



Mittagessen gesichert: Harald Paul mit selbst gefangenem Fisch (o.). Frisch gestärkt geht's dann weiter – mit 6 kn gen Spitzbergen.



Beeindruckende Kulisse: Die „Silvia“ kreuzt oberhalb der Lofoten vor einer massiven Felswand. Mit Schnee bedeckte Gipfel sind hier im Spätfrühling völlig normal.

Bären, Wale, Riesenwellen

ABENTEUER per Kajütboot: 4700 Seemeilen durch den rauen Nordatlantik. Ein Törn an die Grenzen von Mensch und Material.

Er wusste es. Dieser Törn würde kein Zuckerschlecken werden. Aber so schlimm? Selbst als er den Kopf aufs Steuerpult legt, ist der Wellenkamm nicht mehr zu sehen. Der Nordwest bläst fast mit Orkanstärke, und in der Barentssee hat sich eine gewaltige Dünung aufgebaut. Wer hier jetzt fährt, ist entweder vom Wetter überrascht worden oder schlicht lebensmüde. Dann passiert es schließlich. Gefähr-

lich nah steuert er das Boot an die Welle. Eine Spur zu nah: Die Nidelv wird zum Spielball der Natur und auf die Seite gedrückt.

Nur vage erinnert sich Harald Paul heute an diesen Moment, der auch sein letzter hätte sein können. „Auf einmal war alles grün. Meine Frau Silvia fiel auf mich, dann purzelten wir in die andere Ecke des Cockpits.“ Erst später wird dem 41-jährigen klar, dass er



Ausflugsdampfer: Per Schlauchboot fährt die Crew an Land. Bordhund „Ratte-Ratt“ muss schließlich Gassi gehen.

der See zumindest ein Unentschieden abgerungen hat. Weil er das meiste Gewicht mittschiffs unter der Wasserlinie platziert hat, richtet sich das 7,10 Meter lange Boot sofort wieder auf. Die Sekunden dazwischen aber sind vielleicht die schlimmsten im Leben des Ehepaars. „Da denkt man schon, dass es gleich vorbei ist.“

Obwohl jetzt nur das Kabellewasser der Elbe unterm Kiel schwappt, durchzuckt den Be-



Ententeich-Wetter: An Norwegens Südkap Lindesnes hat die Crew einen lauschigen Ankerplatz gefunden.



Multi-Talent: Bei Reparaturen dient das Schlauchboot als Puffer, für gefangene Krebse als Sammelbehälter.

sucher ein kleiner Schauer. Gleichzeitig sind seine Gefühle gemischt. Was soll man über jemanden denken, der von Hamburg nach Spitzbergen und wieder zurück fährt? In 168 Tagen 4700 Seemeilen zurücklegt; fast ohne elektronische Hilfsmittel die unruhige, felsige Küste Norwegens passiert, um dann die Barentssee zu queren. Mit einem Ziel, das normale Atlanten nur auf Sonderkarten zeigen, weil es einfach zu weit nördlich liegt. Das quasi ständig vom Eis umschlossen ist und mit Bären bestückt, die als extrem gefährlich gelten. Und das alles mit einer Nidelv 24 – Typ „knuffiger Verdränger“ – die nun nicht gerade den Eindruck eines klassischen Offshorers vermittelt. Sind solche Leute verrückt, leichtsinnig oder beneidenswert?

Nun, wer Harald Paul ge-

genüber sitzt, merkt schon, dass der nicht sein ganzes Leben lang Klavier gespielt hat. Kernig wirkt er, naturverbunden, wie einer, der zupacken kann und etwas anders ist als alle anderen.

Die Vergangenheit passt dazu. Mit dem Motorrad fährt er Rallyes, verdient sein Geld als Forstwirt und Bisamfänger, gründet eine eigene Gärtnerei und kommt beim Campen in Schweden schließlich wieder auf das Hobby „Boot“ zurück. Bereits in seiner Kindheit schippert er oft mit seinem Vater. Und ein ganz ähnliches Boot wie damals soll es nun wieder sein – ein Spitzgatter, seetüchtig, mit ordentlich Tiefgang und geklinkert. Die Wahl fällt schnell auf einen Typ der norwegischen Nidelv-Werft, obwohl damals noch nicht klar war, dass er einmal sein urei-

genstes Revier befahren würde. Die ersten Törns führten das Ehepaar Paul auf die Ostsee, nach Budapest und an die holländische Küste. Hier beginnt, wenn auch noch unbewusst, das Unternehmen Spitzbergen. „Für eine lange Reise braucht man kein großes Schiff.“ Dieser Satz eines Niederländers, salopp von Steg zu Steg gerufen, weckt die Abenteuerlust Pauls und soll sein Leben verändern.

