

Van Grou naar Groenland

Tekst en foto's: Harald Paul

Vertaling: Marijn Schaaf & Hellen Borgmann

Op 15 mei vertrokken Harald en Silvia Paul met hun twaalf meter lange Smelne vlet voor een nieuw avontuur. Dit keer is het vizier op het westen gericht, want de Paul's willen met hun motorboot via Schotland, IJsland en Groenland naar de Hudsonbaai in Canada varen, om volgend jaar de terugreis te aanvaarden. Exclusief voor Yacht Vision het eerste verslag van 'Avontuur Canada', over twijfels, visvangst en avonturiers met nog wildere plannen.



2.



1. Op meeuwenjacht
2. West-Schotland
3. Baai bij de Orkney eilanden
4. Caledonian Canal
5. Avontuur Canada
6. Jerrycans afgewerkte olie

3.



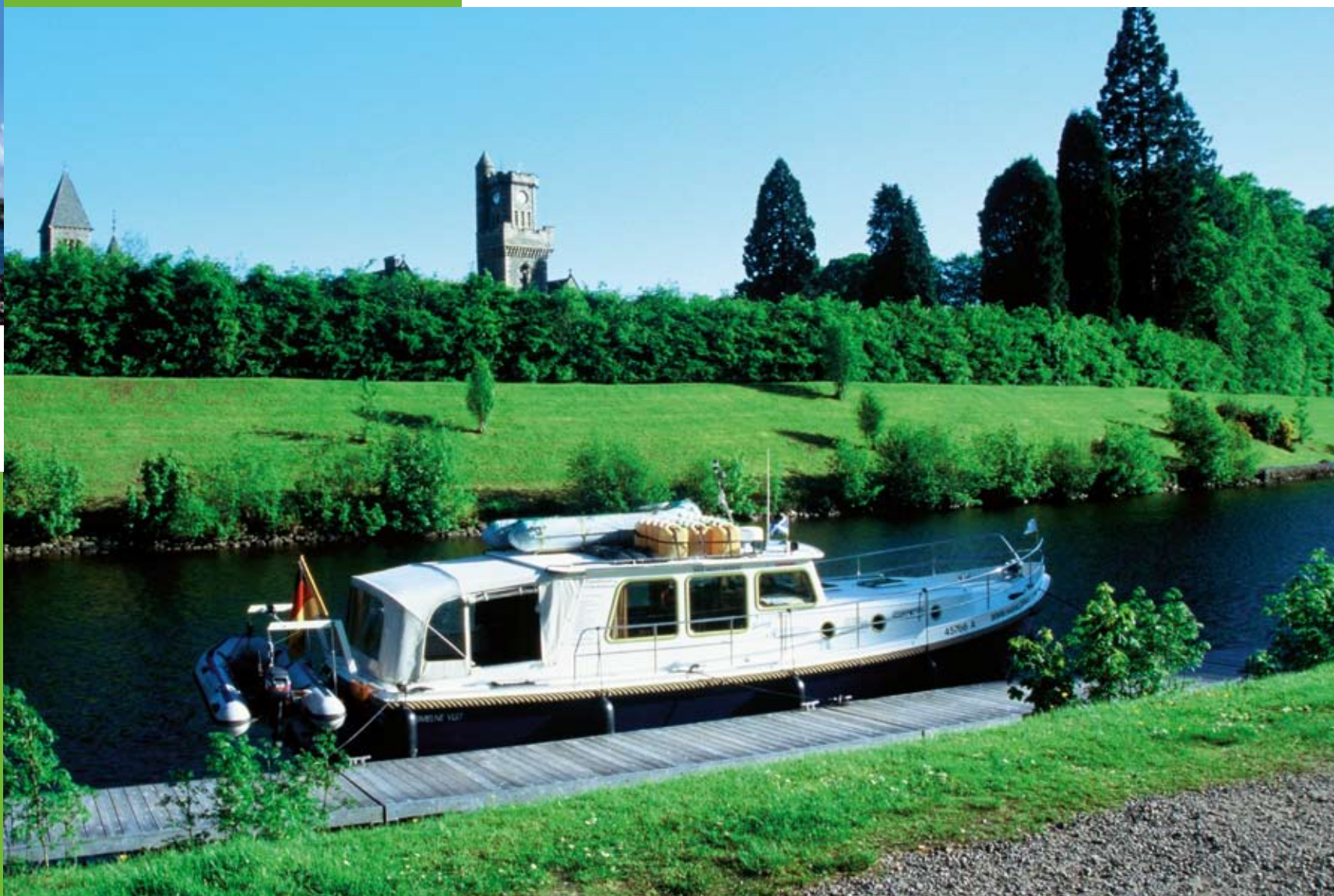
De dunne lijn tussen hoogte- en dieptepunten. Telkens weer hameren de golfkammen van achteren schuin op het schip in. Telkens weer helt Gypsy Life machtig over. Meer dan 35° geeft de hoekmeter aan. Mijn spieren hebben zich op het ritme van de bewegingen van het schip ingesteld: aanspannen, ontspannen, aanspannen, ontspannen - een proces dat veel van je vergt. Mijn vrouw Silvia heeft op dit moment geen wachtdienst en ligt tussen dekens en kussens loodrecht tegen de vaarrichting in voor de stuurmansstoel aan mijn voeten. Dit is de beste plek om te ontspannen, wat we allebei nodig hebben bij deze eerste etappe van 374 zeemijlen van Harlingen in Nederland naar Peterhead in Schotland. Waren de lange maanden van voorbereiding dan nog niet zwaar genoeg? De uitrusting voltooiën, een proviandlijst opstellen, alsnog isolatiemateriaal aanbrengen achter de houten kajuit, meer dan tachtig liter verse olie inslaan voor de motoren, bescherming tegen het ijs aanbrengen bij de boeg van het schip en nog veel meer. Moet de zee nou ook nog zo hard voor ons zijn? Velen van u vragen zich nu ongetwijfeld af: waarom doe je dit? Daarbij zitten we nu in een lastig parket. Een lastig parket? We moeten onze reis

