

Urvogel aus Guatemala

Bericht: Peter Reichelt, Paul Kowalczyk



Der Boden unter meinen Füßen zittert leicht, bewegt sich: Langsam wird die 40 Fuß lange Riesenblechkiste, auf der ich oben stehe, von einem Sattelschlepper nach vorne gezogen. Der Inhalt, ein 10m-Trimaran, der mit einer dicken Trosse achtern an einem Fixpunkt befestigt ist, kommt so zentimeterweise ans Tageslicht.

Kritisch der Moment, als der Rumpf schon recht weit aus der Kiste ragt, der Kran das Boot aber noch nicht mittig anheben kann. Ein Radlader unterstützt das Heck und verhindert den Absturz. Ganz vorsichtig fährt der Sattelzug weiter vor, bis der Schmetterling seinen Kokon komplett verlassen hat und halbwegs gerade in den Gurten des Krans hängt. Geschafft! Bei näherem Hinsehen handelt es sich allerdings nicht um einen zerbrechlichen Schmetterling, sondern um einen soliden Archeopterix, einen Urvogel also - so jedenfalls die Aufschrift an der Bordwand.

Mein erster Kontakt mit dem Urvieh (Brückentier zwischen Saurier und Vogel) liegt 15 Jahre zurück. Markus, der Erbauer, hatte heraus bekommen, dass ich ein ähnliches spinnenbeiniges Ungeheuer, namens Trio, gefertigt hatte. Beide Boote wurden nach demselben Entwurf von Kurt Diekmann

gebaut, einem der Multihull-Pioniere in Deutschland und langjähriges Mitglied von Multihull Deutschland.

In der Folge telefonierte wir öfter, um technische Lösungen zu diskutieren - ziemlich oft sogar. Nach der Phase dieser Geburtswehen hatten wir uns aus den Augen verloren, Archeopterix ging über den großen Teich in die Karibik.

Anfang des Jahres suchte Paul ein 10m-Boot, Kat oder Tri, das war noch offen. Im Internet stieß er auf eine Verkaufsannonce aus Guatemala. Nach gut 10 Jahren Karibiksegeln wollte Markus sich von Archeopterix trennen. Ich gab Paul Fotos vom Bau des Bootes, die ihm ein erstes Bild vermitteln konnten. Um Probe zu segeln, flog er zum Rio Dulce, einem Fluss mit vorgelagerter großer Bucht im Osten Guatemalas. Die Eindrücke vom Boot waren so, dass er sich zum Kauf entschloss.

Ich hatte die etwas wilde Idee, das Boot mit einem Freund zurück zu segeln über die Azoren nach Europa. Die langen Gegenwindstrecken um Kuba herum und Zweifel, ob der derzeitige Ausrüstungszustand für eine Nordatlantikquerung ausreichen würde, hielten mich letztlich davon ab. Aber schön wäre es gewesen, die

eher weniger bekannte westliche Karibik, die Castro-Insel und die Bahamas zu besuchen.

Also Containerverschiffung. Zielort sollte Bremerhaven sein. Auch zeitlich passte es; auf meinem Rückweg vom IMM in Halden würde ich die Wesermündung anlaufen, um Paul zu helfen, den Tri zu entpuppen und zusammenzubauen. Aber es zog sich. Statt mich an Archeopterix abzuarbeiten, genoss ich in Bremerhaven die Großseglerparade der Sail 2015.

Wochen später - Trio stand längst wieder auf seinem Trailer, den wir ursprünglich für den Transport von Archeopterix verwenden wollten - kam die Nachricht, der Container sei in Hamburg gelandet. Es lag nahe, den nun erforderlichen Weitertransport der Kiste gleich bis zum künftigen Heimathafen in Holland durchzuführen. Aber zunächst sollte durchleuchtet werden; nein, keine Reihenuntersuchung auf Tuberkulose, wie ich es als Junge in der Schule erlebt hatte; der Zoll wollte rausbekommen, ob man in den Schapps und Geheimfächern von Archeopterix Gras oder noch Schlimmeres als Beigabe zugepackt hatte; sie haben sicher entsprechende Erfahrungen mit Sendungen aus Mittelamerika.

Nach all diesen Schwierigkeiten und Verzögerungen konnte ich den tiefen Seufzer der Erleichterung von Paul gut verstehen, als wir bei unserer Ankunft am 24. September (klingt wie Weihnachten) hinten im Hafen von Aquacentrum einen roten 40 Fuß Container gesehen haben, und drinnen war tatsächlich der Tri - kaum zu glauben nach der viele Monate langen Vorgeschichte.

