

Das Ausmass des Eisrückgangs



Im Visier



Björnöya, das „Winterlager“

Seit fast einer Woche halten uns hier eine tobende See, ein sinkendes Thermometer, leichter Schneefall und Nebel fest im Griff. In unserer Ankerbucht bei der Mündung eines Süßwasserflusses sind wir bestens vor Wind geschützt und finden genug Treibholz. Das wären gute Voraussetzungen für eine Überwinterung. Sogar eine Überlebenshütte gibt es in der Nähe. Nur würde der Dieselvorrat von 1580 Litern niemals ausreichen. Allein für Heizung und Stromerzeugung brauchen wir schon 20 Liter pro Tag. Und für die Überfahrt nach Nordnorwegen müssen wir 300 Liter vorsehen. Kein Wunder, ist Silvias Stimmung höchst gereizt bei der Aussicht, hier in dieser Einöde in Kälte und Nebel einige Monate festzusitzen. Leider bleibt die Wettersituation unverändert. Hohe Schwallwellen reißen an den Ankerketten und auch an meinen Nerven. Müde und unruhig entscheide ich mich endlich trotz der schlechten Wetterlage zum Aufbruch, um der Verzweiflung zu entrinnen. Zwei Etmale mit 253 sm harter Arbeit stehen in Aussicht.

Der grösste Schicksalsschlag

Die zu erwartenden Schiffsbewegungen wecken selbst bei mir nach der zermürbenden Zeit Unlust. Ich beobachte die See und sobald der Wind eine Spur nachlässt, breche ich auf, um heil aus den Felsen rausfahren zu können. Bei dichtem Nebel verabschiedet sich uns von der Bäreninsel, während die Strömungswellen mit lautem Knall auf den Schiffsrumpf einprügeln. So was habe ich trotz vieler zurückgelegter Seemeilen noch nie vorher erlebt und bin besonders froh um die dicken Scheiben und die Stahlkonstruktion von Smelne.

Die Überfahrt gestaltet sich dann doch einfacher als angenommen, mit Nebelbänken zwar, aber nur noch leichten S- und SW-Winden und Wellen von der Seite. Ab und zu bleibt unser Yanmar stehen, weil die kleinen „Schauglasfilter“ durch die enormen Rollbewegungen mit Dreck verstopft sind. Das Rei-

nigen durch die Bodenluke muss ich ohne Werkzeuge mit einigen Handgriffen bewerkstelligen, leider alle 30 – 40 Minuten. Mit auffrischendem Wind um 5 Bft. und seitlichen Wellen von über 1.80m, die hart auf das Schiff einschlagen, verabschiedet sich die Barentsee.

Für mich der grösste Schicksalsschlag

Wie aus meinen früheren Berichten ersichtlich, lese ich gerne aus der Natur, wo ich mich oft aufhalte und durch mein Gefühl sowie meine Beobachtungsgabe leiten lasse. Meine Frau, mein Hund und ich meisterten die Herausforderungen des Wetters so gut. Vieles schon hat mir Rat's, mein Hund, beigebracht, dessen Verhalten ich unablässig studierte und dadurch fern der Zivilisation manches von ihm lernte. Seine Sinnesorgane sind ja weit weniger abgestumpft als bei uns Menschen.

Auch für die Eisbärenfrüherkennung zeigt mir Rat's, was los ist. Obwohl er ein grosses Tier ist, nutzt der Eisbär nämlich alle Landvertiefungen und Hügel aus, um nicht gesehen zu werden. Da bin ich also abhängig von meinem Hund. Als Border Terrier eignet er sich durch seine Anhänglichkeit, Unempfindlichkeit und seinen Scharfsinn sehr gut als Führer.

Gemäss Gesetz muss ich die mitgeführte Waffe auch handhaben können und somit Schiessübungen durchführen. Dabei begleitet mich mein Hund, steht gewöhnlich hinter oder neben mir, erkennt also die Gefahr und zügelt gehorsam seine Jagdleidenschaft. Doch eines Tages verläuft alles anders. Rat's reagiert nicht auf die Schüsse und läuft unbekümmert vor mich. Bei meinen Zurufen bleibt er regungslos stehen. Selbst das Imitieren einer Katze beeindruckt ihn nicht. Erst als ich nahe zu



Das Resultat einer Expedition

ihm hintrete, erkennt er mich und ich realisiere, dass er das Gehör verloren hat. Dabei hatte er mich schon so oft freudig zu meinen Schiessübungen begleitet. Ratlos überlege ich, was passiert sein könnte und finde schliesslich heraus, dass der Rückschall das Trommelfell des Hundes verletzt haben könnte. Laut Tierarztfernanzeige kann man da nichts machen, ausser durch leise Geräusche zur Selbstheilung beizutragen. Und tatsächlich, am vierten Tag hört Rat's schon wieder das Schokoladenpapier rascheln und ist auf dem Weg der Besserung.

