

Expeditie IJs deel 3 2008

Tekst en foto's: Harald Paul
Vertaling: Hellen Borgmann en Marijn Schaaf

Harald Paul is samen met zijn vrouw Silvia begonnen aan de derde etappe van Expeditie IJs 2008. De tocht, die het echtpaar met hond Rat's aan boord van hun Smelne Vlet onderneemt, brengt hen via Denemarken en de Noorse kust via Spitsbergen naar het pakijs van Groenland. Deze maand de derde etappe langs de kust van Noorwegen. Over milieuvervuiling, pompen en de kwaliteit van dieselolie.



Waarom doe je jezelf zoiets aan?

'WAAROM?'

Dit woord komt dagelijks terug in de vragen van anderen. Waarom doe je jezelf zoiets aan? Huis en haard inruilen voor een klein schip en dan ook nog daarmee naar Spitsbergen of zelfs naar Groenland varen! Het zou toch verstandiger zijn om een vaste baan te hebben en het leven van alledag te leven. Na een minuutje bedenktijd stel ik de wedervraag: heeft u even? Dat is namelijk nodig als ik antwoord geef. Meestal is



de nieuwsgierigheid groter dan de tijdsdruk en luistert men aandachtig. Huis en haard heb ik na mijn laatste lange tocht van Hamburg naar Spitsbergen verruild voor een motorboot van vierentwintig voet. Ook mijn bedrijf, dat ik twintig jaar heb geleid, heb ik achtergelaten. Bomen omhakken en planten, heggen en gras snoeien, vijvers en beken aanleggen et cetera, dat waren allemaal werkzaamheden voor mijn bos- en landbouwbedrijf. Maar nu ben ik overstapt op de zeevaart - niet uitgestapt maar overstapt dus. In de ogen van mijn gesprekspartners lees ik vervolgens de vraag: wat voor werk doet u dan met zo'n schip? Transporteert u goederen of passagiers? Ja, ongeveer, luidt mijn antwoord. Ik heb papier, potlood en fotoapparatuur als vracht en af en toe vaart een gast mee. De meesten vallen mij dan in de rede met: kun je daarvan leven? Met enige bescheidenheid gaat dat, is mijn weerwoord. Vroeger, toen ik met mijn kleine spitsgatter onderweg was, had ik zelf ook veel vragen. Kun je naar Spitsbergen met zo'n boot? Altijd op het water wonen, ook in de winter, met sneeuw en ijs? Vandaag de dag, ongeveer vier jaar later, zou ik er het volgende over zeggen: deze levensweg vereist bescheidenheid, discipline en gevoel.

KARAKTER

Ik heb bijna dertig jaar in de natuur gewerkt; inmiddels leef ik al weer vijf jaar midden in de natuur. Altijd buiten, in weer en wind, alle vier de jaargetijden op je huid voelen, de kracht van het water respecteren maar ook van haar schoonheid genieten. Voor dit soort dingen moet je het karakter hebben, de rest moet je bijleren.

Ik zal het maar zo zeggen: ik ben een moderne pelsjager. Nee, nee, ik vang geen dieren voor hun pels. Dat was vroeger ook niet de hoofdzaak voor de pelsjager. Ik zag zo'n man eerder als ordebewaarder van het wild en een beschouwer van de natuur. Hij leefde ook het hele jaar buiten om de natuur te leren lezen. Nu zult u zo langzamerhand bergijpen waarom ik een dergelijk leven leid. Bij mij is het zetten van vallen echter geen onderdeel van het orde bewaren, maar schrijven en fotograferen wel. Mijn roeping is om ieder van u met behulp van mijn verslagen en foto's weer nader tot Moeder Natuur te brengen. Ik wil niemand veranderen of vermanen, ik wil slechts de bezinning voor voorzichtiger gedrag in de natuur terugwinnen. Velen zullen denken dat dit niet gaat lukken. Maar wie niet waagt, die niet wint. Er bestaan veel theorieën, berekeningen en voorspellingen, maar deze op waarschijnlijkheid gebaseerde uitspraken zijn voor mij als man van de praktijk onbruikbaar. Ik vertrouw liever op mijn gevoel; dit is de weg die ik insla. Het doet mij een groot plezier dat bedrijven deze ideeën niet buiten de deur houden. Zij hebben er ook veel belang bij om actieve, praktijkgerichte, algemeen begrijpelijke verslaggeving uit de natuur te