Mit großer Vorsicht setzt der Kran



mein Rücken meldet sich vehement, die Dämmerung setzt ein; aber noch muss der Mast gestellt werden, der zweite Schwimmer positioniert, das Ruder eingehängt und der Motor zum

bleibt am Decksstrahler oben hängen. Klaus wird mit dem Autokran zur Saling hoch gehievt und klärt das Problem.



den Mittelrumpf von Archeopterix auf zwei Kanthölzern ab. Als Nächstes müssen wir dem Vogel wieder Flügel verleihen, damit er fliegen – pardon! - schwimmen kann. Die 9 m langen Stützwimmer hatten wir schon vorher aus der roten Kiste gezogen und rechts und links gelagert.

Nur durch heftigen Einsatz des Vorschlaghammers mit viel roher Kraft gelingt es, den ersten Alu-Beam in die vorgesehene Tasche am Schwimmerdeck hinein zu prügeln; dann schafft der Neueigner Motoröl herbei und die weiteren drei Aluprofile rutschen fast wie von selbst hinein.

Jetzt müssen wir die beiden Riesenteile hoch heben und in der richtigen Position die Lenker der Beams am Haupttrumpf befestigen. Mit 4 Mann gelingt das so eben. Den Backbordschwimmer fixieren wir gleich in der ausgeklappten Endlage; so brauchen wir im Wasser nur noch den Steuerbordschwimmer auszufahren.

Das Boot hängt schief, aber der Kran ist geduldig und sanft sackt Archeopterix ins Veluwemeerwasser. Der Kranführer äußert Bedenken, es wäre nicht das erste Boot, das unter seinem Kran auf Tiefe geht, aber Archeopterix ist dicht.

Es nieselt und feuchtet von oben;



Leben erweckt werden... Zuerst der Mast, dessen überdimensioniertes Profil mit seinem zusätzlichen überflüssigen Gewicht Paul etwas schwermütig macht und ihn von einem Kohlefaserrohr träumen lässt. Mit vielen Händen bugsieren wir den Mastfuß an die richtige Stelle und sichern den Prügel mit Unterwanten und Babystag. Leider fällt die Mastschlinge nicht freiwillig herunter, sie

Zur Feinjustierung der Bootsneigung wird das Großfall mit einer Talje versehen am Kranfuß befestigt. Paul und ich drücken die anfangs senkrechten Beams des Steuerbordschwimmers zunächst nach außen, dann nach unten; mit etwas Hin- und Herziehen an der Talje bekommen wir die Beams in die Passungen am Mittelrumpf und können sie befestigen mit zwei Gabeln aus Edelstahl. Das ging mal aus-



nahmsweise ziemlich problemlos.

Die Befestigung des Ruderblatts hat Markus speziell gestaltet. Erst glauben wir, dass die Achse von unten (unter Wasser) eingefädelt werden muss, dann löst sich das Problem: es geht auch von oben – zumindest grundsätzlich. In Wirklichkeit gelingt es erst, als Paul die Achse mit dem Bandschleifer etwas angeschliffen hat; das alles dauert und dauert; es ist darüber dunkel geworden.

Da er denselben Yamaha in seinem bisherigen Boot hatte, durchschaut Paul bald, wo er welche Kabel an klemmen muss. Und – nachdem wir Sprit eingefüllt und die Batterie ersetzt haben, startet das in die Jahre gekommene Ungeheuer sogar und läuft! Das Wunder hält bedauerlicherweise nicht lange an: nach einigen Minuten stirbt er und kann nicht wiederbelebt werden.

Irgendwie müssen wir den Kahn vom Platz unter dem Kran weg bekommen. Paul will Archeopterix mit seiner Hironde abschleppen. Es wird einer der „Höhepunkte“ dieses an Schwierigkeiten und Überraschungen reichen Tages. Wir lassen fast keine Gelegenheit aus, anzuecken, an Pfählen, Booten, Stegen, entsetzlich! Nur gut, dass unsere Chaosfahrt ganz langsam vor sich geht und die Dunkelheit gnädig alles zudeckt. Wie Rumpelstilzchen springe ich von einem Schwimmer zum anderen, was

ohne Netze dazwischen mühsam bis akrobatisch ist und versuche, mit einem Bootsriemen uns abdrückend das Schlimmste zu verhindern. Klaus, der auf solch eine Höllenfahrt überhaupt nicht scharf war und nach dem Lösen der Leinen an Land geblieben ist, wird an Bord beordert und muss den Kolderstock (die Steuerung) bedienen. Zuerst geht's falsch rum, weil unklar ist, wie der Stock aufs Ruder wirkt, dann klappt's besser. Aufatmend machen wir am Gästesteg fest. Vollkommen platt, aber mit dem Gefühl, letztlich doch viel geschafft zu haben, lassen wir uns spät abends in die weichen Autopolster fallen und ab nach Hause.

