



Door het oog van de naald

Kent men vandaag de dag nog de betekenis van het woord 'wachten'? vraagt Harald Paul zich af, nadat de 'Gypsy Life' nabij Nain maanden achtereen vast lag in een dikke laag zee-ijs. Geen kant op kunnen, volkomen overgeleverd aan de omstandigheden; het viel het echtpaar Paul niet altijd even gemakkelijk.

HARALD PAUL

Iedereen heeft het wel eens meegemaakt, dat je 's avonds laat in de auto bij een stoplicht komt. Het licht springt net op rood en nergens is ander verkeer te bekennen. Er verstrijkt één minuut, dan nog één... Je begint ongeduldig te worden, slaat op het stuur en zegt "Schiet nu eens op!" En dan, eindelijk, springt het licht op groen.

Tegenwoordig moet ik om zoiets een beetje glimlachen. Want wat zijn minuten? In de scheepvaart wordt doorgaans in etmalen gerekend. Wat dat betreft ben ik het wel gewend om niet meer in uren – laat staan minuten – te denken. Maar als het wachten weken, ja zelfs maanden duurt,

dan heb ook ik daar moeite mee.

DOOI

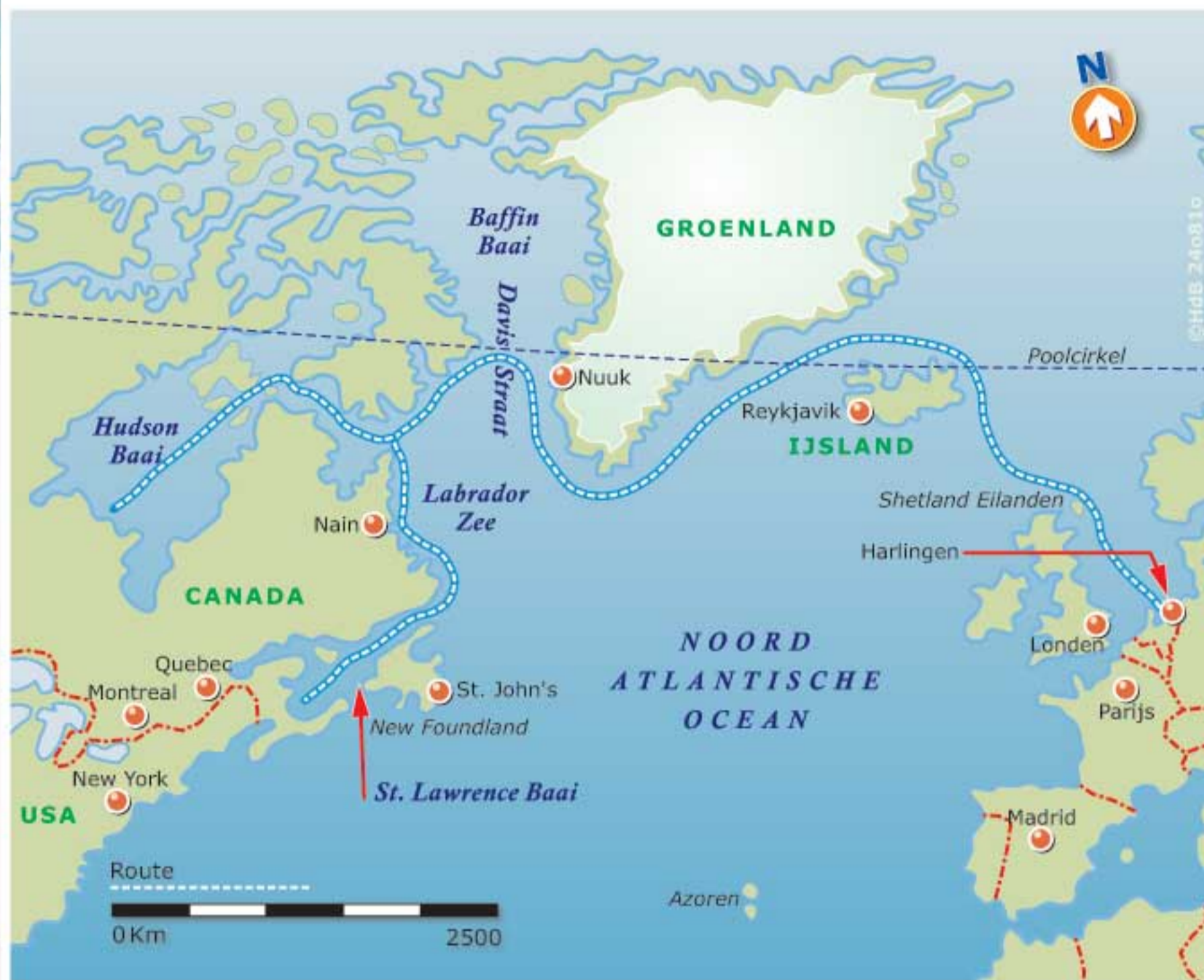
Maar nu is er aan de winter dan toch eindelijk een einde gekomen. De temperaturen in april dit jaar zijn zelfs wat hoger uitgevallen dan die van vorig jaar. De dikte van het ijs – circa een meter – is ook iets minder.