Kälte und Einsamkeit

Er will mit seinem Boot nach Norden, ans Ende der Welt. Wohin konkret, ist bald klar, denn viel weiter geht's nicht. 62 000 Quadratkilometer, aus drei großen und mehreren kleinen Inseln bestehend, nur 2900 Einwohner, im Jahr 1596 entdeckt – das sind die nackten Daten von Spitzbergen. Ein paar Touristen sollen auch manchmal kommen; mit einem solch kleinen Motorboot wie seinem, das ergeben Pauls Recherchen, ist aber noch niemand angereist. Dementsprechend bereitet er sich vor. Wenn's keine Erfahrungswerte gibt, muss er halt alles doppelt überdenken. Drei lange Winter soll das dauern.

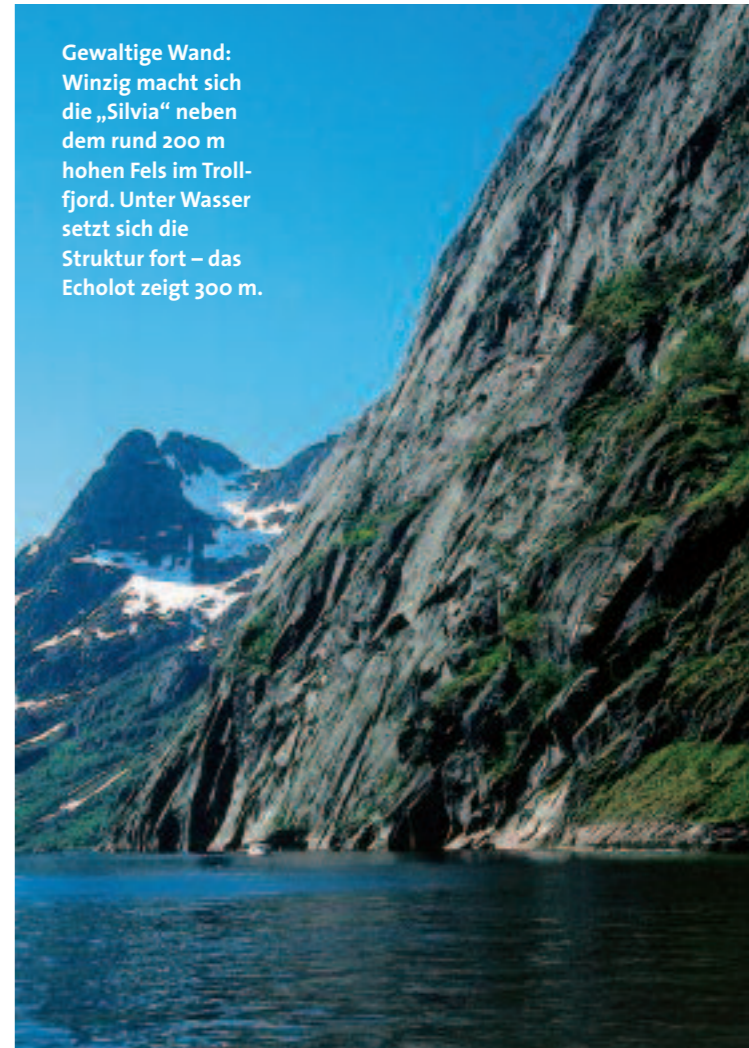
Drei lange Winter dauert die Planung für den Törn

Das erste Problem stellt schon einmal der Kraftstoffvorrat für die längste Passage, 484 Seemeilen über die Barentssee, dar. Wo sollen neben Proviant, Kleidung und Ersatzteilen noch 600 Liter Diesel Platz finden? Paul vermisst das Schiff, teilt alles in viereckige Lagerflächen ein und entschei-



Herbe Landschaft: Viel Abwechslung bietet Norwegens zerklüftete Küste nicht. Dafür aber eine fast gespenstische Ruhe.

det sich für 20-Liter-Edelstahlkanister, die er auf dem Boden der Kajüte platziert, was ihm und seiner Frau ja später auch das Leben retten wird. Er erstellt seitenlange Ausrüstungslisten, wiegt jedes Teil mit einer Küchenwaage, um die zulässige Zuladung von 1245 Kilo möglichst gut auszureizen. Dann gilt es, das Boot für die Eis-Expedition fit zu machen. Zunächst löst Paul alle Schrauben und setzt sie, mit Kleber versehen, wieder ein. Er stabilisiert die Schränke mit Kanthölzern, sichert die Luken mit zusätzlichen Haken, bringt Griffe an, Gurte und verstärkt den Kiel, damit die Nidelv auch Fahrten durchs Eis übersteht. Ordentlich Arbeit bringt auch eine Testfahrt: Durch den Ankerkasten dringt Wasser ein und flutet die Kajüte 30 Zentimeter hoch. Mitten im Nordmeer würde



