

"TOUR LAPLAND 2007"

Tekst: Harald Paul;
Vertaling: Maarten Kruize
Foto's: Harald Paul en Epco Ongering



Steeds meer eigenaren van motorboten kiezen voor een lange reis over risicovolle waterwegen. Dat kan doordat de techniek steeds betrouwbaarder is geworden en veel ex-zeilers het grote open water niet vrezen.

Vorig jaar hebben we een verslag geplaatst van een Nederlands echtpaar, dat met een multiknikspant jacht buitenom naar Frankrijk en de Kanaaleilanden ging. Ook berichtten we over een Duitser, Harald Paul die met zijn Hollandse motorvlet naar Groot-Brittannië en Ierland trok. Bij Paul zit het nemen van risico's in het bloed. Deze voormalige motorcrosser trok ook al eens met een Nidelv van amper 7 meter naar Spitsbergen en wil volgend jaar met zijn Smelne vlet naar Groenland. Dit jaar maakt hij een voorbereidingsstocht naar Lapland. Om de apparatuur en het schip tijdens duurbelasting te testen en om de staat van de natuur te onderzoeken. Als boswachter heeft Paul de

kennis in huis om te bepalen hoe het is gesteld met de flora in de Arctische gebieden. Dit keer een verslag van de eerste etappe van de tocht van het echtpaar Paul met hun hond Rat's naar Lapland. Van Duitsland naar het Götakanaal.

BOOTLIFT

De start van onze reis was op 30 maart 2007 om 11.00 uur vanuit de thuishaven 'Saal aan de Donau'. Door het Main-Donau kanaal van 171 km lengte en 16 sluizen zijn we op de Main beland. Deze rivier voert met zijn 34 sluizen en 394 km lengte omlaag richting de Rijn.

Weer omlaag vanaf km 497 tot we het Rijn - Herne kanaal bij Rijn km 780 binnenvaren.

Bij Harald Paul zit het nemen van risico's in het bloed





Ik vis niet uit sportieve overwegingen, maar puur voor de afwisseling van de proviand



Zo, nu moeten alleen nog maar kanalen overwonnen worden. De enige attractie is de scheepslift Lüneburg in Scharnebeck en dat is met een hefbaklengte van 100 m, een breedte van 12 m en een waterdiepte van 3.40 m een enorm imposante bootlift. De hefsnelheid van zo'n hefbak bedraagt 0,23 m/s of 14,4 meter per minuut bij een hoogteverschil van 39 m. Daardoor is de duur van een heffing inclusief in- en uitvaart op ongeveer 20 minuten te schatten. De aandrijving voor de beweging van zo'n bak gebeurt door 4 elektromotoren van elk 160 kw. Door ons moeten dus ca. 800 zeemijlen en 66 sluizen overwonnen worden om van de Donau naar Travemünde, de poort naar de Oostzee, te komen.

TRAINEN

Daar het weer zich van zijn goede kant laat zien, zetten we meteen onze tocht over de Oostzee voort om op 24 april 2007 voor het eerst op open water voor anker te gaan. De overtocht

van 53,0 zeemijlen duurde 10 uur en was helaas door zeer dichte mist uitsluitend een 'Radartocht'. Toch begroette de zee ons al met het zien van twee tuimelaars, bruinvissen en een zeehond. Ook werd het vissen 's avonds beloond met een 40 cm lange en 0,6 kg zware zeeforel. Van onze eerste ankerplaats gaat de reis door de 'Guldborg Sund' tussen Lolland en Falster verder. De Sund is erg nauw, de waterdiepte in de vaargeul is slechts 2,10 m. Vanwege onze diepgang van 1,70 m mag er geen fout bij het voorbij varen van een kardinale gemaakt worden. Kardinale tonnen zijn gevormde tonnen die door hun toptekens aanduiden welke kant men om de ondiepte heen moet varen. De ontelbare visnetten die ook in de vaargeul zijn uitgezet maken het nog moeilijker. Een andere ankerplaats ligt naast een klein eiland 'Tero'. Dit eiland is een klein natuurpark. We zien talloze watervogels aan de oever. In de midden op het land heel veel hazen en fazanten. Ook reeën hebben we gezien. Hier is de we