De eerste tekenen van dooi dienen zich aan. Hier en daar zijn al gaten zichtbaar, ontstaan door stroming onder het ijs. Die gaten zijn echter wél erg gevaarlijk, als je met je sneeuwmobiel een tocht over het ijs maakt. Ik wilde onze Ski-doo sneeuwmobiel – die we de afgelopen maanden als vervoermiddel

gebruikten – liever niet door het ijs laten zakken, zoals sommige anderen overkwam. Samen met onze slee heb ik hem begin april dan ook verkocht. Dat betekent dat er vanaf nu vanuit de nederzetting Nain geen transport van vers fruit, groente en water of brandhout naar ons schip meer kan plaatsvinden. Alles moet te voet door de nog altijd meters hoge sneeuw gedragen worden.

AFMATTENDE KLUS

Het is een eindeloze, zenuwslopende en afmattende klus, vooral als 's nachts weer eens 35 centimeter verse sneeuw gevallen is en er bovendien een wind waait die me



01 De Gypsy Live in het ijs. 02 Eilanden op de al. 03 De sneeuwscooter, die vóór de dooi werd verkocht om te voorkomen dat hij door het ijs zou zakken.

bijna omver blaast. Dat 'het Avontuur Canada' zulke inspanningen zou vergen, had ik van te voren ook niet kunnen bevroeden.

Zo verglieden de dagen en langzaam maar zeker ook de weken. Ik heb al verschillende gaten om het schip heen gehakt om het smeltproces van het ijs zo nauwkeurig mogelijk te kunnen beoordelen. De harde substantie blijkt, ook vanaf de onderkant, extreem snel te dooien: soms meer dan 15 cm per week. En dan ineens valt het weer tegen. Ik probeer te berekenen wanneer we ijsvrij zullen zijn, maar tot mijn ergernis wordt de datum ondanks al mijn gereken geregeld door strenge nachtvorst verder opgeschoven. Af en toe regent het hevig en na verloop van tijd zie ik geen mogelijkheid meer om de voorraad brandhout en vers water aan te vullen. Het ijs voor de kust is onbetrouwbaar geworden. Bovendien zijn niet alle scheuren en spleten goed zichtbaar, omdat ze geregeld dicht sneeuwen. Je ziet ze niet, maar ze zijn er wel degelijk.

EINDELIJK LOS

Het gedoe duurt tot eind mei. Maar

dan, op een dag, besluit ik: we proberen eruit te komen. De ijslaag is nog maar 20 tot 40 centimeter dik en inmiddels betrekkelijk zacht.

Op 23 mei 's middags lukt het me om het schip in de vaarrichting te draaien en kan ik beginnen met het ijsbreken. Dat breken gaat als volgt: de boeg van het schip wordt op het ijs geschoven, waarna het toenemende gewicht aan de ijsrand het ijs doet breken. De schroef moet daarbij hard werken; eerst om de boeg op het ijs te doen belanden en daarna omdat er vrij grote brokken ijs moeten worden fijngehakt. Meter voor meter moet op die manier worden bewerkt en we hebben twee hele dagen nodig, om na ongeveer 3,5 zeemijl het open water te bereiken.

