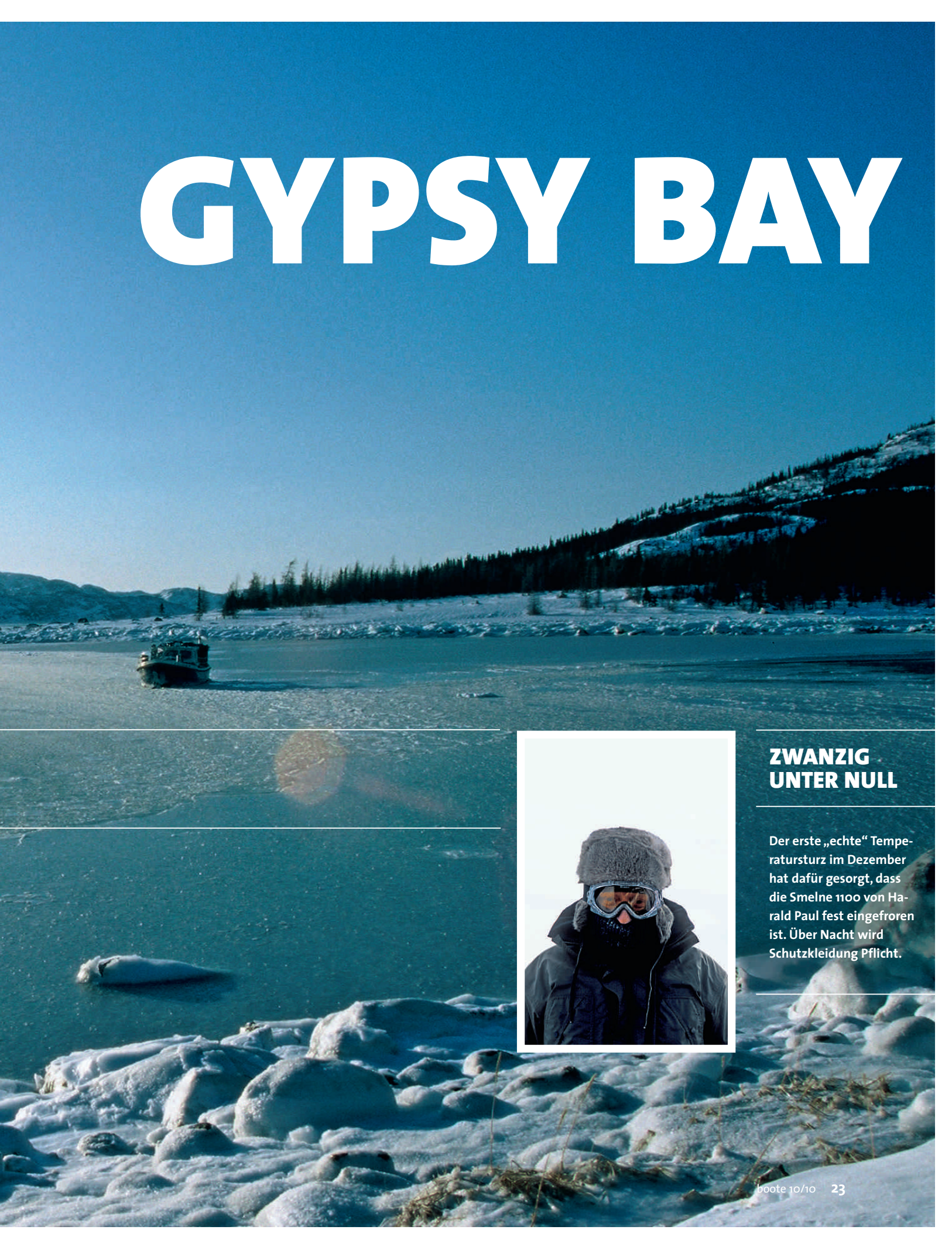


„Abenteuer Kanada“: Fünf lange Monate war die Expeditionsyacht „Gypsy Life“ von Extremskipper Harald Paul im Eis der Küste Labradors gefangen.