volbrengen met meer dan 85 procent minder budget dan gepland. Als dit soort projecten in de vrije economie zouden worden georganiseerd, zou de chaos niet te overzien zijn. Zeker als al bij 10 tot 20 procent winstderving paniek heerst en dit met ontslagen wordt opgelost, in plaats van een op de markt afgestemd concept te ontwikkelen. Maar goed, lastig parket of niet, ik wil, als mijn improvisatietalent me niet in de steek laat, de lezers mooie beelden en praktijkgerichte verslagen voor grofweg de komende twee jaar leveren, om even aan de drukte van alledag te kunnen ontsnappen. Mijn vrouw Silvia, onze hond Rats en ik wensen u spannende momenten toe bij onze reis, 'Avontuur Canada'.

Pro en contra

70 tot 80 procent pakijns aan de oostkust van Groenland, volgens de telefonische informatie van de ijswaarschuwingsdienst ter plekke. Pas begin augustus kun je daar weer komen, luidt het verder. Reden genoeg om de geplande route langs de oostkust van Schotland door het Caledonisch Kanaal te wijzigen naar de westkust. Wanneer we daar aankomen, ontvangt de manager van de Seaport Marina in de buurt van Inverness, mister Russell Thomson, ons.

4.



Telkens weer hameren de golfkammen van achteren schuin op het schip in

Onder het genot van een kopje thee op ons schip vertelt hij hoe het heden en de toekomst er voor het Kanaal uitzien. Dat de service voor passerende schepen uitstekend is, zou algemeen bekend moeten zijn. Nu wordt ook het aanbod voor wandelaars, fietsers en kano's uitgebreid. Er wordt gedacht aan droogtoiletten, vaste kampeerplekken met vuurplaatsen en in de natuur geïntegreerde prullenbakken. Mijn enthousiasme kent geen grenzen; eindelijk mensen die de natuur gebruiken en niet misbruiken. Mijn optimisme wordt nog groter als ik forellen zie en in de kleine stroompjes zelfs beekprikken ('lampetra planeri Bloch'). Deze aalachtige vissen zijn

bijna helemaal uitgestorven en vallen onder de natuurbescherming. Hun aanwezigheid wijst op uitstekende waterkwaliteit. Na ongeveer tien dagen verlaten we dit paradijs en stellen ons opnieuw bloot aan de beproevingen van de zee. Een zeeforel van 68 centimeter en 4,1 kilo, die het kunsttaas van mijn hengel niet kon weerstaan, vult ons eiwitgehalte voor de komende tijd aan. Breedtegraad na breedtegraad schuift de machtige, brede boeg van ons schip verder naar het noorden. 's Avonds bij het voor anker gaan vind ik op het water echter weer veel afval. Waar het vandaan komt laat zich raden; rubberlaarzen, werkhandschoenen, oliekannen, touwen,

5.



6.

stukken visnet, jerrycans, kortom: alles wat gebruikt wordt in de beroepsscheepvaart. Het toppunt zijn twee jerrycans die gevuld zijn met afgewerkte olie. Aangezien deze jerrycans nog in goede staat verkeren, is de ongeveer vijftig liter olie niet in het water gekomen. Door deze vondst bekoelt mijn enthousiasme behoorlijk. Je leert tenslotte op school al dat één druppel olie duizend liter water verpest.

De eerste twijfels

We liggen in een baai die bij de Orkney-eilanden hoort. De frisse zuidoostelijke wind van ongeveer 6 Beaufort trekt de ankerketting af en toe strak. Een rood schip dat aan de horizon nadert wekt mijn nieuwsgierigheid. De vorm van de romp verradt een sleepboot waarvan het achterdek later uitgebouwd is. Ik vind vooral de masten curieus. Er zijn niet, zoals ik gewend ben, één of twee masten in het midden van het schip geplaatst, maar er zijn zowel op de boeg als op de voorsteven twee ijzeren pijpleidingen aangebracht, die



1. Grillige baai in Shetland
2. Zeeforel
3. Rondrijvende visnetten veroorzaken ellende
4. Zonsondergang in Orkney
5. Invaart naar grotten van Orkney