Gewaltige Wand: Winzig macht sich die „Silvia“ neben dem rund 200 m hohen Fels im Trollfjord. Unter Wasser setzt sich die Struktur fort – das Echolot zeigt 300 m.



Eisig: Gletscher-Wanderung auf Spitzbergen. Zur 30 m hohen Kante muss jeder Besucher aus Sicherheitsgründen einen Abstand von 100 m einhalten.



Ruhepause: Die „Silvia“ dümpelt in einem nord-norwegischen Fjord, die Crew tankt Kraft für die bevorstehende Querung der Barentssee.

gungen der norwegischen Regierung für einen Besuch Spitzbergens zu erfüllen. Auf Grund des hohen Eisbärbestands gehört dort oben auf jedes Boot ein Gewehr und jemand, der damit auch vernünftig umgehen kann.

Etwas paradox wird's dann bei der Abreise. Die heimische Donau will Boot und Besatzung scheinbar nicht ziehen lassen. Sie führt Hochwasser, was die Reise nach Hamburg unnötig verlängern und damit den gesamten Zeitplan durcheinander bringen würde. Kurzerhand lädt Paul die „Silvia“ auf den Trailer und fährt nachts an die Elbe. Nach dem Slippen im Stadtteil Moorfleet hat das Ganze erst einmal Kreuzfahrt-Charakter. Über Elbe-Lübeck-Kanal, Ostsee, Kattegat und Skagerrak erreicht das Ehepaar das südnorwegische Arendal, wo es von der dort ansässigen Nidelv-Werft noch ein spezielles Reparatur-Set für eventuelle GFK-Schäden gibt.

solch eine Panne das sichere Ende bedeuten. Seine Idee vom Einbau von Schotts muss Paul zwar wieder verwerfen, installiert daraufhin aber gleich sechs aus verschiedenen Energiequellen gespeiste Pumpen mit insgesamt 1000 Litern Förderleistung pro Minute. Zusätzlich wird die komplette Ausrüstung – vom Kugelschreiber bis zur Unterhose – in wasserdichten Kunststoffsäcken und -tonnen verstaut.

Während die „Silvia“ so immer weiter zum Eismeer-Explorer wird und Härteproben wie „Rund Dänemark“ und „Rügen – Turku“ übersteht, muss auch die Crew wenige Monate vor dem Start an ihre Vorbereitung denken. Joggen, Gymnastik und Wandern, um mit körperlicher Fitness der Seekrankheit vorzubeugen; Schießübungen, um die Bedin-

gungen der norwegischen Regierung für einen Besuch Spitzbergens zu erfüllen. Auf Grund des hohen Eisbärbestands gehört dort oben auf jedes Boot ein Gewehr und jemand, der damit auch vernünftig umgehen kann.

Ein Gewehr soll die Crew vor den Bären schützen

die Schifffahrt eingestuft werden. Im Hafen der Insel warnen Paul gleich zwei Skipper größerer Yachten unabhängig voneinander vor einer Weiterfahrt. Während die Einheimischen sich auf die Daten ihrer Bord-



Am Ziel: in Longyearbyen, der Hauptstadt Spitzbergens. Freizeit-Kapitäne machen hier kaum fest, höchstens ein paar Weltumsegler.

elektronik stützen, hat der Deutsche aber eine andere Philosophie: durch ein gesundes Grundverständnis der Natur, gepaart mit Seemannschaft und einem rauwassertauglichen Boot, will er beweisen, dass man auch ohne modernste Technik den Nordatlantik „bezwängen“ kann. Hört sich verrückt an, klappt aber: „Man muss einfach sich und seinem Material vertrauen,“ lautet Pauls Leitspruch.