Text und Fotos Harald Paul

GYPSY BAY



ZWANZIG UNTER NULL

Der erste „echte“ Temperatursturz im Dezember hat dafür gesorgt, dass die Smelne 1100 von Harald Paul fest eingefroren ist. Über Nacht wird Schutzkleidung Pflicht.





IN NEBEL GEHÜLLT

Nebel legt sich an windstillen Tagen wie eine klamme, kalte Decke über die Gypsy Bay. Der beste Platz an solchen Tagen ist möglichst dicht am Ofen in der Plicht.



STURM IN DER NACHT

Der Nordweststurm bringt regelmäßig Schnee aus den arktischen Weiten Kanadas. Die gefühlte Temperatur fällt dann schnell auf weniger als -40° Celsius – lebensgefährlich.





Blizzard! Wäre es nicht tiefste Nacht, man könnte durch das dichte Treiben draußen doch nichts sehen. Im grellen Lichtkegel unseres Scheinwerfers wirbeln feine Flocken wild durcheinander. Schneeschleier zucken ums Boot wie zerrissene Vorhänge im Sturmwind vor einem offenen Fenster. Unser Holzofen faucht und hustet, als ginge es auch um sein Leben.

Das Thermometer zeigt „nur“ -27°C , eine lebensgefährliche Täuschung: Mit zehn Beaufort poliert der Nordwest das Eis, durch den „wind chill“ sinkt die gefühlte Temperatur damit auf unter -45°C .

Es ist der 16. Januar 2010. Seit einem Monat ist die „Gypsy Life“ nun schon im Eis an Kanadas Ostküste eingefroren. Genauer gesagt liegt unser Winterlager in Labrador, auf Position $56^{\circ} 42,5' \text{ N}$; $061^{\circ} 48,3' \text{ W}$. Unsere kleine, durch vorgelagerte Inseln geschützte Bucht ist etwa 20 sm von der nächsten Siedlung entfernt, dem kleinen Küstenort Nain. Eine befestigte Route durch die Wildnis über Land dorthin gibt es jedoch nicht. Die Strecke ist nur mit dem Motorschlitten zu bewältigen – wenn der Wettergott es zulässt ...

Doch dass wir an diesem verlassenen Flecken gelandet sind, ist weder Zu- noch Unfall: Nach unserer Atlantiküberquerung im vergangenen Jahr, die uns



über Island auf der alten Wikingerroute bis nach Labrador gebracht hatte (siehe BOOTE 3/2010), hatten wir mehrere Wochen von Nain aus mit unserer Smelne 1100, einem zur Expeditionsyacht umgebauten Stahlverdränger, wochenlang nach der richtigen Stelle für die Überwinterung im Eis gesucht.

Mitten durch Labrador zieht sich die Baumgrenze; den unwirtlichen, windgepeitschten Gegenden nördlich davon hatten die Nordmänner um Leif Eriksson den Namen Helluland gegeben – „Land der Steine“. Den Süden nannten sie dagegen Markland, was so viel bedeutet wie „Land der Wälder“.

Das machte den entscheidenden Unterschied: Wir wussten,

dass Holz als Brenn- und Baumaterial auch für uns überlebenswichtig sein würde. Zudem beherbergen Wälder mehr Wild und bieten somit bessere Jagdaussichten.

Wir befragten die Einheimischen, erkundeten das weite Labyrinth von Inseln und Sunden und wurden schließlich Mitte September in einer namenlosen Bucht fündig. Unseren von dicht bewaldeten Höhenzügen umgebenen „Hafen“ – unsere Heimat für das kommende halbe Jahr – nannten wir nach unserem Schiff: Gypsy Bay.

Skidoo statt Schlittenhunde: Vorbereitungen

Noch scheint der Winter weit entfernt: Die Bäume sind grün,

LAGER IM FREIEN

Vorräte, die gegen die Kälte unempfindlich sind, werden draußen auf dem Eis gelagert. Vor der Witterung (und neugierigen Tieren) schützen schwere, fest gespannte Planen.

das Wasser frei und die Ärmel kurz, aber die Vorbereitungen für den Höhepunkt unseres „Abenteuers Kanada“ laufen seit Langem auf vollen Touren. Nachdem sich die Einwohner von Nain an das deutsche „Greenhorn“ gewöhnt haben, stehen uns viele mit Rat und Tat bei der Auswahl und Besorgung wichtiger Ausrüstung zur Seite – wie bei unserem speziellen Jäger-Holzofen.