Eén druppel olie verpest duizend liter water

loodrecht tegen de vaarrichting van het schip in met elkaar verbonden zijn. Dus voor leken: twee omgedraaide U-vormen die met allerlei kabels zijn vastgezet. Verder valt mij op dat in de voorste U-vorm een uitkijkpost voor de ijswacht gemonteerd is, die ik natuurlijk van mijn reizen naar Spitsbergen ken. Doordat er geen nationale

vlag gehesen is, blijft de herkomst van het schip mij onbekend. Mijn nieuwsgierigheid neemt snel toe, dus ik ga enige tijd later met mijn kleine bootje langszij dit 'monster' liggen. Een jonge vrouw ontvangt mij vriendelijk en nodigt me aan boord uit voor een kop hete chocolademelk. De twaalfkoppige bemanning van vooral middelbare leeftijd en één kind wekken bij mij de indruk dat het om pleziervaart gaat. "We zijn nu twee maanden onderweg, we komen van Corsica en willen naar Japan", zeggen ze. Mijn adem stekt. In mijn hoofd draait de aardbol wild rond om deze twee plaatsen met elkaar te kunnen verbinden. Van Corsica naar Japan en dan hier in het noorden rondvaren? De noordoostpassage is het toverwoord; in 2008 was die volkomen ijsvrij. Mijn blik waart rond in het schip: ijzeren deuren die niet van binnen geïsoleerd zijn, dakluiken die sterk aangetast zijn door roest, met houten lijsten vastgezet enkel glas in de houten uitbouw,

keukenmateriaal op willekeurige plaatsen. En dit alles bij verwachte temperaturen van rond de -60° in Siberië, ijs zo ver het oog reikt en minimaal scheepsverkeer. Natuurlijk speelt het geluk ook een rol. Door een schel alarm word ik uit mijn gedachten opgeschrikt. De bilgepomp moet onmiddellijk worden aangezet – lekkage bij de schroefas. Ik bedank de bemanning en wens hen een behouden vaart. Als ik op de Gypsy Life terug ben, moet ik weer aan de staat van dat schip denken. Op onze Smelne vlet is elk onderdeel waterdicht verpakt in een Ortlieb-zak en met riemen gezekerd. Extra sterk dubbel glas, ijspropellers, twintig centimeter isolatiemateriaal op de scheepsromp. Eén druppel water in het binnenste van het schip en mijn alarmbellen gaan allemaal af. Mijn smaakpapillen zet ik dan ook in werking om te controleren of het water zoet of zout is. Is dit niet te veel van het goede? Misschien neem ik het allemaal een beetje te serieus.

De reis naar Canada zal mijn tochten naar Spitsbergen echter als een sprookje doen verbleken. Maar toch, is dit de moeite waard? Een bemanningslid merkte nog kort voor het afscheid op dat hun schip in de komende twee maanden nog een aantal aanpassingswerkzaamheden nodig heeft.

Observaties en ervaringen

Het is mij opgevallen dat ik, op een paar uitzonderingen na, nauwelijks walvissen of dolfinen heb gezien. Ook de visvangst is schamel, zowel bij mij als bij de vissers die ik gesproken heb. Juist dit jaar is het duidelijk merkbaar. Waarom? Niemand die het weet. Vooral de kilometers lange prikkeldraadhekken die het landschap opdelen storen mij als absoluut vrije geest. Dat die hekken soms nodig zijn bij intensieve veehouderij, is mij als bos- en landarbeider duidelijk. Maar ik kan er met mijn hoofd niet bij dat ik zomaar totaal verroest prikkeldraad vind en halfhoge

hekken die hoogstens nog als vallen bruikbaar zijn. Hetzelfde geldt voor de oude, nutteloos rondrijvende stukken visnet, die duidelijk alleen ellende veroorzaken. Een van mijn typerende eigenschappen is dat ik alle middelen efficiënt probeer te gebruiken; zo ook de scheepvaarteconomie. Ik heb mijn vermogen om de stroming van het water in te schatten aangescherpt. Dat wil zeggen: ik probeer de zee- en getijdestromingen te gebruiken om zonder zelf energie te verbruiken vooruit te komen. Dit is, gezien mijn financiële situatie, beslist van belang. Ik moet dus deze stromingen met behulp van zeekaarten zo goed mogelijk proberen te interpreteren. Er is niets ergers dan door slordigheid of

door een rekenfout twee of drie kilometer tegen de stroom in te moeten varen. Op deze manier kom ik op een dagresultaat van ongeveer 140 zeemijl. Geen slechte prestatie voor een waterverplaatsende romp die midden in zijn zesde seizoen 25.000 zeemijl in 4.780 arbeidsuren achter de rug heeft - dus gemiddeld 5,23 zeemijl per uur. Mijn Yanmar dieselmotor verbruikt ongeveer vier liter per uur. Als we de vaartijd bekorten door met de stroming mee te drijven, besparen we per kwartier één liter diesel. De stelregel luidt: de richting van waterstromingen is tegenovergesteld aan de windrichting. Ahoy, Paul.

[i] www.haraldpaul.com Y

Ik kan er met mijn hoofd niet bij