Das Resultat

Ein zwingendes Muss ist für mich ein Ergebnis am Ende einer solchen Expedition. Meine praxisbezogene Beurteilung und die gemessenen Daten unterscheiden sich natürlich. Bezüglich der Erderwärmung verstärkte sich bei mir der Eindruck, dass sie nicht nur durch

die Abgase der Verbrennungsmotoren und der Industrie, sondern auch durch den normalen Zyklus der Natur entsteht. Aber das Verhältnis zwischen Profit und Natur ist unausgeglichen, was mich dazu auffordert, möglichst schonend und gefühlvoll mit dieser umzugehen. Jeder, der diese Expedition mitverfolgt hat, wurde hoffentlich dazu angeregt, darüber nachzudenken, wie weit er dabei mithelfen kann. Wir wollen uns doch weiterhin an der Schönheit der Natur erfreuen können! Die gemessenen Daten sehen so aus: In 7 Monaten Expedition wurden etwa 5800 sm in 1100 Betriebsstunden zurückgelegt und ca. 5590 Liter Diesel verbraucht. Dieses ökonomische Resultat von etwa 1 Liter Diesel pro gefahrene Seemeile basiert auf dem Verhältnis von Schiffsrumpf, Motor, Getriebe, Schraube und umsichtigem Fahrverhalten.

Auch bedeutend war bei diesem Unter-

nehmen die geringe Schadensquote: nur ein paar Kratzer am Rumpf und am auf den Kiel geklebten Holzbalken! Selbst die veränderte Dieselqualität zog den Yanmar- und den Mastervoltmotor sowie die Eberspächerheizung nicht in Mitleidenschaft. Alles in allem ein zufriedenstellendes Resultat.

Ein aufrichtiges Lob

Das möchte ich allen aussprechen, die massgeblich zu dieser Expedition beigetragen haben. Wie gesagt, Umweltschutz kann nur funktionieren, wenn alle zusammenarbeiten, jeder einzelne mit der Industrie, denn die zu überwindenden Hindernisse sind oft grösser als angenommen. So freue ich mich ganz ausserordentlich, dass uns dies auf unserer Expedition gelungen ist. Von ganzem Herzen danke ich meiner Frau Silvia, die mir auch in den ausweglosesten Situationen ihr Vertrauen schenkte. Zudem danke ich allen, die



Vom Weltenbummler Harald Paul

uns unterstützt haben: Smelne Yacht's, Kuiper Verzekeringen, Vetus boat equipment, Mastervolt, Ortlieb, Eberspächer, Bes Yachtdesign, Bolero, Holland Nautic, Aquadrive, Aspius, L.s. Harri, Rozendal, Bereit-Videofilm, International von Silvia und Rat's. Weiter danke ich den Redaktionen von Yacht Visionboote und Swiss Motorboot, die meine Berichte und Fotos veröffentlichten.

Zum Abschluss dieser Reise erzähle ich noch gern eine kleine, amüsante Geschichte. Auf all unseren Fahrten konnten wir schon oft unsere Hilfsbereitschaft anbieten. So retteten wir ein-

mal einen Fischer, der schon zwei Tage mit Motorschaden herumtrieb. Oft befreite ich mittels Tauchgängen Schrauben und Ruder von Netzen und Schnüren. Doch dieses Mal wurde unsere Gypsy Life zur Arche Noah. Bei der Überfahrt von Norwegen nach Dänemark, inmitten des Skagerraks, kurz vor Einbruch der Dunkelheit, bemerkte ich einen blinden Passagier an Bord: eine kleine Blaumeise nutzte die kostenlose Überfahrt im Steuerstand. Das freute uns sehr, denn so konnten wir noch nie helfen.

Schliesslich noch geht mein Dank an die treuen Leser, die stets interessiert

die Abenteuer der Gypsy Life verfolgen.

Ihr Weltenbummler Paul