In der Gypsy Bay nähern sich tagsüber die ersten neugierigen Schwarzbären, und nachts hallt Wolfsgeheul durch die Wälder, während wir unser Schiff in den Folgewochen winterfest machen: Die „Kuchenbude“, also das Verdeck über der Plicht, wird mit einer frisch gezim-

merten Blockhütte aus jungen Baumstämmen verkleidet. Zur Isolierung werden die Zwischenräume nach alter Trappermanier mit Moos aufgefüllt. Den Ehrenplatz in diesen vier Wänden bekommt der nagelneue Ofen – endlich, denn längst sinken die Temperaturen auch tagsüber unter den Gefrierpunkt.

Doch wie sollen wir das Brennholz zum Boot bekommen, wenn das Eis zufriert? Wie in die Ortschaft Nain gelangen, zur Versorgung oder falls ein Notfall eintritt? Das Transportproblem bereitet mir einiges Kopfzerbrechen.

Mein erster Gedanke: Schlittenhunde. Bei nur 1200 Einwohnern tummeln sich davon in Nain immerhin 550. Aber auch die Tiere wollen gefüttert werden – mit mindestens einem Kilogramm Fleisch pro Tag. Und auch das muss erst herangeschafft werden.

Nein, wir brauchen ein anderes „Arbeitstier“. Ein Motorschlitten muss her! Mit 150 PS und einer breiten Raupenkette wäre so ein „Skidoo“ ideal, um über Eis und tief verschneite Hügellandschaft selbst das 40 km entfernte Nain zu erreichen. Das passende Fahrzeug ist bald gefunden – und Dank finanzieller Hilfe unserer Werft Smelne auch ebenso schnell gekauft.



Nach einem Sturm ist das Eis mit einem Meter Neuschnee bedeckt (l.), mühsam müssen Vorräte, Brennholz und Motorschlitten von der weißen Last befreit werden (r.).



EIN PLATZ IM EIS

Das Eis der Bucht ist dick genug, um darin zu verschwinden – wenn man sich die Mühe macht, ein Loch in den stahlharten Panzer zu schlagen. Zeit gibt es jedenfalls genug.



Doch schon lauert die nächste Herausforderung: Wie bekommen wir Boot und Motorschlitten zur Gypsy Bay? Die einzige Lösung ist, ein Schleppfloß zu bauen. Am 2. Dezember läuft es vom Stapel, doch den ersten Transportversuch vereitelt der Orkan. Auf dem Rückweg vereist der Eigenbau mit seiner wertvollen Fracht in den hohen Wellen so stark, dass er zu kentern droht. Wir fliehen in eine geschützte Bucht mit breitem, flachem Sandstrand.

Im eisigen Wasser wird der Schlitten abgeladen. Während die „Gypsy Life“ nervös an ihrem Anker zerrt, versuchen wir von hier aus, unser Ziel über Land zu erreichen. Vergeblich: Mannshohe Schneewehen versperren den Weg durch die Berge. Also wieder zurück, alles muss wieder aufs Floß. Wieder stemmen wir uns gegen die See – doch die Macht der Wellen

hat abgenommen, nur noch die Strömung kämpft gegen uns. Mit zeitweise weniger als 1 kn über Grund mühen wir uns vorwärts und erreichen zwei Tage später um Mitternacht das rettende Ufer der „Gypsy Bay“ – keinen Tag zu früh, wie sich am nächsten Morgen zeigt.

Denn über Nacht hat sich der Winter entschlossen zu bleiben: Unsere Expeditionsyacht ist fest

eingefroren. Bis weit hinaus zieht sich eine gleißende, weiße Fläche. Jetzt beginnt das Leben auf dem Eis!