verkrigen. Want iedereen zou moeten weten dat we alleen kunnen leven als we oogsten en niet vernietigen. Nu nog de laatste vraag: hoezo met een schip? Het schip is het meest besparende en economische voertuig voor al mijn doeleinden. Naar mijn mening is de natuur het duidelijkst terug te vinden tussen de oerkrachten water en land. Verbaasd nemen de mensen afscheid van mij. Ze wensen me veel geluk en heel, heel veel succes en hopen op een spoedig weerzien.

ROMMEL

Wat staat op bijna elke zeekaart? Keep your waterways clean! Aan het begin van mijn reis langs de Noorse kust is het me helemaal niet zo opgevallen. De reden hiervoor is mijn routekeuze: direct langs de kustlijn. Bovendien weigerde ik deze situatie onder ogen te zien. Maar ik heb al te vaak bij mijn oude werk bosstroken, randen van wegen, rivieren en



Ik wil de bezinning voor voorzichtiger gedrag in de natuur terugwinnen





parkeerplaatsen van afval moeten ontdoen. En toch, is het nou wel slim om je kop in het zand te steken? Ik wil niemand veroordelen en niemand iets verwijten, maar ik heb al langer de aandrang om hierover te schrijven. Nu concreet: kannen, resten van netten en flessen, zelfs kleine motorbootjes heb ik gevonden. Ik heb het vervolgens hierover gehad met enkele Noren en ik heb het probleem aangekaart. Ze zijn zich er allemaal van bewust en antwoorden mij dat de golfstroom het afval op de kusten van de Britse eilanden zal laten aanspoelen. Mij is dit antwoord voorlopig genoeg. Ik heb zelfs nog bij een douanecontrole op deze vervelende omstandigheden gewezen. Daarop heeft de kapitein mij meteen de mogelijkheden van zijn schip op het gebied van milieubescherming opgesomd. Ten eerste is hij in staat om ongeveer twee à drie kubieke meter water-oliemengsel op te nemen en om bij grotere olierampen een afscherming aan te

leggen. Verder worden de visvangst en de bebouwing langs de kust met behulp van steekproeven gecontroleerd. Ik word steeds enthousiaster. Verdorie, hier wordt tenminste iets gedaan! Mijn laatste vraag is hoe het zit met de rommel op het strand. De douanier kijkt me enigszins radeloos aan en zegt: 'Iedereen is daar zelf voor verantwoordelijk, of hij nou bezoeker of ingezetene is.' Ik ben het met hem eens en voeg er nog aan toe dat er dertig eurocent statiegeld op plasticflessen zit - het maakt niet uit wat voor soort of waar ze gekocht zijn, je kunt ze overal inleveren. Als het statiegeld op blikken, oliekannen en dergelijke verhoogd wordt, denk ik dat je dit probleem helemaal onder controle zou kunnen krijgen. Tot nu toe is de schade beperkt gebleven tot enkele kusten en kleine eilanden. In het binnenland komt dit probleem niet voor, zo vertelden mij enkele vakantiegangers die ik in havens tegenkwam. Ik zie alles wel goedkomen,

Wie niet waagt, die niet wint





als iedereen zijn steentje bijdraagt. Daarom moeten de aanwijzingen op zeekaarten opgevolgd worden!