Wellen und Wale

Trotz acht Windstärken steuert er die Nidelv zehn Seemeilen vor die Küste, wo die Wellen zwar höher, die See aber längst nicht mehr so tosend ist wie zwischen den Felsen. Mit dieser Taktik tastet er sich immer weiter vor, bis nach sechs weiteren und insgesamt rund 13 Wochen ein wichtiges Etappenziel

des Ehepaars erreicht ist. In Andenes wollen die beiden Abenteuerer Wale vom eigenen Kiel aus sehen. Der nördlichste Ort der Inselgruppe Vesterålen ist ein bekanntes Revier der schwergewichtigen Meeressäuger. Doch wohin fahren? Hier zahlen sich nun die Anstrengungen des Extrem-Törns erstmals aus. Als ein professioneller Skipper die Nidelv sieht, lädt er die Pauls gleich abends zu sich an Bord ein und verrät seine besten Positionen. Die seien zwar 35 Seemeilen weit draußen, „aber wer es bis hierher schon geschafft hat, der kann auch das“.

Und setzt sogar noch einen drauf. Da sich lediglich ein Wal an den so genannten „hot spots“ blicken lässt, nutzt Paul das gute Wetter aus. 95 Seemeilen fährt er nonstop weiter nach Tromsø, dem Ausgangspunkt



Naturburschen: Silvia Paul bei Schießübung auf der Bäreninsel; Skipper Harald sammelt Holz fürs Lagerfeuer.



Ruhiger Beginn: das Slippen in Hamburg (u.). Ruppig wird der Törn erst in Westnorwegen, hier vor Hitra (o.).

für die Querung der Barentssee. Hier gilt es, Proviant zu bunkern. Im „letzten Supermarkt vorm Packeis“ laden die beiden drei Einkaufswagen voll. Als dann noch 600 Liter an Bord sind, versinkt die Badeplattform schon im Wasser. An Schlaf ist nicht zu denken. Die Pauls stehen vor der vielleicht riskantesten Aufgabe ihres Lebens. Rund 350 Seemeilen sind

es von Tromsø, einer der letzten Städte vorm Nordkap, über komplett offenes Wasser bis zur Bäreninsel zwischen Spitzbergen und dem Festland. Nachts um fünf Uhr lösen sie die Leinen. Bis das GPS-Gerät – Pauls einziges modernes Hilfsmittel – 80 gefahrene Seemeilen anzeigt, ist noch alles erträglich. Dann frischt der Wind auf: Mit sechs Beaufort kommt er aus Ost, lässt die Wellen mittschiffs auf die Nidelv eindreschen. Jetzt beginnt, was den Pauls bislang erspart blieb und was sie auch gefürchtet haben. An normales Bordleben ist nicht mehr zu denken. Der Schlaf, höchstens eine halbe Stunde am Stück, wird zur Daseinserhaltung. Die kurze Erholungsphase reicht nur dafür, um nicht „durchzudrehen“ wie es im Volksmund heißt. Essen, festhalten, steuern – darauf beschränken sich die zwei. Dass die Etappe keine Be-, sondern schon eine Überlastung ist, merkt Paul, als er die



Mega-Törn: In 168 Tagen fahren die Pauls 4700 Seemeilen von Hamburg nach Spitzbergen und zurück.

Position kontrollieren will, weil das Passieren einer Tiefenlinie längst überfällig ist. Auf dem Boden liegend, muss er das Rechnen aber aufgeben. Die Anspannung, der hohe Adrenalinpiegel lassen ihn scheitern. „Ich wusste nicht mehr, was 3 plus 4 ist.“ Rund 40 Stunden vergehen – die Milch hat das Meer inzwischen zur Butter geschüttelt – bis das Wasser wieder ruhiger und die Bäreninsel schon greifbar ist.

Auf einmal zerteilen vor der Küste einige Finnen die Oberfläche, kommen rasend schnell

näher und halten direkt auf das Boot zu. Hier schließen die beiden Skipper das erste Mal mit sich ab. „Ich dachte, die zerschmettern uns“, sagt Paul und zeigt auf einen vielleicht einhundert Meter entfernten Stegnachbarn: „So weit waren sie schon.“ Doch das Ehepaar bleibt von einer Kollision verschont. Im letzten Moment drehen die Orcas ab und machen den Weg frei zur so notwendigen Zwischenstation.