Das Feuer muss brennen: Alltag in Gypsy Bay

In der Nacht gehen uns die Spannungsgeräusche des Eises durch Mark und Bein: Knacken, Knistern, Krachen, manchmal hallt ein helles, ho-

hes Singen durch den stählerne Resonanzkörper unseres Bootes, dann knallt es wieder wie Gewehrfeuer, wenn eine Scholle birst.

Was die so trügerisch feste weiße Fläche um uns herum am Leben erhält, ist der Puls des Meeres: 2 m beträgt der Unterschied zwischen Ebbe und Flut. Auch deswegen habe ich unseren Platz etwa 70 m vom Ufer



BLAU AM HORIZONT

Der Sommer kommt langsam. Von den Bergen kann man bereits offenes Wasser sehen – doch die Bucht, in der „Gypsy Life“ liegt, bleibt bis Ende Mai zugefroren.



entfernt auf der 10-m-Tiefenlinie gewählt. Auch die Eispressungen sind hier „draußen“ weniger stark. Sie können selbst ein tonnenschweres Schiff wie die „Gypsy Life“ spielend in die Höhe heben – oder in die schlimmsten Fall wie eine Blechbüchse zerdrücken ...

Um den Druck vom Rumpf zu nehmen, machen wir es wie die Robben: Um ihre Atem-

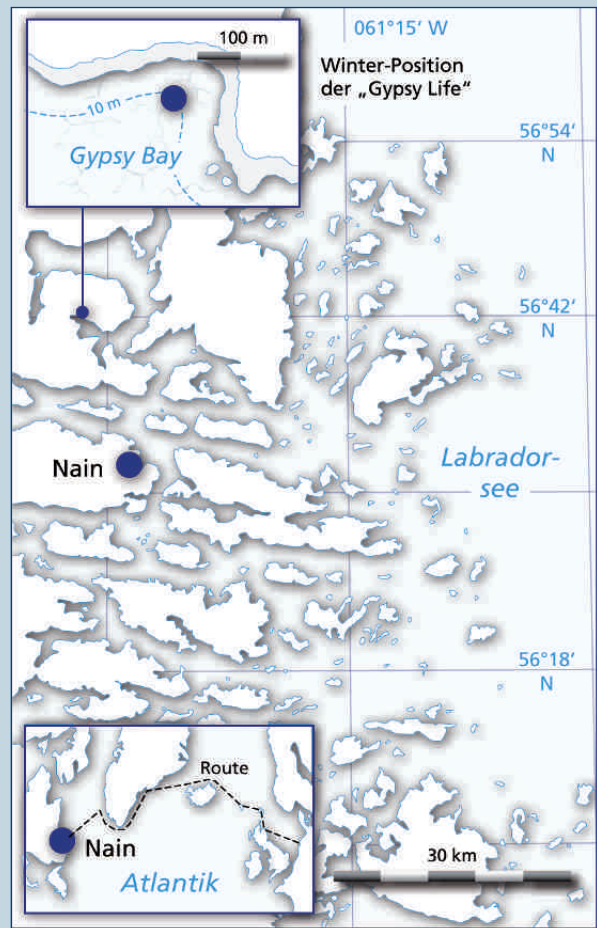
löcher den ganzen Winter über offen zu halten, halten sie das Wasser darin so in Bewegung, dass das Eis es schwer hat, die Lücke zu schließen.

Zuerst schneide ich mit der Motorsäge einen halben Meter breiten Streifen rund um das Boot in kleine Eisbrocken. Mit dem Schraubenwasser werden sie unter die umgebende Eisfläche gedrückt, und unser „Burggraben“ ist frei.

Das Wetter bleibt bis in den Januar hinein wechselhaft. „Wärmephasen“ mit Temperaturen um den Gefrierpunkt bringen immer tagelangen Dauerregen, der die Oberfläche des Eises zu tückischem Matsch macht. Doch jedesmal kommt die Kälte zurück, fällt das Thermometer um bis zu 20 °C. Aus Nordwesten kommen Schnee und Sturm. Unser Tagesablauf ist längst Routine geworden: Holz schlagen, zum Boot transportieren, um die Flamme im Ofen zu jeder Uhrzeit am Knistern zu halten. Rund um das Boot haben wir einen Wall aus Schnee und Eis als wirksamen Windfang aufgetürmt, der regelmäßig repariert werden muss – und nicht zuletzt das Eissägen hindert uns am Einrostern.

