expeditie, met behalve twee keer een atlantische oversteek onder meer ook een overwintering onder zeer extreme omstandigheden in het pakij.

De overwinteringsplek aan de oostkust van Canada, op 56° 42,5' N / 61° 48,3' W in de Labradorzee, was met zorg uitgekozen: op 10 meter diep water, 70 meter uit de kust. De baai bood beschutting tegen de heersende wind en met bos in de directe omgeving was er steeds genoeg brandhout voor de kachel. Ook kon in het bos worden gejaagd op wilde dieren zoals de Moorschneehuhn’ (een soort fazant), terwijl in het op 20 zeemijl gelegen dorpje Nain vers drinkwater en levensmiddelen verkrijgbaar waren. Een gunstige plek dus, maar toch moest het echtpaar hard werken om in de ijzige kou te overleven. Ter bescherming tegen de extreem lage temperaturen bouwde Harald van wilgentenen, over de kiptent heen, een hut met mos als isolatie ertussen. Als extra beschutting tegen de sneeuwstormen uit het noord-westen werd naast het schip een sneeuwwal opgeworpen. Rondom het schip zelf werd elke dag een paar keer het ijs weggezaagd. De uitgezaagde ijsblokken vormden daarbij een probleem op zich: ze waren te zwaar om ver mee te slepen, maar konden ook niet te dicht bij de boot worden

opgestapeld omdat ze het loskomen en wegvaren in het voorjaar dan zouden kunnen bemoeilijken. Uiteindelijk schoof Harald de ijsblokken achter het schip onder het ijs, via een wak dat hij met de schroef had gemaakt. Eenmaal ingevroren in het ijs trok de Gypsy Life volop bekijks; niet van mensen, maar van de zwarte beren en de wolven uit het bos...

‘CRAZY GERMAN’

Voor het vervoer naar Nain en verkenningsstochten in de omgeving werd een sneeuwscooter aangeschaft. Harald – ooit een verdienstelijk motorcrosser – wist wel raad met deze ‘Skidoo’. Met snelheden tot 100 km/uur joeg hij over de ijs- en sneeuwvlakte, wat ertoe leidde dat hij door de bevolking van Nain al snel de ‘Crazy German’ werd genoemd. Silvia bleef meestal aan boord om de kachel aan de praat te houden (om de twee uur bijvullen) en om het schip te beschermen tegen nieuwsgierige en wellicht agressieve beren... De Pauls observeerden gedurende hun verblijf in de baai een groep rendieren, die zich in de buurt van hun overwinteringsplek te goed deed aan de toppen van de wilgen en zagen soms in weken geen mens. Ze voelden zich ‘im Einklang mit der Natur’, zoals de Duitsers zo mooi kunnen zeggen.

Toen het ijs begin april begon te smelten, werd de Skidoo verkocht. Het was te gevaarlijk geworden om met de sneeuwscooter te rijden, vanwege de vele door sneeuwval onzichtbare zwakke plekken in het ijs. Toch duurde het nog bijna twee maanden voor de Gypsy Life zich uit het ijs kon bevrijden. Pas op 23 mei, na 161 dagen ingevroren te zijn geweest, konden de Pauls eindelijk weer los komen. Ze worstelden zich nog twee dagen door het pakij (temidden van de ijsschotsen ging het nog bijna mis), tot ze op open water kwamen en verder naar het zuiden (Newfoundland) voeren. Eigenlijk waren ze een paar weken te laat om tijdens de daarop volgende oversteek van Newfoundland naar Europa het naderende stormseizoen vóór te blijven. Daarom namen ze, net als vroeger de Vikingen, de noordroute via Groenland, IJsland en Noorwegen terug. Op 12 november kwamen de Gypsy Life en haar bemanning behouden aan in Lübeck. Daarna voeren ze door de Noord-Duitse en Nederlandse kanalen naar Drachten. Hier krijgt het schip een extra verfje en zal dan over de weg naar Düsseldorf worden vervoerd. Behalve op deze bootshow is de Gypsy Life ook in februari op Boot Holland te bewonderen.

DVD

Plannen voor een nieuwe expeditie heeft het echtpaar wel, maar daar willen ze in dit stadium nog niet te veel over zeggen. De hoogste prioriteit heeft op dit moment de DVD met prachtige natuurbeelden, die de Pauls aan de man willen brengen. De DVD is verkrijgbaar bij de stand van de Smelnewerf op Boot Düsseldorf en op Boot Holland in februari in Leeuwarden. Ook kan hij worden besteld via de eigen website van Harald Paul: www.haraldpaul.com.