nog in orde. Van Helsingor, het noordelijke einde van de 'Ore-Sund' hebben we koers gezet naar het eiland Anholt. Dit ons bekende eiland biedt perfecte trainingsmogelijkheden. Waarschijnlijk vraagt u zich af waarom? Ten eerste ligt het schip volkomen onbeschermd op open zee voor de kust en kan dus vanuit alle windrichtingen aangevallen worden. Daarnaast wordt het grondanker getest op het eventueel losraken van de uitrusting. Bovendien wordt je getraind in het leven op een schip, dat voortdurend in beweging is, met slapen, eten en drinken, douchen et cetera. Verder nodigt het eiland uit tot conditietraining. Op de zandbodem heb je veel kracht nodig bij hardlooptrainingen. Dit zijn allemaal minimale eisen voor zeer verre zeezeizen, die ons bij de expeditie 'IJs 2008' te wachten staan. Na 2 dagen voortdurend schommelen bij windkracht 3 - 5 Beaufort hebben we er genoeg van en zetten koers naar Göteborg, West-Zweden. Van daaruit komen we via het 'Trollhätte Kanaal' met zijn 85 km lengte en 6 sluizen bij het op 2 na grootste meer van Europa, de 'Vänern'. Vanaf het Vänern meer gaat het naar het 'Götakanaal'.

ZEEARENDE

Tegen de verwachting in zijn de oevers van het Trollhätte kanaal bezaaid met industrie. De totale indruk van dit kanaal met zijn vervallen kade-

inrichtingen en de half onder water liggende wrakken zijn naar mijn smaak eerder tijdloos. Tijdloos is echter niet de prijs; ongeveer 78 euro moet aan het loket van het kantoor tussen de sluizen van eigenaar wisselen. Omdat wij met de 'Gipsy Life', een schip dat met inbreng van mijn zee-ervaringen en ideeën in samenwerking met de werf gebouwd is varen, is het nu mogelijk gedurende meerdere weken ver van de beschaafde wereld onderweg te zijn. In de praktijk ziet dat er zo uit, dat we geen enkele haven binnenlopen om te overnachten. Het is een heel speciale manier om zo te reizen, omdat we daardoor nauwelijks bezienswaardigheden te zien krijgen. Omdat ik in mijn jeugd 5 jaar lang door de Nederlandse wateren ben gevormd, is het voor mij een eer, zo in de natuur te kunnen leven. Ik wil daarmee zeggen: het is voor mij en mijn vrouw voldoende, 's avonds op de boeg van ons schip te zitten, naar de zeearenden die in de lucht rondcirkelen te kijken en met een prachtige zonsondergang afscheid te nemen van de dag.

OPERATIE

Aan het Trollhätte kanaal is de stad 'Vänersborg' in 1644 gesticht. Deze plaats heeft circa 35000 inwoners en vormt de poort naar de 'Vänern', het op 2 na grootste meer van Europa en ongeveer 11 keer zo groot als



**De Sund is
erg nauw
betond en
de water-
diepte in
de vaargeul
bedraagt
slechts
2.10 m**





Helaas moet ik vandaag onze kleine begeleider, de hond Rat's, aan zijn poot opereren

het Bodenmeer in Duitsland. De omgeving van Vänernsberg geldt als het gebied met de meeste eilanden ter wereld en is sinds de 16e eeuw koninklijk jachtgebied. De Vänern heeft een uitstekende waterkwaliteit en dient daardoor als zoetwaterreservoir voor Göteborg en omgeving. Helaas moet ik vandaag, zondag de 6e mei 2007, onze kleine begeleider, de hond Rat's, aan zijn poot opereren. Enige tijd geleden is er iets in zijn achterpoot gekomen en dat moet verwijderd worden. Vanzelfsprekend heb ik erover nagedacht, niet meteen deze stekel te verwijderen. Ten eerste heb ik hem niet direct gezien en ten tweede werkt het lichaam zoïets er uit. Niet in dit geval. Het weefsel om de stekel was als kapselweefsel verhard en hinderde de hond erg bij het lopen. Met naaisteken naaide ik de wond, die door het verwijderen van het

slechte weefsel ontstond, weer dicht. Al na 2 dagen is Rat's al weer ijverig op zoek naar eilanden. Na ongeveer 10 dagen zal ik de hecht draad eruit trekken en klaar is Kees. Misschien vraagt u zich af: waar haalt hij het materiaal voor zo'n ingreep vandaan? Ook dat behoort tot mijn bootuitrusting. Speciaal samengesteld eerste-hulp-materiaal, zoals scalpels, naaituig, tandartsbestek met adrenaline ampullen voor de verdoving, spuiten met toebehoren, diverse pijnstillers en antibiotica, gipsbandages en nog veel meer. Heel belangrijk nog is een boek, waarin de ervaringen van veel artsen in noodsituaties, behandelings- en diagnosemethodes zijn verzameld. De rest bestaat uit een beetje ervaring, handigheid en improvisatie.