Für Abwechslung sorgen unsere Versorgungs- und Erkundungsfahrten, die wir ab Anfang Februar immer häufiger unternehmen. Bei Sonnenschein und ruhigem Wetter

„ABENTEUER KANADA“



Die Route Von Drachten in Holland aus führte der Kurs von „Abenteuer Kanada“ im Sommer 2009 über rund 4000 sm zunächst über Schottland, Island und weiter um Grönland herum nach Labrador in Kanada, wo Boot und Crew etwa 15 sm von der kleinen Ortschaft Nain entfernt überwinterten. In diesem Sommer wurde die Reise Richtung Neufundland fortgesetzt. Die Rückkehr nach Europa soll noch in diesem Jahr auf der gleichen Route erfolgen. www.haraldpaul.com

ZEICHNUNG: CHRISTIAN TIEDT



Leben im Winter (v.l.n.r.): Der Holzofen an Bord brennt ohne Unterbrechung, gut getarnte Schneehühner, Silvia Paul vor dem Bug der „Gypsy Life“ und das Lager der deutschen „Greenhorns“.





KNAPP 2000 KILOMETER

Skidoo statt Schlittenhunde: Mit dem Motorschlitten geht's auf Versorgungs- und Erkundungsfahrten, wenn das Wetter es zulässt. Und hin und wieder zur Jagd.

strahlt die weiß glitzernde Wildnis magische Schönheit aus. Zum Glück bleibt es im März schon lange hell – wir befinden uns immerhin auf der Breite von Kopenhagen –, und 14 Stunden Tageslicht lassen auch die längeren Einkaufstouren nach Nain wie im Flug vergehen. Doch in Sicherheit darf man sich nicht wiegen.

Vor einer felsigen Inselfspitze sehen wir eines Tages eine Reihe kleiner Bäume aus dem Eis ragen. Wir verstehen sofort, dass das ein Warnhinweis für

Skidoo-Fahrer sein soll. Auch wenn uns nicht gleich das ganze Ausmaß der Gefahr bewusst ist, passieren wir die Stelle mit großer Vorsicht. Als wir uns in Nain danach erkundigen, erfahren wir, dass genau an dieser Stelle vor wenigen Tagen sieben Motorschlitten und elf Personen – darunter auch Kinder – im Eis eingebrochen sind. Alle haben überlebt, da der Wasserstand sehr gering war. Durch die Tidenströmung ist das Eis an dieser Ecke gebrochen und hat sich zu allem Übel auch

noch übereinandergeschoben und durch Schneeverwehungen an der Oberfläche getarnt. Eine „Fallgrube“ die nur schwer auszumachen war ...

Unser dicker Tageskalender für das Jahr 2010 hat schon wieder deutlich „abgenommen“, als wir Anfang April die letzte Fahrt mit dem Skidoo machen. Das Eis wird bald brüchig und zu unsicher werden; nach rund 2000 km geben wir unser treues Gefährt wieder ab, und Bekannte bringen uns zu unserem Boot zurück.

Doch es dauert noch fast zwei weitere Monate, bis das Eis die „Gypsy Life“ endlich freigibt: Am 23. Mai, nach 161 Tagen, ist es soweit. Die Oberfläche in der Bucht ist weit genug aufgebrochen, das Labyrinth aus Spalten zwischen den Schollen weit genug, um sich hineinzuwagen.

Zwei Tage kämpfen wir uns durch das dichte Packeis der Sunde, dann liegt offenes, tiefblaues Meer vor unserem Bug – und der lange Winter in Gypsy Bay ist Vergangenheit. ■



Selbst nach 17 Wochen ist das Eis Mitte April noch fest geschlossen – doch die Stimmung ist gut (l.), einen Monat später ist der Ausbruch geschafft und die „Gypsy Life“ auf Kurs Neufundland (r.).