VOORTIJDIG EINDE

Bij de oversteek van de zeestroom Folla stopt opeens de motor. Voor mij een onvoorstelbare situatie. Hij heeft toch al 3820 uur gedraaid en bovendien alle kinderziekten doorstaan. Silvia kijkt me verbaasd aan. Ik ken dit vragen en deze angstige blik. Een blik op de dieptemeter kalmeert me ietwat - 150 meter onder de kiel. Maar opgepast, overall loeren gevaarlijke klippen. We kunnen het ons niet veroorloven om al te ver af te drijven. Nu richt ik mijn aandacht op de kaart en mijn GPS om onze huidige positie exact te kunnen bepalen. Gelukkig helpt het weer ons een handje. Zonneschijn, nauwelijks

wind en bovendien weinig stroming. De brandstofmeter geeft halfvol aan. Silvia moet extra opletten voor eventueel naderend scheepsverkeer. Ik duik de machinekamer in. Een blik op het laagste punt van de bilge: niets. Controle van de kijkglazen van de dieselfilter: niets te vinden. Misschien zit er een slangverbinding los, waardoor er lucht in het systeem is gekomen. Nee, Paul, dat is het ook niet. Met gebogen hoofd kijk ik uit het luik. Silvia beveelt me om nog een keer onder te duiken. Helaas zonder succes. Zestig meter onder de kiel. We kunnen wel voor anker gaan! Toch probeer ik de motor opnieuw te starten. Ik draai de sleutel kloksgewijs en meteen komt de machine met veel kabaal tot leven. Nee, geen rustig gesnor maar gebrul. Ik besluit om meteen weer langzaam te gaan varen en stuur aan op een beschutte ankerplaats tussen de rotsen. De controle van de uitlaatgassen tijdens het varen maakt me ook niet wijzer. Het probleem lijkt onvindbaar. Dit werkt mij nou juist op de zenuwen, niet te weten waar het probleem in schuilt en er dus niks aan kunnen doen. Zodra we voor anker zijn gegaan, haal ik de overall uit de kast. Ik schroef alle leidingen en filters open om ervoor te zorgen dat de diesel voldoende door kan stromen. 's Nachts, wat hier in het noorden bijna hetzelfde als dag is, werken we door. Nadat alles schoongemaakt is, wordt het pijnlijk nauwkeurig weer in elkaar gezet, met nieuwe filters erbij. De motor start en loopt gelukkig prima. Hij reageert goed op

het gas en haalt ook zijn maximale toerental. Nu eerst maar eens alles opruimen en dan een beetje uitrusten. Maar helemaal rustig ben ik niet, want ik heb de oorzaak nog niet gevonden. Na korte tijd brengt de onzekerheid mij ertoe om een testvaart te maken. De motor draait bij normale belasting slechts 1800 toeren per minuut, maar zou 3000 moeten kunnen halen. Gereedschap en overall zijn dus weer nodig. Ik onderzoek de turbo, de brandstofinjectiepomp en de toevoer daarvan. Geen succes. Ik raak zo langzamerhand door mijn ideeën heen. Door de oververmoeiheid van de afgelopen werkdagen en -nachten raak ik steeds meer doordrongen van het idee dat mijn expeditie wel eens voorbij zou kunnen zijn. Nu al opgeven, na ongeveer 1600 zeemijlen? Het is onvoorstelbaar.

CARAMEL

Silvia zegt: 'Jongen, je moet er nu toch mee ophouden. Hup, de kajuit in, slapen!' Een goed en verstandig voorstel. Na de aanbevolen bedrust heb ik een nieuw idee: via de telefoon hulp van buitenaf invoeren. De vestiging van Yanmar Europa in Nederland en Yanmar Duitsland worden te hulp geroepen. Zelf heb ik als volgt de mogelijke oorzaken beperkt: in de kunststofkannen die bij mij boven op het dak staan zit een bruine, kleverige massa aan de bodem vastgeplakt. Na verschillende tests heb ik uitgevonden dat je deze caramel-achtige substantie kunt oplossen met aceton. Naar alle



waarschijnlijkheid heb ik bij het leegzuigen van de kannen dit spul in de tank gekregen, ondanks de filters, en is het vervolgens op onverklaarbare wijze door het filtermechanisme van de motor gekropen. En juist deze kleverige substantie blokkeert de tweede gastrap van mijn verdeelbrandstofinjectiepomp. Dat had het einde kunnen betekenen. Yanmar Duitsland heeft me doorverwezen naar een brandstofpomp-specialist. Met zijn hulp via mijn Holland Nautic satelliettelefoon heb ik de pomp kunnen openen, zodat ik hem enigszins kon reinigen met aceton. Tegelijkertijd werd er vanuit Nederland een vervangende pomp besteld. Maar aangezien dit onderdeel ongelooflijk stevig is en eigenlijk nooit kapot gaat, zijn er maar