Mitte Oktober, nach einer Kälteperiode mit Temperaturen unter null Grad und dem ersten Schneefall wollen wir die angenehmeren Seiten des Bootslebens genießen und mit Archeopterix segeln. Mal testen, ob die Segel in Ordnung sind, wie das Schiff läuft und welche Höhe am Wind möglich ist. Vorher sind noch ein paar „Kleinigkeiten“ zu erledigen, z.B. die Netze anbringen, Vorsegel anschlagen, Reffleinen im Groß zu tauschen. Nachdem der Vergaser gereinigt wurde, ist auch der Motor rechtzeitig einsatzfähig geworden.

Die Arbeiten an den Netzen ziehen sich doch länger hin, als gedacht; als es Freitagabend dunkel wird, fehlt immer noch die Verschnürung an einer der Beamseiten. Ist aber nicht be-

sonders tragisch, weil tagsüber fast kein Wind war und ohne Rasmus geht segeln nun mal nicht; meinem Handywetterbericht hat er versprochen, morgen mit vier Windstärken zu blasen.

Jetzt muss schnell etwas Warmes her; abends hat sich der Hochnebel verzogen, die ersten Sterne zeigen sich, es wird empfindlich kalt. Paul hat extra einen neuen Gaskocher beschafft, den wir nur noch anschließen müssen. Aber er bekommt den maroden Schlauch nicht von der Kupferleitung herunter. Alles korrodiert und so verwinkelt gebaut, dass keine rechte Kraftausübung möglich ist. Da kein Spiegel zur Hand ist, macht er sich ein Bild von der Situation mit Hilfe von Handyfotos. Erst nach langen Mühen gelingt es ihm, mit dem Cuttermesser den Anschlussstutzen frei zu schneiden. Eine weitere Verzögerung verursacht der defekte Druckminderer; ein neuer ersetzt ihn und dann können wir endlich die Erbsensuppe für das Abendessen erhitzen.

Morgens wieder Hochnebel, kaum ein Hauch; aber wir haben ja noch ein wenig zu tun. Ich ziehe neue Reffleinen in den Großbaum, zum Glück sind wenigstens Tripleinchen vorhanden. Die Steuerseile des Kolderstocks werden so gespannt, dass die Steuerimpulse ohne Spiel direkt umgesetzt werden in Ruderausschläge.

Und wir holen die Genua an Deck,



wollen das Segel einfädeln in das Vorstagprofil der Rollanlage. Ich finde keine Aufweitung unten zum Einführen; sehr merkwürdig. Ist das Profil vielleicht von jemandem Unbedarften in Guatemala verkehrt herum eingebaut worden? Das könnte eine Erklärung sein. Wir müssen oben am Vorstag nachsehen; Schon wieder eine Schwierigkeit, die den Start zu unserem ersten Törn weiter verzögert, ihn möglicherweise sogar komplett verhindert, wenn wir das Segel nicht hoch bekommen. Muss immer alles so schwierig sein?

Um die Bandleiter mit den Stufen-schlingen in die Mastkeep einführen zu können, müssen erst die Großse-

gelutscher entfernt werden. Dann sorgfältig die Leiter rauf ziehen und an einem kräftigen Fall gesichert steigt Paul in den Mast. Oben sieht er sofort, dass alles richtig herum montiert ist. Leiter abbauen, Großsegel erneut einfädeln.

Beim vertieften Studium der Unterseite der Rollvorrichtung erkennt Paul den Mechanismus, der ein Verdrehen der Trommel verhindert: ein schwergängiges Aluteil, das bisher die Öffnung zum Einführen des Segels verdeckt hatte, läßt sich verschieben. Auch die bisher für uns kryptische Vorstagbefestigung durch einen ungesicherten Rundstab ist nun klar: er wird durch die Unterseite der Trom-

mel begrenzt und kann nicht heraus rutschen. Was man alles lernen darf!

Wir sind fast startklar, leider beginnt es zu regnen, am Horizont dunkle Wolken. Nach all den Verzögerungen sind wir irgendwie weich gekocht. Es ist inzwischen später Nachmittag. Paul hat die Idee, die beiden wiederum recht arbeitsreichen Tage bei einem empfehlenswerten chinesischen Essen ausklingen zu lassen. Es ist besser so. Und der Koch hat sich erfolgreich bemüht, uns mit unserem Schicksal zu versöhnen.

