

Das Ausmass des Eisrückgangs



Im Visier



Expedition Eis 2008

Expedition Eis 2008 ist ein Titel, der für eine außergewöhnliche Tour Richtung Spitzbergen in diesem Jahr steht. Außergewöhnlich deswegen, weil die etwa 7000sm – 12.964 Km mit nur einem 12m langen und 4m breiten Motorschiff in etwa 9 Monaten zurück gelegt werden soll.

Die derzeitigen Vorbereitungen und die schon stattgefunden Touren in Verbindung mit den Angaben über meine Person und den Schiffsdaten sind unter: www.smelne.nl nachzulesen.

Die Reise begann am 20.03.08 9 Uhr in Drachten, Holland, dem Geburtsort des Schiffes (Smelne Yachts BV). Ab hier nach Dänemark, über das Skagerrak nach Norwegen, hoch bis zum Abfahrtpunkt Tromsø, um dort die Barentsee nach Spitzbergen zu überqueren.

Nun aber die Vorbereitung, ich bereite mich eigentlich auf eine solche Reise nicht so vor, wie es wahrscheinlich jeder andere tun würde. Meine Eigenart ist die sich ständig wiederholende Praxis. Im Klartext: Der ständige Umgang mit dem Schiff, resultierend aus dem dauerhaften Bewohnen, und der Umgang mit der See über abertausende Seemeilen hinweg verschafft mir das

Die Vorbereitungen und die Abfahrt

nötige Vertrauen, so dass ich auf die mir schon mehrfach gestellte Frage, ob ich Angst habe da draussen, mit einem klaren Nein antworten kann. Ich möchte doch so eine Reise nicht mit der ständigen Angst im Nacken durchführen.

Dennoch stellt sich bei mir in aussergewöhnlichen Situationen ein gewisser Adrenalinpiegel ein. Das verleitet mich aber nicht zur Panikreaktion, sondern stellt in mir eine Ruhe her, die, so meine ich, angemessen ist. Nach wie vor bin ich der Meinung, dass der Kopf klar und die Gedanken rein sein müssen, um auf hoher See sicher fahren zu können. Somit komme ich jetzt auf diesen Punkt der Vorbereitung. Je besser ich mein Schiff und die Ausrüstung im Schuss habe, desto unbelasteter sind meine Gedanken. Alles, was ich bei meiner Vorbereitung vergessen habe, ersetze ich durch meine Stärke, der Improvisation vor

Ort. Ich halte somit Abstand von den auch so gut vorprogrammierten Touren, denn meistens kommt es anders, als man denkt. Ferner lebe ich mit der Natur, also warum soll ich mich nicht von ihr lenken lassen? Selbstverständlich weiss ich in etwa, wie lange diese Tour dauert, auch mit welchem Wetter ich rechnen muss. Ich stelle mich immer auf das Schlechteste ein, um so immer gut vorbereitet zu sein. Die Schifffahrt unter Verdrängen zu starker Bedenken ist kein Rennen, sondern ein Erlebnis, das seinesgleichen sucht.

Zu den einzelnen Vorbereitungsschritten: Der Proviant und seine Lagerung muss als erster und wichtigster Punkt notiert werden. Da wir planmässig etwa 9 Monate unterwegs sind, nehme ich sicherheitshalber Proviant für ein Jahr mit. Denn es könnte ja sein, dass unser Schiff für ein bis zwei Monate im Packeis festsitzen wird. Unter solchen Umständen mit leerem

Magen auszuharren, ist nicht meine Vorstellung von Abenteuern. Also etwa eine Tonne ist gebunkert worden und die teilt sich wie folgt auf: 260 kg Dosen, 120 kg Gläser, 100 kg Milchpulver und Mehl, 20 kg Zucker, 12 kg Reis, 55 kg in einer Gefriertruhe eingefrorenes Fleisch, 60 kg Hundefutter, 65 kg Brotbackmischungen, 21 kg Olivenöl, 25 kg Schokolade und 50 kg Nudeln. Nicht zu vergessen Rosinen, Gries, Paniermehl, Gewürze, Zahnpasta, Duschgel, Waschmittel usw.. Jetzt kommt das Wichtigste: Alles, aber auch wirklich alles, ist in Ortliebsäcke wasserdicht verpackt worden. So ist es nicht nur gegen Feuchtigkeit geschützt, sondern auch geruchlos verpackt. Wer so hoch in die nördlichen Breiten fahren will, der weiss, dass um Spitzbergen „Svallbard“ etwa 3500 Eisbären leben. Diese Gesellen haben permanent Hunger und kennen keine Angst, denn ausser den Menschen haben sie keine natürlichen Feinde.