Het ijs smelt
en ik zal er niet
op tijd bij zijn

twee van te krijgen in de hele wereld. De ene is in de VS en de andere in Japan. Mijn wereld stort in. Een reserveonderdeel aan de andere kant van de wereld, hoeveel weken zal het transport wel niet duren! Het ijs smelt en ik zal er niet op tijd bij zijn. Bij de directie van Yanmar wordt meteen een extra commissie van vier personen opgericht, want deze uitdaging willen ze aangaan. Er worden direct drie oplossingen aangedragen: een nieuwe pomp, een tweedehands pomp of de mijne ter plekke repareren. De uitkomst: een nieuwe pomp. Precies zeven dagen later bereikt de pomp vanuit Japan mijn schip in Noorwegen. In de tussentijd heb ik monsters van mijn diesel en van de caramelsubstantie in een laboratorium laten onderzoeken. Het rapport geeft aan dat er dieselbacteriën in de kannen zitten. Het watergehalte van de diesel is bepaald op 0 tot 0,19 procent. Als het watergehalte hoger zou zijn, zou de bacterie zich per uur explosief kunnen vermenigvuldigen. De diesel, die vandaag de dag niet meer giftig is, bederft en verstopt alle filters.

DIESELKWALITEIT

Je kunt beter zeiler zijn, dan heb je zulke problemen niet. Alhoewel. Tegenwoordig heeft bijna elke zeilboot een motor om bij windstilte of in de haven mobiel te kunnen zijn. In mijn dagen van gedwongen oponthoud ben ik getuige geweest van meerdere problemen. Ik heb een Zweedse zeiler die langs de Gypsy Life kwam kunnen helpen. Hij had ook een Yanmar dieselmotor die het niet deed. Steeds meer mensen verzamelen zich op de steiger en er wordt stilletjes nogal wat over de dieselkwaliteit gediscussieerd. Bij Volvo Penta is er ook net een serie motoren die problemen geeft. Er zit te weinig smeermiddel in de diesel, zodat de sproeiers en de hogedrukinjectiepompen beschadigd raken. Je moet tweetakt motorolie aan de diesel toevoegen. Het is in de laatste drie jaar steeds vaker voorgekomen dat er bacteriën in de diesel zaten. De prijs is explosief gestegen, de kwaliteit gedaald. Geen goed vooruitzicht voor de toekomst. Wat mij betreft: ik vaar nu met minder vermogen door, want ik heb de pomp nog niet vervangen. Ik mis nog



Precies zeven dagen later bereikt de pomp vanuit Japan mijn schip in Noorwegen

een meetapparaat om alles exact te kunnen installeren, zodat het dieselverbruik niet verandert. Dit is voor mijn lange zee-reizen uitermate belangrijk. De onderdelen zijn besteld en worden mij opgestuurd. Een praktische tip: meng voortaan een beetje tweetakt olie door de diesel. Viertakt olie gaat ook, maar die moet wel beetje bij beetje met de diesel vermengd worden. Bacteriën en schimmels hebben, ongeacht de soort, water nodig om te kunnen blijven leven. En dat heb ik nou net niet in de diesel zitten. Ik haal de brandstof namelijk uit twee verschillende gaten: zoals gebruikelijk uit een gat aan de bovenkant van de tank, door een pijp die vlak boven de bodem van de tank uitkomt, en uit de afvoerbuis aan de onderkant van de tank. Deze constructie voorkomt dat er water in de tank komt en daardoor ook dat er bacteriën komen. Een doorloopfilter als tussenstuk maakt een snelle dagelijkse proefneming mogelijk en zonodig reiniging.

Tot slot van dit onvoorspelbare avontuur wil ik ook in naam van mijn vrouw Silvia mijn dank uitspreken voor de uitzonderlijk goede samenwerking met Yanmar. Zonder hen was het definitieve einde van de expeditie onafwendbaar geweest.

BEDANKT!