Nur nicht aufgeben... Ende Oktober haben wir beide noch einmal ein Zeitfenster zum Segeln. Auf der An-



fahrt diesig, fast neblig wird es am Schiff klarer und sonnig. Lediglich der raue Tonfall des Yamaha kann die gute Laune etwas trüben. Aber er bringt uns zügig aus dem Hafen. Draußen die Segel hoch und erstmal Ruhe; leichter Südwest verhilft uns zu mäßigen 2 bis 3 Knoten; wir müssen kreuzen, um nach Harderwijk zu kommen. Einige Böen beschleunigen Archeopterix immerhin auf 4,5 Knoten; schon akzeptabler. Die Herbstsonne wärmt, wir segeln, endlich. Langsam gewöhne auch ich mich an das Steuern mit dem Kolderstock; die Wenden gelingen problemlos.

Die Kreuzschläge werden länger, wir geraten so weit nach Süden, bis das Ruder, das schon eine Spur durch den Untergrund gezogen hatte uns endgültig stoppt. Das Schwert hatten wir vorher geliftet und eigentlich sollte in einem solchen Fall das Ruder auch hoch kommen. Völlig überrascht sind wir nicht, weil wir beim Zusammenbau des Ruders bereits vergeblich versucht hatten, die Ruderbox nach oben zu drehen. Selbst mit der geballten Kraft von Pauls BMW konnten wir es damals nicht veranlassen nachzugeben; ziemlich stur, dieses Steuerteil. So ein Urvogel hat eben gewisse Eigenheiten.

Bei dem aktuellen Miniwind und Null-Seegang ist unser Malheur kein wirklicher Seenotfall; trotzdem ziehe ich schon mal die Jeans aus, um ins klare kalte Wasser zu steigen, aber Paul drückt vom Backbordschwimmer aus den Bug mit dem Bootshaken durch den Wind und zentimeterweise arbeiten wir uns von der Untiefe herunter. Ich kann meine Klamotten wieder anziehen. Später wird es mit unserem Vortrieb immer lausiger, der Yamaha muss ran.

Vor uns ein dunkler Böenstrich auf der Wasseroberfläche: Wind! Er hat ein wenig auf Süd gedreht, dadurch können wir unser Ziel mit längeren Schlägen erreichen; und er hat zugelegt: 3 bis 4 Beaufort jetzt. Herrliches Segeln, Paul versucht, durch leichtes Anluven und Abfallen den optimalen Kurs hoch am Wind heraus zu kitzen. Navionics auf dem Handy zeigt Geschwindigkeiten zwischen 6,5 und

7 kn an; einmal sogar 8 kn. Zügig ziehen wir dicht vorbei an einem Baggerschiff, darauf bedacht, nicht in seine Verankerungen zu geraten. Archeopterix und sein neuer Boss gewöhnen sich langsam aneinander.

Vor dem Aquaduc bei Harderwijk holen wir die Segel runter, der Außenborder im Schacht übernimmt wieder. Seine Aufgabe verrichtet er ziemlich laut. Ich steuere hinein in den Engpass der Wasserbrücke; uns entgegen kommt ein braunes Traditionsschiff unter vollen Segeln vor dem Wind, da ändert Yamaha die Tonlage: er wird plötzlich leiser, die Vortriebsleistung sackt ab. Ausgerechnet hier! Es geht gut, wir passieren vor dem Entgegenkommer und kurz darauf wieder das bisherige kernige Motorgeräusch, als ob nichts gewesen wäre. Paul diagnostiziert guatemaltekeschen Dreck im Tank und Vergaser.

Wir legen an, der Skipper spendiert Schollenfilets, wir stoßen an auf den gelungenen ersten Segeltörn. Abends ist der Wind fast eingeschlafen; trotzdem haben wir die Segel oben auf der Rückreise. Wir sind nicht ganz sicher, ob Yamaha wirklich willens ist, uns zum Liegeplatz zurück zu bringen. Er schafft es, obwohl er unterwegs mehrere Hustenanfälle und Verschlucker überstehen muss; er benötigt eindeutig etwas Hinwendung und Fürsorge. Die Nacht wird kalt, ich habe meine Decke vergessen; der Morgen beginnt früh mit dem Anklappen der beiden Schwimmer an den Mittelrumpf, erfreulich problemlos. Vorsichtig tasten wir uns rückwärts an die Pier vor dem Kran. Es ist gerade noch Zeit, Motor, Segel, Taschen, usw. auszuladen, bevor Archeopterix vom Wasser in die Lüfte bewegt wird.

Gefühlt mehrere Stunden hängt er in den Gurten, bis Hafenmeister und Helfer einen Dreh gefunden haben, den Tri abzusetzen in einem Stahlrahmen, der konstruiert ist für das Unterwasserschiff von Kielbooten. Die letzten Freiheitsgrade nehmen wir Archeopterix durch kräftige Verzerrungen vorne und hinten mit LKW-Spanngurten; danach ist er komplett gefesselt und sollte die Stürme des Winters heil überstehen.