Zur weiteren Vorbereitung zählt auch die Mitnahme von Ersatzteilen und Werkzeug. Alle im Schiff vorhandenen Pumpen besitze ich doppelt und zusätzlich noch Verschleissteile dazu. Ferner sind alle Ersatzteile für den Yanmar-Schiffsdiesel und das Master-volt-Aggregat, zusammen mit allen Öl- und Dieselfiltern, und etwa 60 Liter Frischmotorenöl gebunkert. Das mir zur Verfügung stehende Werkzeug übersteigt den gewöhnlich nötigen Bedarf: Schweissapparat, Flex, Stichsäge, Bohrständler mit Maschine, Handhobel, Heissluftföhn sowie noch



Mit schneebedecktem Bug startet Harald Paul mit seiner Frau Richtung Norden.

Dabei ist auch ein Ersatzpropeller, der dringend nötig ist, um längeren Aufenthalt in einer werft zu reduzieren.



aus dem Logbuch von Harald Paul

viele weitere Elektrogeräte. Zwei Motorsägen mit einer Schnittlänge von 90 cm können zum Einsatz gebracht werden. Mein Schmuckstück ist eine transportable Seilwinde, die mir mit einem angekoppelten Motorsägenmotor, 80m Stahlseil und einem Zuggewicht von einer Tonne aus allen erdenklichen Situationen helfen kann. Ein Sack voll Gurte und Umlenkrollen ergänzen dieses spezielle Bergungsgerät. Vorschlaghammer, Brechstange, Axt und Sappie (Baumwendewerkzeug) gehören eher zu den groben Werkzeugen. Aber Drehmomentschlüssel von 10 Nm-200 Nm, diverse elektronische Messgeräte, Einstelllehren, Abzieher und sonstiges Spezialwerkzeug fehlen nicht in meiner Sammlung. Jeder, der dies nun liest, wird sagen: „Verrückt!“ Meine Antwort: Er hat Recht. Über drei Wochen Arbeit hat es in Anspruch genommen, diese Sachen in einem kleinen Schiff von 12 x 4m zu verstauen. Aber so habe ich alles dabei, sogar noch zu guter letzt eine zweite Schiffsschraube, die eine spezielle Legierung hat, damit sie dem Kontakt mit Eis besser Stand hält. Nun braucht sich keiner mehr zu wundern, warum das Schiff am Abfahrtstag 18,3 Tonnen gewogen hat. Mir entlockt dies ein Schmunzeln, denn mein Sicherheitsgefühl ist so befriedigt.

Eine Winslow-Rettungsinsel, ausgelegt für Kaltwasser und arktische Zonen, ein Satellit-Telefon (für Medico-gespräche) und eine EPIRB (Seenotfunkboje) werden helfen, wenn es wirklich Ernst werden sollte. Meine

eher schlichte Bordelektronik für die Navigation umfasst 3 GPS, wobei eines mit einem kleinen Radar mit Funk mit DSC gekoppelt ist. Ein 100-Silva-Kompass rundet diese Schlichtheit ab. Nicht fehlen darf etwas für kleine Verletzungen. Der Ersthilfekoffer umfasst Zahnarzt- und Spritzbesteck, Gipsbandagen, jede Menge Verbandzeug, für offene Wunden Nähzeug und Klammerpflaster u.a.m.

Schliesslich noch unsere körperliche Verfassung: Meine Frau Silvia und ich laufen ca. zweimal wöchentlich etwa um die 10 km. Meine persönliche Zugabe in den ersten zwei Kilometern sind 5x100 Liegestütze, also insgesamt 500. Die Kondition ist sehr wichtig für lange Seefahrten. Ich glaube, dass somit alles nur Erdenkliche abgedeckt ist. Der Rest wird durch meine anfangs schon erwähnte Gabe bewältigt. Die erste Etappe durch Holland, über die Kanäle in Deutschland nach

Travemünde zum Tor der Ostsee, ist für uns eher Routine. Doch Vorsicht, auch hier lauern mehrere Gefahren auf uns. Bei der Einfahrt in die Schleusenkammer, wenn ein vorausfahrendes Berufsschiff zu viel Strudel verursacht, kann es für mich durchaus schwierig werden. Denn der Langkieler reagiert sehr träge auf meinen vorgegebenen Ruderstand. Viel Erfahrung und Gefühl für Schiff und Wasser mit einer Portion Ruhe sind nötig, um nicht Schiffbruch zu erleiden. Ganz anders die Situation draussen auf hoher See. Viel Platz und ausreichend Tiefe, verbunden mit dem Alleinsein, sind für mich beruhigende Aspekte. Ja, da draussen, wenn das Schiff weisse Schaumstreifen hinter sich lässt, dann beginnt eigentlich erst die „Expedition Eis 2008“.

Fortsetzung in Heft 4/2008



Das Boot ist vollgestopft mit Brennstoffvorrat, Trinkwasser, Kleider, lebensmittel und jene Menge Utensilien für Mannschaft und Boot. Die Reise dauert doch etwas länger, wobei man nie weiss, was man sich im Winter und Frühjahr besorgen kann.