CHOCOLADE

Het vervolg van de tocht op de Vänern blijkt probleemloos. Overal zijn laterale en kardinale tonnen uitgezet, die met een wat geoefend oog en met hulp van de zeekaart gemakkelijk bepaald kunnen worden. Langs de westelijke oever varen wij naar het 'Dalslandkanaal', dat echter pas vanaf juni bevaarbaar is. Dat begrijpen we uit het bord, dat aan de eerste spoorbrug vastzit, die we moeten passeren. Omdat ik mij voor de 14e mei in het bureau van het Götakanaal heb aangemeld, hebben we nog enige dagen de tijd om de oevers van het meer te verkennen. Op onze ankerplaats is het vissen de moeite waard. Ik vang een snoek van 79 cm en 2,3 kg. Het is niet bepaald de grootste,





toch was het met gemak voldoende voor twee maaltijden. Ik vis echter niet uit sportieve overwegingen, maar puur voor de afwisseling van de proviand. Als ik door een goede vangst toch meerdere vissen vang, worden de 'matige' schoongemaakt, gefileerd en in onze 40 liter vrieskist aan boord ingevroren. Ja, de proviand voor zo'n reis van 7 maanden is een ander belangrijk item. Om een proviandlijst die voor zo'n lange tijd goed te houden is, op te kunnen stellen, heb je maar één ding nodig: in de praktijk verkregen ervaring. Bijvoorbeeld bij de overtocht van Noorwegen naar Spitsbergen met onze toenmalige 7,40 meter lange Nidelv liet de Barentszee zich van haar ongemakkelijke kant zien. Er konden vanwege de sterke rolbewegingen van de kleine boot geen maaltijden worden verorberd. De prestaties van het lichaam werden daardoor aanzienlijk minder. Het tovermiddel chocolade bevat vet en suiker en maakt topfit. Destijds hadden we te weinig blikken. Nu nemen we ongeveer 25 kg mee.

PROVIANDLIJST

Nog een kleine verdere lijst: 30 kg meel, 50 kg melkpoeder, 30 kg pasta, 10 kg rijst, 60 kg mengsels om brood te bakken, 45 kg vlees, waarbij rundvlees naast wat kip en varkensvlees

het grootste deel vormt. Verder nog 30 kg hondenvoer, 190 stuks groente, en fruit in blik en champignons, kool, saus et cetera. Ook kruiden, 1 kg peper, curry, knoflook, zout en 1 kg kipkruiden. Daarbij zijn in de voorste ruimte boven de kiel nog 80 potten met jam, honing, chocoladepasta en aardappels en groente opgeslagen. Het zal ons aan niets ontbreken. De tafel moet ruim en goed gedekt zijn. Want de conditie en het gevoel op zo'n beperkte ruimte moeten bij zware belasting op zee in harmonie zijn. Nog een belangrijk punt wat betreft de proviand. De juiste manier van opslaan. Vocht en de daarmee verbonden schimmel zijn de vijanden. Alle blikken en potjes, worden in waterdichte zakken thuis zorgvuldig verpakt, waarbij de wekelijkse benodigheden in afsluitbare blikken 'Cur Tec' bewaard worden.

Na een voorspoedige en afwisselende tocht ankeren we op 13 mei voor de ingang van het Götakanaal. Van hier af zullen we vijf dagen in konvooi moeten varen om de 190 kilometer kanaallengte via 58 sluizen af te leggen. Dus elke avond de benen strekken en hopelijk genieten van het oogverblindend mooie Zweedse landschap. Daarover meer in een volgend artikel.

Je wordt getraind in het leven op een schip, dat voortdurend in beweging is

SPONSOREN LAPLANDEXPEDITIE

Smelne
Vetus
Mastervolt
Kuiper Verzekeringen
Holland Nautic
Sikkens
Ortlieb
Yanmar
SVB
Bolero