PAKIJS

Wie denkt dat we nu klaar zijn met het ijs en vanaf hier gewoon verder kunnen, komt bedrogen uit. Voor de kust van Labrador ligt een strook pakijs van ongeveer 10-15 zeemijl breed. We hebben tot nu toe alleen maar een open stuk water in deze ijsstrook bereikt, dat de stroming voor ons heeft opengebrouwen.

AVONTUURLIJKE REIS MET EEN SMELNEVLET

De Duitse avonturier Harald Paul en zijn vrouw Silvia maken met hun Smelnevlet 1100 'Gypsy Live' een avontuurlijke reis naar Groenland en Canada. Het echtpaar vertrok op 15 mei 2009 uit Harlingen en voer via Schotland, de Orkney en de Shetland Eilanden, de Fäerör, IJsland en Groenland naar de provincie Labrador aan de Oostkust van Canada. Vanaf het najaar van 2009 lag de 'Gypsy Live' maandenlang vastgevroren in een dikke laag zee-ijs, op 56° 42,500 N / 061° 48,300 W. Onder extreme omstandigheden overwinterde het echtpaar in het poolijs.

De speciaal voor de twee jaar durende expeditie gebouwde 'Gypsy Live' is een multiknikspant. Romp en opbouw zijn van respectievelijk 5 en 4 mm staal. De ramen zijn van dubbel glas en hebben een glasdikte van 8 en 6 mm.

Lengte x breedte x diepgang:	12,00 x 4,00 x 1,80 m
Gewicht vol beladen:	+/- 18 ton
Belading:	5 ton
Dieseltank:	2.000 liter
Drinkwatertank:	500 liter
Motor:	4-cilinder Yanmar4LHA-htp, 160 pk bij 300 toeren.

Uitgebreide verslagen van de reis tot nog toe vindt u op de website www.haraldpaul.com.



Na ontelbare pogingen was onze Gypsy Live als eerste dit jaar in Nain binnengelopen. Bovendien is het het eerste schip dat daar een overwintering zonder schade heeft doorstaan. Eerdere pogingen eindigden meestal met averij aan roer en romp of zelfs met een total loss.

NIET ZOMAAR EEN BOOTJE

Ons schip is nu eenmaal niet zomaar een vrijetijdsbootje. Dat blijkt onder meer uit de dichter op elkaar gelaste en extra sterke spanten en de 22 mm dikke en 350 mm brede kielplaat, die zelfs in de beroepsvaart nauwelijks



04



05

meer wordt gebruikt. En nu is daar nog een mast voor een zeil bijgekomen ook. De mast staat op het achterschip en dus niet, zoals normaal bij zeilboten, op het voordek. Ook heeft het zeil een heel aparte vorm. Velen zullen nu zeggen 'Dat wordt niks'.

Ik moet eerlijk bekennen, helemaal gerust was ik er ook niet op, toen ik mijn motorzaag in een boom zette om er een mast uit te zagen. Uit nog twee kleinere bomen moest ik nog een giek en een gaffel maken. Gelukkig heb ik dankzij mijn jarenlange ervaring als houtvester weinig moeite met het verwerken van vers hout...

Voor de aanschaf van diverse accessoires als want, wantspanners, mastvoet en dergelijke liep ik naar de kleine nederzetting Nain. De mastvoet maakte ik van een sterke ijzerplaat en een stuk dikwandige



pijp. Alleen met het want had ik een probleem. Elke doorgewinterde zeiler zouden de haren te berge rijzen als hij zou weten dat ik daar met draad versterkte waslijn voor heb gebruikt. Schootklemmen en spanners waren in de winkel verkrijgbaar. De rest, zoals schroeven en dergelijke,

haalde ik uit de enorme voorraad reserveonderdelen die ik aan boord heb. Het zeil zelf werd speciaal voor mij in St.Johns gemaakt en toegestuurd. De weersomstandigheden verhinderden helaas dat ik onafgebroken kon doorwerken, zodat het toch meer dan vijf weken duurde tot alles op z'n plaats stond.



04 Zwaar weer op komst... 05 Harald Paul verwijderd de schors van een stam, die hij zal gebruiken om er een mast van te maken. 06 Het werkt! 07 Zelf gevangen vis.

HET WERKT!

