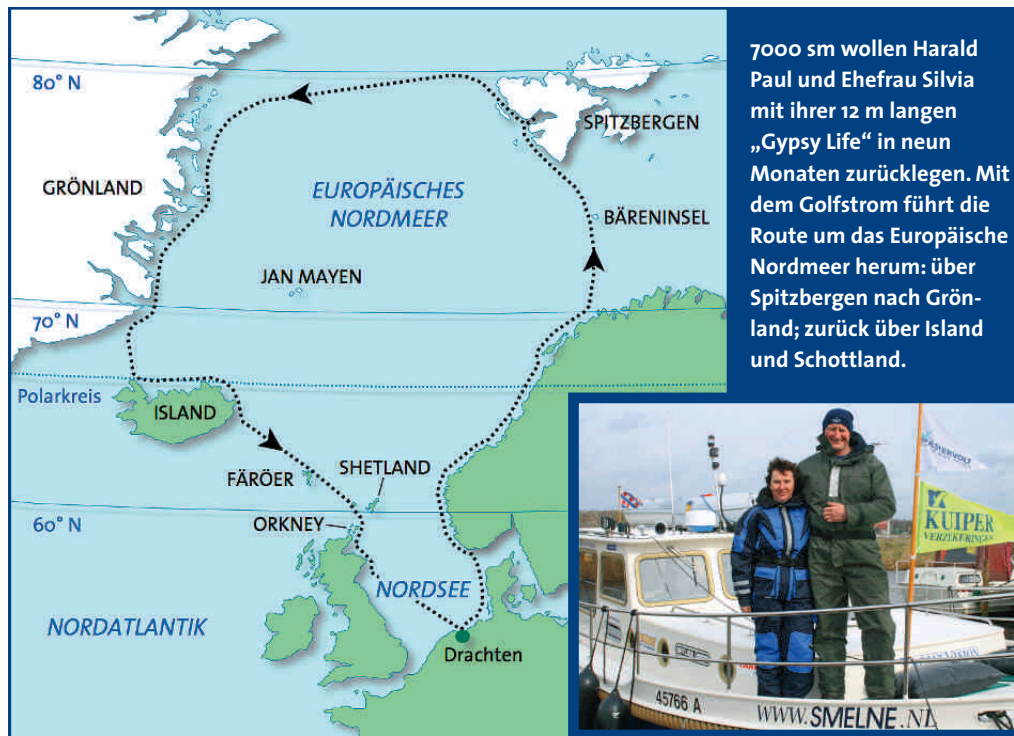


Einmal Grönland und zurück

„Expedition Eis“: Extremskipper Harald Paul nimmt Kurs auf den hohen Norden.



7000 sm wollen Harald Paul und Ehefrau Silvia mit ihrer 12 m langen „Gypsy Life“ in neun Monaten zurücklegen. Mit dem Golfstrom führt die Route um das Europäische Nordmeer herum: über Spitzbergen nach Grönland; zurück über Island und Schottland.

Bekannt wurde Harald Paul, als er 2002 mit seiner Frau Silvia auf eigenem Kiel nach Spitzbergen fuhr – in einer 7,10 m langen Nidelv 24 (siehe BOOTE 6/2004). Der riskante Extremtörn sorgte für viel Aufsehen und hitzige Kontroversen in der Bootszene.

Der damals 41-Jährige ließ sich nicht beirren und machte das Hobby zum Beruf. Mit einem neuen Boot, einer Smelne 1100, folgten Charterreisen, zuletzt rund um Großbritannien.

In diesem Sommer kehrt das Paar in den Norden zurück: Ende März brachen sie im holländischen Drachten mit Kurs auf das Europäische Nordmeer auf, zur „Expedition Eis 2008“. Das Ziel: Grönland. BOOTE sprach kurz vor Beginn des 7000-sm-Abenteuers mit dem Skipper.

BOOTE: Harald Paul, vielen Sportbootfahrern ist es schon auf der Nordsee zu ungemütlich, selbst im Sommer. Andere fahren gleich an die Adria. Was zieht sie nach Grönland?

Harald Paul: Die Frage, die ich mir stelle, lautet: Warum schmilzt das Eis dort oben wirklich? Ist die globale Erwärmung schuld, wie immer häufiger behauptet wird, oder handelt es sich am Ende doch um einen natürlichen Zyklus?

Ich selbst bin kein Wissenschaftler, nur ein Mann der Praxis. Aber die Forschungs- und Wetterstationen vor Ort, zum Beispiel auf der Bäreninsel und auf Hopen, können mit Sicherheit sagen, was Sache ist.

BOOTE: Wie sieht es mit der Navigation aus? Immer an der Packeisgrenze entlang?

Harald Paul: Leider gibt es von der grönländischen Küste nur Karten bis 77° Nord, und selbst das sind eher Überseger. Den Rest muss man mit Gefühl machen. Dabei ist die Wassertiefe eigentlich kein Problem, eher das Eis. Wir haben ja schließlich keinen Eisbrecher ...

BOOTE: ... sondern eine Vlet, einen niederländischen Stahlverdränger, den man eher auf ruhigen Flüssen und Kanälen erwarten würde. Wie steht es da mit der Hochseetauglichkeit?

Harald Paul: Auch wenn es überraschend klingt – dieser Bootstyp wurde ursprünglich als robustes Arbeitsschiff entwickelt. Abgesehen davon ist diese Smelne eine Spezialanfertigung der Werft: Statt 1,10 m haben wir 1,80 m Tiefgang. Unten am Kiel haben wir eine

Schlingerplatte aus 22 mm dickem Stahl und darunter noch einen Puffer aus Holz. Ruder und Propeller sind ebenfalls verkleidet und die Scheiben verstärkt. Und mit den 2300 l Diesel in unseren Tanks kämen wir einmal über den Großen Teich, den Atlantik. Der Proviant reicht sogar für ein Jahr ...

BOOTE: Aber auch an Bord können Unfälle passieren, und dann in dieser Einsamkeit?

Harald Paul: Wir sind gut ausgestattet: Von der Infusion bis zum Zahnarztbesteck ist alles vorhanden. Bei ernstesten Fällen bleibt das Medico-Gespräch über Satellitentelefon. Dann bekommt man vom Arzt genau gesagt, was zu tun ist, bis Hilfe naht. Und für den Fall der Fälle haben wir ein EPIRB – und eine stark isolierte Rettungsinsel für kalte Gewässer.

BOOTE: Wo lauert Ihrer Ansicht nach die größte Gefahr?

Harald Paul: *Lacht.* In der Schleuse, die hier hinausführt. Wo viele Menschen zugange

Der Proviant an Bord reicht für ein ganzes Jahr

sind und es wenig Platz zum Ausweichen gibt, ist es riskanter als draußen. Je mehr freies Wasser man um sich herum hat, desto sicherer wird die Sache.

BOOTE: Harald Paul, vielen Dank für das Gespräch und viel Erfolg für die „Expedition Eis“.

INTERVIEW UND FOTO: CHRISTIAN TIEDT