Wirklich erholsam ist der Stopp indes nicht, die Anspannung ist seelischer Natur. Auf

der Bäreninsel kann der Name durchaus Programm sein. Zwar leben die meisten Eisbären in der Region auf Spitzbergen (rund 3500); im Winter jedoch laufen auch immer welche übers zugefrorene Meer auf die Bäreninsel und verpassen den Rückweg rechtzeitig vor der Schmelze. Lange übt Paul hier nun den Umgang mit Schrotflinte und Revolver, stundenlang. „Ich wollte das einfach im Blut haben“, sagt er. „Auf der Bäreninsel gibt es fast nur Vögel. Für einen hungrigen Eisbären wären wir natürlich ein gefundenes Fressen gewesen.“ Trotzdem wagt er sich mit seiner Frau bis zur mit neun Wissenschaftlern besetzten Wetterstation vor. Der Besuch ist willkommen, versetzt den Chef dort aber auch in Panik. „Sie haben's verpasst“, schreit er plötzlich, als er ein Schiff am Horizont vorbeifahren sieht. Erst jetzt kommen die Gäste dazu, ihr „Fahrzeug“ und weiteres Vorhaben zu erwähnen und bekommen einen Namen verpasst, der ihnen ab sofort vorausleitet. „Crazy Germans“, verrückte Deutsche, heißen Harald und Silvia Paul fortan bei den Norwegern. Immerhin gibt's zum Abschied auch eine hilfreiche und positive Nachricht: Spitzbergen, so versichern die Meteorologen, sei annähernd eisfrei.

Treibholz und Eisgang

Dass sie sich irren sollten, beginnen die Pauls rund 30 Seemeilen vorm Ziel zu merken. Nachdem sie bis dorthin „Treibholz“, rund 20 Meter langen, vermutlich aus Russland abgetriebenen Baumstämmen, ausweichen mussten, häufen sich vor der Küste Spitzbergens die Eisschollen. Erst in Tisch-, dann in Schiffsgröße. Während es da noch möglich ist, die Schollen zu umfahren, klappt das später nicht mehr, als sie so



Boxen-Stopp: Mit klarem Wasser aus den Bergen versorgt sich die Crew so oft es geht.

groß wie Fußballfelder sind. Jetzt zahlt sich aus, dass Paul den Kiel der Nidelv verstärkt hat. Mit zwei km/h tasten sich die Pauls durchs Eis, brechen die Schollen teilweise und müssen gleichzeitig immer die Umgebung im Blick haben. Die Eisbären vor Spitzbergen sind nämlich durchaus an Schiffsverkehr gewöhnt. Passagiere von Kreuzfahrern füttern sie immer wieder, sodass die Raubtiere jedes Boot als Nahrungsquelle betrachten. Doppelt schwierig ist die Beobachtung durch den dichten Nebel, der die Sicht aufs Land selbst nicht freigibt, als das Echolot zehn Meter Wassertiefe zeigt und das GPS-Gerät die Daten einer Bucht am Südkap Spitzbergens. Neun Tage tastet sich die Crew durch die „dicke Suppe“, im Logbuch steht einfach nur „Scheiß-Nebel“. Erst als bereits die Mitte der Insel erreicht ist, hebt sich der graue Vorhang und gibt den Blick auf Berge und Eis frei. Einzige Abwechslung in der enttäuschenden, weil eintönigen Landschaft ist der Ort Longyearbyen, wo das Bunkern von Proviant und Diesel für die geplante Umrundung Spitzbergens ansteht. Hier sehen die Pauls auch, was sie bis-

lang zum Glück verpasst haben. „Das war einmal mein Schlauchboot“, sagt ein Segler am Nachbarsteg und zeigt auf einen Haufen PVC-Schnipsel. „Hat ein Eisbär gemacht.“ Ein nachhaltiges Erlebnis: Fortan hat Paul den Revolver unterm Kopfkissen und ankert nicht gerade gern daran erinnert. Das Glück indes scheint mit den Tüchtigen. Die riesigen Wellen prügeln die Nidelv nämlich nicht nur das eine, sondern 15 Minuten später auch ein zweites Mal auf die Seite. Erneut richtet sie sich auf und kommt wieder ohne Schaden aus dem Horror-Szenario heraus.

Riesige Wellen prügeln das Boot zweimal auf die Seite

Es soll das große Finale sein. Die weitere Rückreise wird verhältnismäßig ruhig und belohnt durch Anerkennung für die Strapazen. An der norwegischen Küste hat sich mittlerweile herumgesprochen, dass zwei Deutsche mit einem 7-Meter-Boot die berühmte Barentssee gleich zweimal bezwungen haben. In Häfen eilen Reporter herbei, norwegische Seebären zollen Respekt, und andere Skipper wollen mit solchen Helden einfach fachsimpeln. Vor Bergen hat dann das Schicksal noch ein besonderes Treffen parat. Bei der Einfahrt in die Stadt begegnen die Pauls dem Skipper, der sie auf Sula vor einer Weiterfahrt gewarnt hat. Paul: „Der Mann hat sich nur andächtig verneigt.“



TEXT: MARCUS KRALL
FOTOS: HARALD PAUL