Het effect dat het slechts 5 m2 grote steunzeil op het schip heeft, blijkt achteraf verrassend. Het meeste effect heeft het als ik voor anker lig. Vroeger was het altijd zo, dat de wind steeds probeerde vat te krijgen op de zijkant van het schip en het was vooral aan het zware anker samen met de sterke ketting te danken dat de begin-positie gehandhaafd bleef. Nu voelen we alleen een lichte op-en-neer beweging als we met de kop in de wind liggen. Daardoor blijven geratel van de ketting en rolbewegingen achterwege. Onder het varen, juist als de wind dwars inkomt, worden bovendien de anders vaak extreme rolbewegingen sterk afgeremd en soms zelfs volkomen teniet gedaan. Al met al een doorslaand succes!

IJSVERWACHTING 4/10

Eind juni zijn we ongeveer 250 zee-mijl door de archipel en het pakijns gevaren. Het vervolg van de tocht gaat dit jaar, zoals van te voren ge-



08



09

pland, naar het zuiden om het land en de mensen van Labrador en New Foundland beter te leren kennen. Volgens het ijsbericht trekt het ijs zich meer en meer terug van de kust richting open zee.

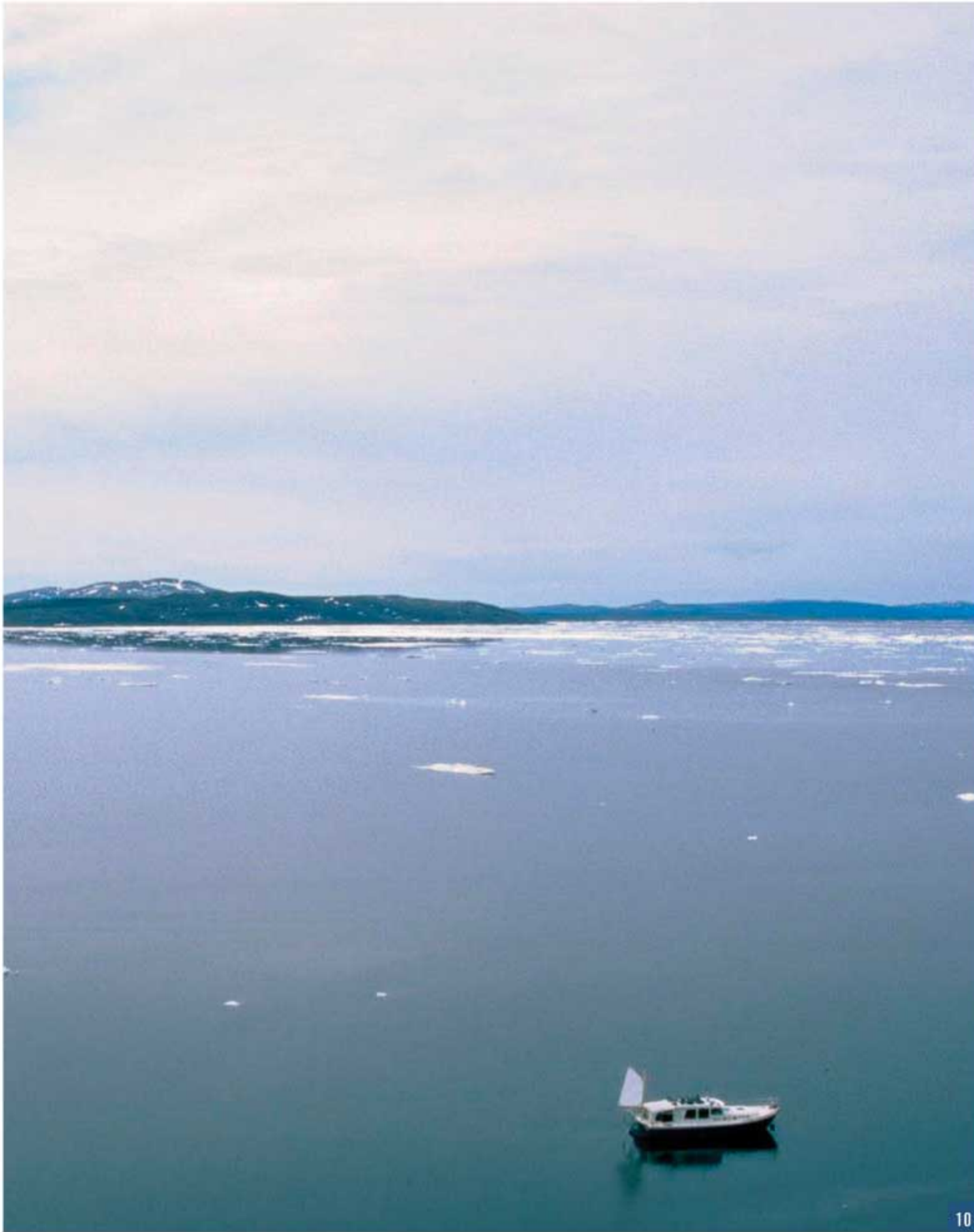
De ijsverwachting via de radio luidt "4/10", wat betekent: 4 delen ijs op 10 delen water. Het is windstil, zonnig en zacht, als ik probeer twee smalle vaargeulen te bereiken om uit de buurt van het pakijs te blijven. Net dan neemt echter, tegen de verwachting in, de wind uit het noordoosten toe en ook komt er mist opzetten. Het ijs komt in beweging. De eerste nauwe passage ligt inmiddels achter ons. Ik kan al in de tweede doorgang kijken. Tussen de daar drijvende ijsschotsen zie

ik dat er voor de Gypsy Life nog genoeg ruimte is; het ijs ligt slechts tot de ondiepte in het midden van het vaarwater, daarachter is open water. Nog maar een paar meter, dan zijn we er...

WATER IN DE BOOT!

Plotseling lopen er een stuk of drie dieper liggende ijssbergen aan de grond. De ijsschotsen die volgen, schuiven daar onmiddellijk op. Ik overzie de situatie en probeer direct om te keren, maar de val is al dichtgeklapt. Nog vijftig meter en we waren erdoor geweest!

Met het schip probeer ik de kleinere schotsen uit elkaar te drukken. Zonder resultaat. Wind en getij werken tegen. Angstaanjagende geluiden,



08 Silvia in een oude boot in Snooks Cove.
09 Schelpen verzamelen in Big Bay. 10 Open water. 11 Visvangst op Comma Island.

alsof de romp wordt verbrijzeld, zorgen voor paniek bij Silvia en mij. Het ijs schuift langs de romp omhoog, maar breekt dan weer af. We maken 15 graden slagzij. Er loopt water over de vloerbedekking in het voorschip.

OVERLEVEN

Het is voorbij; over en uit... We hebben verloren. Heeft het Smelne-staal dan al zo snel het loodje gelegd? Met een paar grepen verzamel ik alle belangrijke spullen die nodig zijn voor het overleven in dit poolgebied.

Stevige schoenen, warme kleding, geweer, munitie, mes... Silvia staat al warm aangekleed klaar en wacht op het commando van de kapitein: "Verlaat het schip".

Toch begin ik te twijfelen. Er komt niet erg veel méér water in het voorschip. Ik zoek waar het water vandaan komt en plotseling schreeuw ik "Eureka!". Wat blijkt? Het water komt door het toilet naar binnen. Dus de romp moet de ontzettend zware druk hebben doorstaan. Silvia is een zenuwzinking nabij en laat zich op de vloer zakken.

Even afwachten... De slagzij wordt minder; het ijs komt in beweging. Ik start onmiddellijk de motor en oefen met de gashendel helemaal open druk uit op de ijsschots die voor ons ligt.

Met een snelheid van 0,1 knoop beweegt het monster vóór ons zich richting open zee. Na ongeveer 30 meter zijn we hem kwijt. Op een

nabijgelegen ankerplaats ga ik op onderzoek uit en vind een stuk waterplant in het ventiel van de WC, waardoor water ongewild binnen kon stromen.

Silvia is uitgeput en valt in slaap. Ik werk tot 's morgens vroeg om de gevolgen van het binnengedrongen zoute water op te ruimen.

Dit was een dag om nooit te vergeten en als klap op de vuurpijl raast 's nachts ook nog een orkaan van 10-11 Beaufort over ons heen, hetgeen een hoge fluittoon in mijn waslijnwant veroorzaakt...

Slecht weer dus; niets voor watjes. Het is onder deze omstandigheden moeilijk – zo niet onmogelijk – om foto's te maken en te filmen. Maar het avontuur gaat door!